la Repubblica

Data 23-07-2010
Pagina 1
Foglio 1

Il dumping di Marchionne

LUCIANO GALLINO

QUATTRO anni fa, settembre 2006, Sergio Marchionne dichiarava prima in un discorso all'Unione Industriale di Torino, poi in un'intervista a questo giornale, che «il costo del lavoro rappresenta il 7-8 per cento».

«E dunque – aggiungeva – è inutile picchiare su chi sta alla linea di montaggio pensando di risolvere i problemi». Per contro ieri annuncia che, tutto sommato, ritiene necessario picchiare proprio su chi sta alla linea. E le ragioni per farlo sembrano primariamente connesse al costo del lavoro. In questo caso i destinatari diretti del messaggio non sono i lavoratori di Pomigliano, ma quelli di Mirafiori, visto che un nuovo modello di auto che doveva venir prodotto nello stabilimento torinese sarà invece prodotto in Serbia. Una decisione che, se non è un de profundis per Mirafiori, poco ci manca.

In verità l'ad Fiat ha usato parole un po' diverse. Ha detto che in Italia i sindacati mancano di serietà. L'azienda non può assumere rischi non necessari per realizzare i suoi progetti nel nostro paese. Fiat deve essere in grado di produrre macchine senza incorrere in interruzioni dell'attività. Qualche minuto in rete basta però per venire a sapere che il salario medio dei lavoratori serbi del settore auto si aggira sui 400 euro al mese. Ed è improbabile che tale costo sia accresciuto da consistenti contributi destinati al servizio sanitario e alla pensione, come avviene da noi grazie alle conquiste sociali di due generazioni fa. Andare in Serbia, piuttosto che restare a Mirafiori, significa quindi giocare il destino di nostri lavoratori la cui prestazione assicurava finora un livello di vita decente a sé stessi ed alla famiglia, anche per il futuro, contro lavoratori di un paese che a quel livello di vita e a quel futuro avrebbero pure loro diritto, ma per il momento se li possono soltanto sognare.

Se questa sorta di grande balzo all'indietro è ciò che Marchionne intende per modernizzazione delle relazioni industriali in Italia, vengono un paio di dubbi. Non diversamente dal 2006, il costo del lavoro in un'industria altamente automatizzata come l'auto rappresenta il 7-8 per cento del costo complessivo di fabbricazione. Portando la produzione da Mirafiori a Kragijevac, dove il costo del lavoro è meno della metà, la Fiat può quindi pensare di risparmiare al massimo tre o quattro punti sul costo totale. Ma se intende affrontare tutti i problemi sociali, sindacali e politici che dalla sua decisione deriverebbero per conseguire un risparmio così limitato, ciò significa che le sue previsioni di espansione produttiva, di vendite e di bilancio sono assai meno rosee di quelle che lo stesso amministratore delegato ha dato a intendere nei mesi scorsi. E questo dubbio ne alimenta un altro: che il vero obbiettivo non sia la riduzione del costo del lavoro, sebbene questo appaia evidente, bensì la realizzazione di una fabbrica dove regnano ordine, disciplina, acquiescenza assoluta agli ordini dei capi. Dove, in altre parole, il sindacato non solo assume vesti moderne, ma semplicemente non esiste, o non fiata. Magari ci verrà detto ancora una volta che questo è un obbiettivo che la globalizzazione impone. Può essere, anche se le pretese di quest'ultima cominciano ad apparire esagerate. Quel che è certo è che si tratta di un preoccupante indicatore politico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la Repubblica
Intercettazioni, la norma salva-P3
La Fiat va in Serbia si riapre lo scontro

LA CENTRALE DEL FANGO
IL DUMPING DI MARCHIONNE
Francesco Guccini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.