

La nuova strada del Lingotto
**Caso Mirafiori,
perché non
si può dire "no"
a Marchionne**

di Rocco Buttiglione

Qual è il messaggio fondamentale che Marchionne lancia all'Italia (e non solo al sindacato)? Se volete produrre automobili in Italia, le automobili oggi si producono così. Questa non è una rivendicazione, non è una piattaforma contrattuale, non è un tema di discussione. È semplicemente un dato di fatto. Sui dati di fatto non si discute. Li si accetta per quello che sono e si prendono le proprie decisioni di conseguenza. E le decisioni sono sem-



mplicemente o di fare le automobili in quel modo o di non fare le automobili e di lasciare che le automobili le faccia qualcun altro in qualche altro Paese. In Italia eravamo abituati ad

**Bisogna
sostenere
prima
di tutto
la capacità
di impresa**

un altro modo di fare. In Italia tutto per definizione è politico e tutto è trattabile. Se le automobili in Italia non si possono fare allo stesso modo come nel resto del mondo (cioè a costi competitivi) la tradizionale cultura politico/sindacale italiana non si preoccupa più che tanto. Interverrà lo stato a ripianare la differenza fra il sito delle macchine ed il prezzo a cui esse possono essere vendute. La differenza la pagheranno i contribuenti (più esattamente andrà ed ingrossare il debito pubblico). Questo modo di risolvere i problemi è finito. Sia il debito pubblico che la pressione fiscale hanno raggiunto livelli che non possono essere ulteriormente aumentati e di conseguenza i problemi di mercato devono trovare soluzioni di mercato. Questa è la prima amara lezione che ci insegna la vicenda Marchionne.

— a pagina 4

l'approfondimento

La politica deve sostenere l'azienda senza pietismi e senza farsi mettere sotto scacco. Le differenze fra Pomigliano e Mirafiori

Le ragioni di Marchionne

L'amministratore delegato del Lingotto ha detto all'Italia una cosa molto semplice: come si producono le auto. La decisione da prendere è fra seguire quella strada o rinunciare al settore, che oggi vive di denaro pubblico

Qual è il messaggio fondamentale che Marchionne lancia all'Italia (e non solo al sindacato)? Se volete produrre automobili in Italia, le automobili oggi si producono così. Questa non è una rivendicazione, non è una piattaforma contrattuale, non è un tema di discussione. È semplicemente un dato di fatto. Sui dati di fatto non si discute. Li si accetta per quello che sono e si prendono le proprie decisioni di conseguenza. E le decisioni sono

semplicemente o di fare le automobili in quel modo o di non fare le automobili e di lasciare che le automobili le faccia qualcun altro in qualche altro Paese. In Italia eravamo abituati ad un altro modo di fare. In Italia tutto per definizione è politico e tutto è trattabile. Se le automobili in Italia non si possono fare allo stesso modo come nel resto del mondo (cioè a costi competitivi) la tradizionale cultura politico/sindacale italiana non si preoccupa più che tanto. Interverrà lo stato a ri-

pianare la differenza fra il sito delle macchine ed il prezzo a cui esse possono essere vendute.



La differenza la pagheranno i contribuenti (più esattamente andrà ed ingrossare il debito pubblico). Questo modo di risolvere i problemi è finito. Sia il debito pubblico che la pressione fiscale hanno raggiunto livelli che non possono essere ulteriormente aumentati e di conseguenza i problemi di mercato devono trovare soluzioni di mercato. Questa è la prima amara lezione che ci insegna la vicenda Marchionne. Siamo ad un cambio di epoca ed anche ad un cambio di paradigmi della politica industriale. Sia chiaro: noi dell'Udc non siamo dei fanatici del mercato a qualunque costo e non siamo contrari a priori all'intervento dello stato nell'economia. Ci riconosciamo nella dottrina sociale cristiana e nella economia sociale di mercato. La nostra non è una posizione ideologica ma realistica e pragmatica. Nel mondo di oggi l'Italia semplicemente non si può permettere di sussidiare la Fiat e quindi o si trovano soluzioni di mercato o la Fiat dovrà andare via dall'Italia o addirittura uscire dalla produzione di automobili (ma a quel punto saranno problemi suoi). Questa è la prima lezione che la politica italiana deve trarre dalla vicenda Fiat. Aree che prima erano coperte dalla mediazione politica non possono più essere coperte da tale mediazione. La politica deve fare un passo indietro e riconoscere il proprio limite.

Una seconda lezione riguarda le politiche del lavoro ed il sindacato. Non possiamo più permetterci un sindacato antagonista e di classe. Il sindacato antagonista individua come avversario principale la direzione aziendale. Essa estrae dall'operaio il plusvalore e, evidentemente, l'operaio si difende contrastando questa estrazione di plusvalore

che lo impoverisce e lo aliena. Naturalmente anche il sindacato di classe sapeva che esiste un mercato mondiale e che se l'azienda non produce a costi competitivi deve fare fallimento e tutti i posti di lavoro andranno perduti. Il sindacato di classe, però, sa che esiste un altro modo di produzione, alternativo a quello capitalista. Per questo non si ritiene corresponsabile del buon funzionamento del sistema esistente. Se esso dovesse andare a fondo sotto la pressione delle lotte operaie tanto meglio. Inizierà la transizione verso il nuovo modo di produzione socialista. Il problema è che il modo di produzione socialista è stato sperimentato ed è fallito.

La crisi dell'azienda non è l'inizio della rivoluzione socialista ma semplicemente quello della disoccupazione e della decadenza. Naturalmente rimane una lotta per la ripartizione fra il lavoratore dipendente ed il suo datore di lavoro. Più importante di questa è però la lotta comune per stare sul mercato, per uscire vincitori dalla lotta della concorrenza. Ed anche il prodotto dello sforzo comune dovrebbe essere ripartito in modo da incrementare e favorire la competitività dell'impresa. Questa è la seconda lezione della crisi Fiat. Chi la insegna non è Marchionne ma Bonanni. Deve cambiare una concezione del mondo del

lavoro.

Abbiamo bisogno di un sindacato della partecipazione. Il compito di generare ricchezza, di attirare investimenti, di garantire sul mercato il successo dell'impresa non può essere scaricato unilateralmente sulla conduzione aziendale. L'operaio non può disinteressarsi del successo dell'impresa, non può permettersi di sabotarla. Questo cambiamento torna a svantaggio dei lavoratori? No, o almeno non necessariamente. Se essi devono partecipare attivamente tale partecipazione deve essere riconosciuta. Deve essere anche partecipazione alle decisioni che li riguardano e partecipazione al risultato positivo dell'impresa. Deve cambiare l'impresa e deve cambiare il sindacato. Qui deve intervenire anche la politica, non sussidiando il mantenimento di produzioni fuori mercato nelle quali però è ancora possibile continuare il gioco della lotta di classe ma approntando i sistemi di regole e di norme all'interno dei quali le parti sociali possono esercitare la loro libertà contrattuale. Bisogna rivisitare le riforme di Marco Biagi con la consapevolezza della loro positività ma anche riconoscendo che esse allora rimasero incompiute perché non era possibile sfidare alcuni tabù del "sindacalismo antagonista". L'impossibilità di riformare un contratto di lavoro dipendente eccessivamente garantista ha indotto ad aggirare la difficoltà a traverso forme di lavoro precario che danno flessibilità alle aziende ma non stabilità e prospettive di futuro ai lavoratori.

Chi una volta seppe im-



postare un discorso complessivo di sistema fu al tempo del secondo governo Berlusconi Savino Pezzotta. Pezzotta firmò un patto per l'Italia a nome dei lavoratori ma fu tradito dal governo che gli impegni contenuti in quel patto non ha rispettato. Quando in un giorno si farà la storia del fallimento della spinta propulsiva riformista del centro/destra in Italia e delle occasioni perdute per evitare il declino del paese non si potrà non tornare a riflettere su quella vicenda. Qui incontriamo una terza lezione che riguarda la sinistra è che, fino ad ora, chiaramente non è stata assimilata, una sinistra europea, una sinistra di governo non può permettersi di civettare con l'antagonismo. Non che manchino uomini anche di grande rilievo nella sinistra che queste cose hanno ben compreso. Penso a Chiamparino ad Ichino ed a Treu ma anche a D'Alema ed a Veltroni. Ambedue, in tempi e modi diversi, hanno cercato di imporre una svolta. Non ci sono riusciti, forse anche per le rivalità che li hanno divisi. Penso a Bersani. I riformisti della sinistra hanno dovuto fare i conti con il residuo comunista della sinistra senza mai avere la forza di prenderlo di petto. Il comunismo, superato come (pretesa) visione scientifica della realtà sopravvive nella retorica del sindacato di classe e nelle narrazioni di Vendola. I riformisti stanno facendo ancora una volta l'esperienza amara che fu già di Turati. Fino ad ora sono riusciti a non farsi espellere dal partito, anzi ne tengono le leve di comando. Pagano per questo con la rinuncia ad elaborare un progetto politico. La ragione indica un progetto riformista con il centro, il cuore della base però batte con Vendola. Torniamo però adesso di

nuovo a Marchionne perché la lezione di Marchionne si articola in due tappe. La prima è quella di Pomigliano, la seconda è quella di Mirafiori. Pomigliano e Mirafiori non trasmettono il medesimo messaggio. Il messaggio di Pomigliano è brutale: i lavoratori italiani sono in competizione diretta con quelli della Polonia e della Serbia. Per essere competitivi bisogna lavorare di più ed accettare una compressione dei diritti. Altrimenti l'unica soluzione è smettere di produrre in Italia. Era un messaggio duro che offriva il mantenimento di alcune migliaia di posti di lavoro in Italia, ma dava per scontato il processo di regressione del Paese ed il suo declino. Ricordo di avere detto allora che non era possibile rifiutare la proposta di Marchionne ma che certo essa non poteva costituire un modello. La proposta su Mirafiori è diversa da quella su Pomigliano. A Pomigliano si tratta di costruire macchine a tecnologia relativamente semplice e valore aggiunto relativamente basso. A Mirafiori il discorso è del tutto diverso.

Si tratta di fare macchine ad alta tecnologia ed elevato valore aggiunto, macchine che mettono i nostri lavoratori in concorrenza con quelli degli Stati Uniti o della Germania. Macchine che richiedono ingenti investimenti in tecnologia. Qui la scommessa è sulla possibilità di riqualificare la industria italiana dell'auto spostandola sui livelli alti della gamma, quelli sui quali la Fiat ha sempre fatto una grande fatica a collocarsi. È una scommessa non solo sul futuro della Fiat ma su quello dell'intero sistema industriale italiano. Un grande economista tedesco americano, Goetz Briefs, uno dei padri della economia sociale di mercato, ha spiegato una volta che esistono due tipi di competitività. Uno è fondato sui bassi salari e sulla compressione dei diritti dei lavoratori.

L'altro si fonda invece sulle innovazioni di prodotto e di processo, sulla capacità di fare cose che gli altri non sanno fare. Recuperare il primo tipo di competitività può essere necessario in momenti difficili ma, se si considera il differenziale che c'è fra noi ed i Paesi emergenti, non è quello il percorso che si può salvare. Dobbiamo recuperare il secondo tipo di competitività: quella è la sfida vera.

Qual è, in questo contesto, il compito della politica? Dobbiamo attirare in Italia investimenti esteri perché è illusorio pensare che la necessaria trasformazione si possa finanziare solo con risorse nazionali. Per fare questo dobbiamo creare le necessarie condizioni di contesto, dobbiamo rendere l'Italia un paese attraente per chi deve investire. Abbiamo bisogno di un diverso sistema di relazioni industriali ed abbiamo bisogno di una rete di infrastrutture materiali ed immateriali.

Oggi l'Italia registra un differenziale di produttività rispetto ai nostri principali competitori che può essere valutato al 30 per cento. Di questo 30 per cento forse il 5 può essere attribuito al fatto che gli italiani lavorano meno o meno bene dei loro competitori. Il 25 per cento dipende invece dalla produttività totale dei fattori, vale a dire dalla minore efficienza della Pubblica Amministrazione, dalla peggiore qualità delle università e delle scuole, dai servizi pubblici inadeguati etc... Questo è il compito della politica. Non sussidi ma politiche di sostegno della produttività. Questo è il problema che va posto all'ordine del giorno della politica italiana. Marchionne ha fatto la sua parte: adesso è la politica che deve fare la sua. Su questo terreno il Polo degli italiani ha una grande occasione per qualificare la propria identità e la funzione che intende esercitare nella vita nazionale.

