

**Vi Racconto Marchionne il mio amico-nemico. Raffaele Bonanni, ex segretario Cisl, testimone della rivoluzione in casa Fiat: «Un manager irriverente, ma ha salvato l'azienda. Lo riconosce anche Landini»**

Sono passati tanti anni dall'esordio di Sergio Marchionne in Fiat, che sembra un secolo. Era il 2004 e l'azienda era praticamente morta. Le vendite ai minimi storici, i bilanci in rosso, i cassintegrati per numero sembravano una grande armata. La crisi era talmente grande e profonda che si parlava e parlava di nazionalizzazione della antica casa automobilistica torinese. La preoccupazione era tanta, sapendo che, tranne Mirafiori, la gran parte delle auto si produceva nel Centro-Sud: un vero polmone occupazionale che storicamente aveva irrobustito territori bisognosi di posti di lavoro, assicurati anche da una rilevante presenza di piccole e medie aziende dell'indotto, orbitanti attorno ai suoi opifici. Ebbene, quelle zone sarebbero implose nel caso di un crack. In quell'epoca pensavo spesso alla mia Val di Sangro: la prospettiva drammatica della cessazione delle produzioni di furgoni, con migliaia e migliaia di famiglie che, giocoforza, avrebbero ripreso la via della emigrazione come negli anni Sessanta; e con un centinaio di piccoli e medi centri abbandonati. Insomma nessuno più avrebbe scommesso un bottone su quella azienda; come spesso accade nel nostro Paese nei confronti di chi finisca disgrazia, cominciò il tiro al piccione contro gli Agnelli, rei di aver scaricato spesso le proprie sofferenze economiche sui conti dell'erario pubblico. E' in contesto complesso e controverso che si fa notare il nuovo manager italo-canadese, partito quattordicenne proprio da Chieti con la famiglia alla volta del Canada. Chiamato da Umberto Agnelli al capezzale della Fiat, agli inizi i suoi modi di fare, inusuali per i manager italiani, suscitarono molte simpatie anche a sinistra. Significativi furono i giudizi lusinghieri dello stesso Fausto Bertinotti che lo definì la migliore espressione della buona borghesia. L'idillio, però, cessò presto! Convinto della necessità di rivedere l'impostazione produttiva dell'azienda a fronte di un accentuato decadimento dei propri autoveicoli rispetto alle preferenze dei automobilisti nel contesto di una crisi economica già emergente, la parola d'ordine era una sola: fare presto. Doveva convincere i gestori di capitali finanziari - che lui conosceva bene - a prestargli le risorse per le nuove produzioni. Doveva riprofessionalizzare le maestranze e doveva rivoluzionare l'organizzazione del lavoro per sfruttare intensivamente i nuovi e costosissimi impianti robotizzati per abbattere costi. Il mercato dell'auto europeo, nel mentre, si era impoverito almeno del 30%, e la quota già ristretta conquistata dalla Casa italiana era costituita da utilitarie a basso valore aggiunto. Marchionne decise di sparigliare tutto, con mosse orientate soprattutto ai mercati ricchi medio-orientali e americani, con auto di lusso di media-grande cilindrata e con marchi di glorie storiche italiane come la Maserati e l'Alfa. Per dare gambe al progetto aveva bisogno di una rete commerciale globale, e partner già insediati da tempo nel mercato di riferimento: gli va male l'acquisto della tedesca Opel - con la Merkel contraria per non danneggiare Volkswagen - ma riesce con operazioni complesse e senza capitali ad acquisire a tappe progressive la Chrysler, da tempo in gravi difficoltà. Insomma, alla fine in USA vende molte 500, Maserati, Alfa Romeo e Ferrari. La Chrysler riprende quota in Nordamerica, l'auto americana più prestigiosa, la Jeep, viene costruita anche in Italia, con i nuovi impianti di Melfi. Ma all'inizio un progetto così ambizioso e complesso non fu compreso. Tant'è che le opposizioni di una parte del sindacato diventarono sempre più accese. Non si voleva cambiare l'organizzazione del lavoro e con essa tutta la normativa contrattuale del vecchio taylorismo. Ma l'azienda su questo era ferma: i nuovi impianti costati investimenti importanti a Pomigliano, a Mirafiori, a Grugliasco, a Melfi, a Cassino e Val di Sangro, dovevano essere in attività 24 ore su 24, con tre turni da 8 ore. Era evidente che non si poteva contare sulla FIOM. Marchionne chiese a me e Angeletti garanzie, senza le quali avrebbe abbandonato l'azienda a se stessa. Convinti della bontà del progetto industriale, che comunque non aveva alternative, facemmo il patto di andare avanti a ogni costo, pur di ottenere gli

investimenti e la stabilità occupazionale. Cominciò una conflittualità inusitata da parte di Landini che fece molta eco, grazie all'appoggio palese dei media della carta stampata e televisiva. Il capo della Fiom poteva contare sulla sinistra radicale ma anche sulla simpatia di buona parte del PD. Poi c'era l'avversione di importanti banche italiane verso la Fiat che intanto si approvvigionava finanziariamente oltre oceano. Vennero a galla anche vecchi rancori e invidie nel mondo imprenditoriale. Landini intanto organizzava scioperi dove poteva e ricorreva ai giudici per ogni vicenda contrattuale. L'accusa poggiava su un supposto danneggiamento dei diritti contrattuali dei lavoratori procurato dal nuovo contratto di lavoro stipulato dalla Azienda con la Fim, la Uilm, la Fismic e l'Ugl. Ma i referendum che si fecero nelle fabbriche dettero ragione ai sindacati firmatari. Marchionne in quelle circostanze, manifestò inaspettatamente tratti del suo carattere incontenibile. Irritato dal clima surriscaldato contro di lui, cominciò a rispondere attraverso i media colpo su colpo e a utilizzare tutti i cavilli giuridici e contrattuali che gli sembravano utili per danneggiare la Fiom. A mio parere non era il modo più utile per fronteggiare la situazione già fortemente surriscaldata ed ebbi modo di dirlo pubblicamente provocando più volte il suo risentimento. D'altronde i lavoratori ci davano ragione e non aveva senso dare a Landini la possibilità di apparire come vittima. Sembrava che l'Ad Fiat volesse giocare la sua partita su più tavoli; ad esempio su quello di Confindustria da cui era uscito con molto rumore e con l'accusa verso l'associazione di venire meno agli interessi dell'impresa. Le sue recriminazioni riguardo l'ostilità che percepiva da parte della classe dirigente lo esasperava e a ogni riunione le esprimeva. Talvolta persino con i sindacati alleati aveva comportamenti non sempre piacevoli. In una occasione ho avuto uno sgradevole diverbio dovuto a mie dichiarazioni su una sua retromarcia relativa a vicende contrattuali. Per questo mi chiamò al telefono per lamentarsi in modo molto ruvido. Gli risposi a tono che io prendevo ordini dal sindacato anche se la mia lealtà sulla parola data non sarebbe cambiata. Si fece perdonare presto per un accordo a favore della Fiat di Val di Sangro che mi stava a cuore. Su quel sito si rammaricava sovente con me, date le mie origini, dell'elevata percentuale di assenteismo. Gli proponemmo di aumentare l'indennità fino al 100% della retribuzione delle ore straordinarie del sabato da far fruire solo a chi aveva una condotta lavorativa di orario ineccepibile. Io e Angeletti lo aspettammo in una saletta privata dell'aeroporto di Ciampino: un'ora di discussione e poi ripartì per Ginevra con il suo jet privato. A distanza di anni si può dire che le innumerevoli accuse fatte contro gli accordi sindacali e contro la Fca (il nuovo acronimo della casa italo-americana) si sono rivelate prive di sostanza. In definitiva quegli accordi sindacali hanno determinato gli unici importanti investimenti nella lunga crisi economica italiana. I posti di lavoro sono stati mantenuti se non aumentati, il ricorso alla cassa integrazione si è rarefatto, le vendite sono risultate positive, i bilanci si chiudono con lauti guadagni. Si accusa la Fca di avere sede fiscale in Olanda, ma è questo il problema italiano. Se un Paese europeo offrealiquote fiscali più basse delle nostre, il problema riguarda noi, essendo noi inseriti pienamente in un mercato internazionale di competizione. Esattamente come taluni ritenevano e ritengono ancora che il nostro Paese possa avere relazioni sindacali a prescindere da ciò che avviene nella competizione di mercato globale. Marchionne sarà stato dissacratore, litigioso, permaloso, irriverente come la sua mise anche in momenti formali e istituzionali, ma ha dato risultati davvero importanti, nonostante il periodo nero del mercato europeo, nonostante una crisi ancora profonda in Italia. Tutto questo dovrebbe essere riconosciuto anche dai detrattori. Landini in qualche modo lo ha fatto. Tanti altri sepolcri imbiancati della stampa radical chic e dei salotti buoni, no. Probabilmente perché è ancora difficile prendere atto che il re è davvero nudo.