

L'intervista

“La mia sfida per la nuova Fiat salari tedeschi e azioni agli operai”

Marchionne: ma l'intesa Mirafiori non si tocca e verrà estesa

EZIO MAURO

TORINO

DOTTOR Marchionne, lei ha vinto il referendum, ma mezza fabbrica le ha votato contro. Eppure era in ballo il lavoro, il posto, il destino di Mirafiori. Si aspettava questo risultato?

«Io so che il progetto della Fiat è passato, perché ha convinto la maggioranza. Questo è ciò che conta. Per il resto, chi è stato qui con me fino alle tre e mezza di notte, venerdì, sa che non ho mai dato il risultato per scontato. Anzi, le confido una cosa. Quando me ne sono andato a casa per provare a dormire (poi sono stato sveglio fino alle sei e mezza del mattino) ho lasciato sul tavolo due comunicati. Uno se prevaleva il sì. L'altro se vinceva il no».

E davvero in caso di sconfitta la Fiat sarebbe andata via da Mirafiori?

«Non c'è alcun dubbio. E non certo per una ridicola rivincita. Semplicemente, non avremmo avuto altra scelta».

Ma si possono mettere i lucchetti ad una fabbrica per una sconfitta sindacale, e non per una legge di mercato?

«Ma lei sa quanta legge di mercato ci sarebbe stata dietro quella scelta? Di cosa stiamo parlando? Non è un problema di lucchetti e tantomeno di muscoli. Cosa doveva fare? Avrei detto venga qui chi vuole, chi è più bravo di me, usi questi spazi per far meglio. Ma io certo non mi sarei seduto a rinegoziare con il sindacato».

E perché no, se magari si intravedeva la strada di un accordo?

«Perché questo contratto c'è già a Pomigliano, e io non posso avere due sistemi diversi per la stessa azienda e lo stesso lavoro».

E adesso che invece ha vinto, non le viene in mente di sedersi a un tavolo e allargare il consenso, recuperando quella metà di fabbrica che non ci sta, come le chiedono in molti?

«Più che altro, io non capisco. Non sono un ingenuo, ma sinceramente non capisco. E' la logica del retrade, del negoziato continuo per il negoziato, non per arrivare a un risultato. Sono allibito. Mi dispiace, ma sabato mattina alle sei le urne hanno detto che il sì ha avuto la maggioranza. Il discorso è chiuso, anche se dentro quella maggioranza molti cercano il pelo nell'uovo».

E' più di un pelo, e lei lo sa bene. Senza gli impiegati il sì sarebbe passato con uno scarto di appena 9 voti. Cosa vuol dire questo?

«Niente. Possiamo esercitarci all'infinito, togliere i lavoratori alti, quelli bassi, quelli coi baffi. Conta il saldo, cioè il risultato, nient'altro».

Ci sono due questioni dentro quel saldo. Tra i 440 impiegati, 300 sono capi, 40 sono della direzione del personale. Tragli ope-

rai, al Montaggio e alla Lastratura, le lavorazioni in linea dove si scaricano gli effetti delle nuove condizioni di lavoro previste dall'accordo, ha vinto il no. Cosa ne pensa?

«Il referendum non l'ho chiamato io (anche se avrei partecipato volentieri, spiegando ai lavoratori le ragioni dell'accordo) né sono io che ho fatto le regole. Per me Mirafiori ha deciso, e io sto al risultato, che è un risultato molto importante».

Lei ha detto che è una svolta e una prova di fiducia. Che fiducia, con un lavoratore su due che dice no?

«Senta, se vuole che le dica la mia valutazione non sul risultato, ma sulla campagna che lo ha preceduto, è presto fatto: la Fiom ha costruito un capolavoro mediatico, mistificando la realtà, ma ci è riuscita. Noi, che siamo presenti in tutto il mondo, con una forza di 245 mila persone, ebbene dal punto di vista culturale siamo stati una ciofecca, la più grande ciofecca, e la colpa è soltanto mia».

Perché?

«Perché ho sottovalutato l'impatto mediatico di questa partita, ho sottovalutato un sindacato che aveva obiettivi politici e non di rappresentanza di un interesse specifico, come invece accade negli Usa. Vede, io sono convinto che le nostre ragioni sono ottime. Ma non sono riuscito a farle diventare ragioni di tutti. Mi sembrava chiaro: io lavoratore posso fare di più se mi impegno di più, guadagnando di più. E invece ha preso spazio la tesi opposta, l'entitlement, e cioè il diritto semplicemente ad avere, senza condividere il rischio. Ma questo va bene per uno statale, non per un'azienda privata che deve lottare sul mercato».

Non crede che invece a spiegare il 46 per cento di no ci sia la convinzione che l'accordo chiede di scambiare il lavoro coi diritti?

«Lei deve pensare che non siamo fessi, e nemmeno arroganti. Il contratto firmato contiene tutte le protezioni costituzionali. Le dico di più: io, Sergio Marchionne, non voglio togliere nulla di ciò che fa parte dei diritti dei lavoratori. Ma guardi che qui si parla d'altro: la Fiom è scesa in guerra non per i diritti, ma per il suo ruolo di minoranza bloccante, perché qui salta l'accordo interconfederale secondo cui chi non ha firmato beneficia delle protezioni del contratto senza mai impegnarsi a rispettarlo».

Si può dire in modo opposto: i lavoratori hanno il diritto di scegliersi i rappresentanti che vogliono, e non solo quelli che hanno firmato l'accordo con l'azienda, per di più nominati dai vertici sindacali e non dalla base. Cosa risponde?

«Lo dica pure così, e io le dico che in qualsiasi sistema legale non puoi beneficiare di un contratto se non sei contraente, se non ti metti in gioco e non ti assumi le tue responsabilità di fronte a quelle della controparte. Insomma, non puoi andare a ufo».

Ma lei cercava la rottura o ha davvero provato a trovare un accordo?

«Perché avrei dovuto volere la rottura? Quel che volevo rompere era questo sistema ingessato, dove tutti sanno che noi imprese italiane siamo fuori dalla competitività, non possiamo farcela, eppure tutti fanno finta di niente. Ho tirato avanti per quasi sette anni, poi una notte ad aprile mi sono detto basta. Io metto sul piatto 20 miliardi, accetto la sfida, ma voglio che quei soldi

servano, dunque voglio garantire la Fiat e chi ci lavora. Cambiamo le regole per garantire l'investimento attraverso il lavoro. E' l'unica strada. Non solo: a dire il vero è l'ultima strada».

Poi?

«Poi ho cominciato a parlarne, non con la politica ma con i miei e con il sindacato. Ma ho capito che eravamo sopra una torre di Babele. Io parlavo una lingua, loro un'altra. Tutti facevamo riferimento alla realtà: ma io alla realtà di oggi, così com'è nel mondo globale, la Fiom alla realtà del passato, quella che si è trascinata fin qui impantanandoci fino al collo, come Italia».

Lo sa che lei si è mangiato un patrimonio trasversale di consenso, accumulato negli anni in cui ha salvato la Fiat?

«Non sapevo di averlo, non ne ho visto i benefici, e in questa trattativa non mi sono accorto di avere alcun credito, in Italia. Questo mi spiace, non per me, ma perché evidentemente non sono riuscito a far capire certe cose alla mia gente».

Sta dicendo che ha sbagliato?

«Mi ricordo i primi 60 giorni dopo che ero arrivato qui, nel 2004: giravo tutti gli stabilimenti, e poi quando tornavo a Torino il sabato e la domenica andavo a Mirafiori, senza nessuno, per vedere quel che volevo io, le docce, gli spogliatoi, la mensa, i cessi. Cose obbrobriose, stia a sentirmi. Ho cambiato tutto: come faccio a chiedere un prodotto di qualità agli operai e a farli vivere in uno stabilimento così degradato? In più, la Fiat era tecnicamente fallita, se il fallimento significa non avere i soldi in casa per pagare i debiti. Perdevamo 2 milioni al giorno, non so se mi spiego. E invece sette anni dopo abbiamo ribaltato lo schema, l'animale è vivo, il patto che associa Fiat e lavoratori è vitale e va al di là del contratto in questione. C'era prima di me e oggi sappiamo che ci sarà dopo di me. Anzi tutta questa personalizzazione è fuorviante. Perché se Marchionne fosse il problema, basterebbe poco. Ma tolto Marchionne, il problema resta».

Resta anche l'idea, in molti, che Marchionne non creda molto in Torino: è così?

«Guardi, io non ho mai fatto un investimento di così pessima qualità per l'azienda come quelli di Mirafiori e di Pomigliano. Vuol dire crederci, questo, o che altro?»

Vuol dirmi che l'accordo contestato dalla Fiom non soddisfa nemmeno chi lo ha scritto e firmato?

«Voglio dirle che in qualsiasi parte del mondo mi avessero sottoposto un accordo con queste condizioni io mi sarei alzato e me ne sarei andato. Tra Natale e Capodanno ho inaugurato con il presidente Lula uno stabilimento a Pernabuco nel Nordeste brasiliano: bene, l'accordo è un'ira di Dio per copertura finanziaria, concessione dei terreni, condizioni fiscali, come capita anche in Serbia».

E' come se lei dicesse che da noi manca lo Stato, a creare queste condizioni per l'investimento, no?

«Ma lo Stato ci ha incoraggiati. E che dire del sindacato? Una parte del sindacato è mancata molto di più, perché non ha capito la scommessa, non si è messa in gioco incalzando l'azienda sullo sviluppo, come Solidarnosc che in Polonia, quando ho spostato la Panda a Pomigliano, è venuto a chiedermi il terzo turno».

Il dubbio sull'impegno in Italia riguarda anche la famiglia Agnelli, lo sa?

«Io non ho mai conosciuto l'Avvocato ma mi sono letto per bene la storia della Fiat. E le dico che se c'è un momento in cui la famiglia fa le cose giuste è proprio questo. Hanno varato l'aumento di capitale nel 2003 quando l'azienda era morta, l'hanno salvata con soldi propri, non dello Stato. E oggi stanno cercando di darle un futuro senza mettere i piedi nella gestione politica del Paese, ma restandone ben fuori».

Lei con l'operazione Chrysler li ha liberati dal vincolo centenario con l'automobile italiana, ma anche dal vincolo di responsabilità con il Paese: è così?

«No. Garantiscono la continuità di un capitale intelligente,

mettendolo a rischio e affidano la responsabilità di gestione a Pinco Pallino, seguendolo e appoggiandolo. Mi lasci dire che non è un comportamento molto italiano. Tenga conto che hanno trent'anni, un arco temporale molto lungo davanti, sono cresciuti e hanno studiato fuori, come John».

Anche lei è molto poco italiano: nella biografia o nelle scelte?

«Questa è la cosa che mi fa incazzare di più. "Manager canadese", è l'ultima di tutta una serie che arriva a dipingermi addirittura come anti-italiano, pur di minare la mia identità di manager. Io ho il passaporto italiano, esattamente come lei. Rispetto lo Stato, il Paese e soprattutto i lavoratori, perché credo sia giusto».

Ma per lei non si possono negoziare insieme produttività e tutela dei diritti acquisiti?

«Sì, i diritti personali e sociali, ma non le inefficienze».

Quindi lei ha firmato l'accordo per Mirafiori — che altrove non avrebbe firmato — solo perché è italiano?

«Diciamo per la sfida-Italia. E badi che non voglio affatto far politica, sia chiaro, anzi credo che in questa vicenda ci sia stato un sovraccarico ideologico. Ma ecco il ragionamento che ho fatto. Fiat ha un privilegio rispetto ad altre aziende: ha un'alternativa, può produrre qui o in altri Paesi, dove vuole. Ma io sono convinto che se riusciamo a condividere l'obiettivo, possiamo cambiare l'azienda e renderla davvero competitiva. Ci sono strade più corte e più facili fuori dall'Italia. Ma io e John abbiamo deciso di prendere la sfida, e non accettare il declino. Si può fare, dunque si deve fare».

Se l'accordo è condiviso, lei dice: e quel 50 per cento di no?

«Questo è il mio compito, e comincia adesso. Devo recuperarli, comunque abbiano votato, e portarli dentro il progetto. Ci sono due voti che mi preoccupano: quello di chi ha votato no su informazioni sbagliate e quello di chi ha votato sì per paura. Voglio convincerli, spiegare chi sono. E' impossibile che negli Usa dicano che gli ho salvato la pelle e qui la pelle vogliono farmela».

Non crede che ci sia chi ha votato no semplicemente perché vede una compressione dei diritti legati al lavoro?

«Non abbiamo compresso alcun diritto».

Le pause, la rappresentanza, lo sciopero, la malattia: qui le condizioni cambiano.

«Un conto è parlarne da fuori, politicamente, un conto è parlarne in fabbrica. La rappresentanza, oggi un lavoratore su due a Mirafiori sceglie di non averla non iscrivendosi a nessun sindacato. Cambiano le pause, ma abbiamo fatto un gran lavoro per rendere meno pesante il lavoro in linea, e lo faremo ancora. Il no allo sciopero riguarda solo gli straordinari, è un obbligo contrattuale. Sulla malattia interveniamo solo sui picchi di assenteismo».

A Melfi, la metà dei lavoratori ha "ridotte capacità lavorative" per i lavori in linea: non crede che queste nuove condizioni che lei minimizza pesino?

«Non credo, ma voglio anche dirle che noi facciamo automobili e l'auto nel mondo si fa così. Chi viene in fabbrica lo sa».

Ma ha il diritto di sapere anche se l'investimento che lei promette ha un futuro: cosa risponde, con un'assenza di nuovi modelli e la quota di mercato Fiat che in Europa si riduce del 17 per cento?

«Staccata la spina degli incentivi, il mercato va giù. Lo sapevamo. Aspettiamo che si svuoti il tubo, nella seconda metà del 2011, e vediamo. Per quel momento avremo la nuova Y e la nuova Panda. Sta arrivando tutta la gamma Lancia, rifatta con gli americani, la Giulietta è appena uscita, la Jeep verrà prodotta qui in 280 mila esemplari all'anno, per tutto il mondo. E grazie a Chrysler, l'Alfa arriverà in America, con una rete di 2 mila concessionari, e farà il botto».

Dunque non la vende?

«Fossi matto. E' roba nostra».

E i veicoli industriali?

«Manco di notte. E l'arroganza tedesca, gliela raccomando. Quando volevo comprare Opel, non me l'hanno data perché ero italiano...»

Al lavoratore italiano cosa porta Chrysler?

«La possibilità di fare sistema. Per ottenere i nuovi volumi produttivi, avrei dovuto creare nuovi stabilimenti in America. Invece utilizzo tutte le fabbriche del sistema, porto qui le lavorazioni e metto il know how Fiat a disposizione di Chrysler. Gli impianti girano, i costi si ammortizzano, la gente lavora».

Ma il costo del lavoro che voi riducete con l'accordo pesa solo il 7 per cento sul costo complessivo di un'auto: lei come garantisce che sta lavorando per migliorare anche quel 93 per cento restante?

«Quel 93 per cento che lei cita ha proprio a che fare con il costo di utilizzo di ogni impianto».

Fatemi migliorare e alzerò i salari. Possiamo arrivare al livello della Germania e della Francia. Io sono pronto».

Anche alla partecipazione dei lavoratori agli utili?

«Sì, e le dico che ci arriveremo. Voglio arrivarci. Ma prima di parteciparli, gli utili dobbiamo farli».

Mi pare di capire che dopo Pomigliano e Mirafiori il nuovo contratto investirà anche Melfi e Cassino: è così?

«Non c'è alternativa. Non possiamo vivere in due mondi. Io spero che, visto l'accordo alla prova, non vorranno vivere nel secondo mondo nemmeno gli operai».

Cosa resterà di italiano nelle nuove auto prodotte a Mirafiori?

«Il Centro Stile rimane qui, dunque il design, ma anche i progetti, le piattaforme di origine: la piattaforma della Giulietta è nata qui, è stata riadattata negli Usa adesso torna qui per fare da base ai Suv Jeep e Alfa. E la motoristica è qui».

E la testa?

«Bisognerà abituarsi al fatto che avremo più teste, a Torino, a Detroit, in Brasile, in Turchia, spero in Cina. E un cuore solo. Così rimarranno vive quelle quattro lettere del marchio Fiat. Vediamole. Fabbrica: produciamo ancora, vogliamo produrre di più. Italiana: siamo qui, e non vendiamo nulla. Automobili: resta il cuore del business. Torino: se ha dei dubbi, apra la mia finestra e guardi fuori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La svolta

Ho tirato avanti per sette anni, poi una notte mi sono detto basta con questo sistema ingessato

La fabbrica

I primi giorni andavo da solo a vedere docce, cessi mensa: obbrobriosi Ho cambiato tutto

I diritti

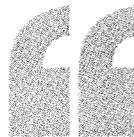
Nessun diritto intaccato, ma non si può beneficiare di un contratto se non si è contraenti

Le buste paga

Fatemi migliorare il costo di utilizzo degli impianti, e alzerò i salari Io sono pronto

Il referendum

Io sto al risultato del referendum. Da Fiom capolavoro mediatico di mistificazione



Logiche opposte

La mia tesi è: impegnarsi di più per avere di più. Ha preso piede la tesi opposta, non ho convinto tutti

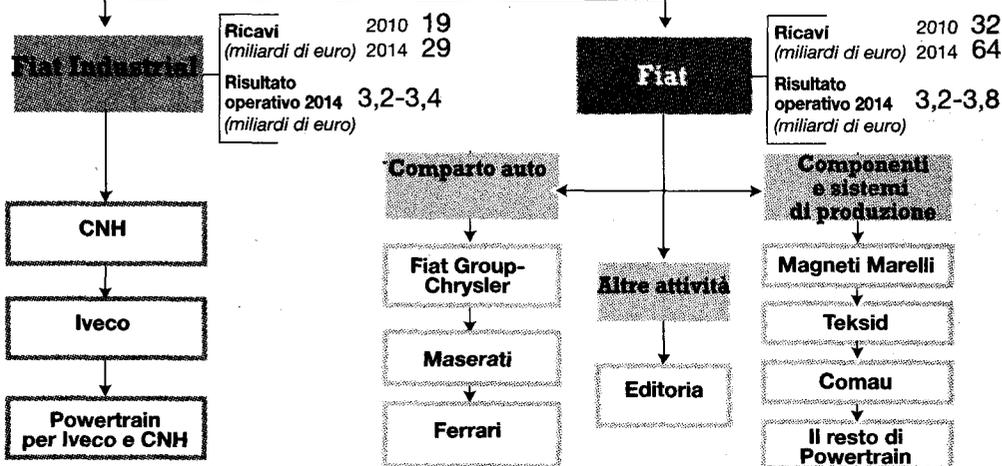
Torino e l'Italia

Non credo in Torino e nell'Italia? Se fosse vero non avrei investito a queste condizioni

Le due società

con gli stessi azionisti

ogni attuale azionista Fiat riceverà per ogni azione 1 azione di Fiat e 1 azione di Fiat Industrial



Il manager

Sergio Marchionne è dal 2004 amministratore delegato del gruppo Fiat e da gennaio presidente di Fiat Industrial