

L'analisi

Politica al traino di Marchionne

Alessandro Campi

Quale che sarà l'esito odierno del referendum allo stabilimento di Mirafiori, una cosa è certa: non ci saranno vincitori, ma solo sconfitti, perdenti in diverso grado. Da questa lunga contesa, infatti, nessuno esce bene.

Certo non i sindacati, che hanno visto definitivamente infranto il mito della loro unità, o gli operai, che hanno dovuto prendere coscienza della scarsa centralità che ormai rivestono nel panorama sociale contemporaneo. Tampoco la Confindustria, che in tutta la storia ha svolto, rispetto alle decisioni della Fiat, un ruolo marginale e quasi da osservatore. Al dunque nemmeno Sergio Marchionne, che dell'intera vicenda è stato il protagonista principale e l'unico che, a detta di molti, potrà cantare vittoria comunque vadano le cose.

Dovendo fare una previsione, il «sì» all'accordo proposto dall'azienda - sottoscritto da tutte le sigle sindacali ad eccezione, come è noto, della Fiom-Cgil - dovrebbe passare, seppure di misura.

Il che significa che Torino e l'Italia salveranno alcune migliaia di posti di lavoro e un consistente investimento industriale. Ma aver messo i lavoratori con le spalle al muro, lasciando loro ridotte possibilità di scelta; aver minacciato di trasferirsi armi e bagagli all'estero in caso di sconfitta alle urne; aver assunto posizioni che sapevano provocatorie e di sfida, da vecchio padrone delle ferriere; tutto ciò è stato, da parte di Marchionne, un oggettivo errore d'immagine, che ha contribuito ad accrescere la tensione e le incomprensioni.

Non si è trattato tanto, da parte dell'amministratore delegato della Fiat, di un modo d'agire poco patriottico e ingrato, come qualcuno ha detto riproponendo antiche suggestioni autarchiche e un nazionalismo economico fuori dal tempo, quanto di un insieme di inutili forzature polemiche, di colpi inferti a freddo

contro il sindacato, di atteggiamenti sul filo dell'intransigenza - dettati in larga parte da ragioni caratteriali, da un'insofferenza per le mediazioni a oltranza che gli deriva dalla sua esperienza manageriale - che hanno rischiato di far passare in secondo piano, agli occhi dell'opinione pubblica, le sue ragioni e il contenuto vero della sua proposta modernizzatrice.

Se avesse spiegato la sua rivoluzione produttiva e organizzativa con un altro stile e altre parole, senza ruvidezze, tenendo soprattutto conto di ciò che la Fiat significa, non solo nel contesto produttivo nazionale, ma nella storia e nell'immaginario degli italiani, avrebbe potuto costruire intorno a sé una significativa rete di consenso. Soprattutto, avrebbe permesso una pubblica discussione, più libera e costruttiva, circa le possibili ricadute politiche e sociali, oltre che economiche - delle sue scelte e proposte: dettate certo da logiche meramente aziendali, ma destinate a incidere, proprio per il carattere particolare che la Fiat riveste, anche al di fuori dei cancelli di quest'ultima.

Ma Marchionne - manager e uomo d'azienda abituato a muoversi su uno scenario globale, interessato solo a far quadrare i conti, ad accrescere i profitti e a conquistare nuovi mercati - ha fatto, a ben vedere, soltanto il suo mestiere e seguito la sua indole. E dunque non gli si possono muovere eccessivi rimproveri. Così come il loro mestiere, con esiti altalenanti, in modo non sempre chiaro e conseguente, hanno fatto le organizzazioni dei lavoratori e degli imprenditori.

Chi davvero esce con le ossa rotte da questi mesi di polemiche e scontri, chi è stato assente e latitante sino all'ultimo giorno, è invece la politica nel suo complesso. Destra, centro e sinistra, il governo come l'opposizione, hanno magari preso posizione pro o contro Marchionne, ma dividendosi al loro interno senza alcuna coerenza, in base ad un istintiva simpatia, alternando inoltre un silenzio spesso imbarazzato con esternazioni puramente tattiche e strumentali.

La verità è che la politica italiana si è pilatescamente lavata le mani dinnanzi alla dirompente iniziativa della Fiat. In parte non l'ha compresa nel suo significato

profondo, in parte si è limitata a subirla passivamente obbedendo ad un'antica soggezione verso Torino, in parte ancora ha pensato di poterla sfruttare a proprio vantaggio, che la condividesse o meno, su un piano meramente propagandistico.

Il governo in particolare ha osservato magari con invidia il piglio decisionale mostrato da Marchionne, ben più reale di quello ostentato senza costrutto dal presidente del Consiglio ormai da anni, ma ha preferito restare neutrale e silente durante tutta la trattativa, salvo l'esternazione in extremis fatta l'altro giorno da Berlusconi, che è parsa però più un'interferenza indebita che una dichiarazione responsabile.

Da un lato, per bocca dei suoi maggiori esponenti, nell'esecutivo ci si è trincerati dietro l'ineluttabilità meccanica dei processi di mondializzazione, che sembrano essere divenuti il più formidabile alibi retorico dietro il quale nascondere la propria mancanza di capacità progettuale e di forza operativa dell'esecutivo. All'insegna di un generico e comodo «È la globalizzazione, bellezza!», si è detto che nulla possono ormai lo Stato e la politica se non guardare ciò che accade sulla scena economica e prendere atto di ciò che decidono i singoli attori.

Dall'altro, proprio a partire da tale deficit d'azione riformatrice e di visione strategica, si è immaginato di delegare al solo Marchionne l'avvio di quel processo di cambiamento e di modernizzazione in senso liberale tante volte annunciato da Berlusconi ma mai sin qui avviato. Dal momento che la realizzazione effettiva di un simile processo avrebbe verosimilmente dei costi sociali e in termini di consenso elettorale, niente di meglio, si deve essere pensato, che appaltarlo ad un soggetto esterno, chiamato così a svolgere - magari suo malgrado, a sua stessa insaputa - quel lavoro sporco e ingrato che la politica, attenta ai sondaggi quotidiani e ormai poco incline ad azzardare alcunché che riguardi il futuro, non è più in grado di fare.

Rinunciando a intervenire in un processo di riforma delle relazioni industriali tanto delicato, che avrebbe invece richiesto un arbitro autorevole capace di mediare tra i diversi contendenti e di imporre linee direttive vinco-

lanti e comuni a tutti i soggetti interessati, la politica italiana ha in fondo dimostrato di non aver recuperato quella centralità e quella capacità direttiva che ancora possedeva negli anni terminali della Prima Repubblica. Dal crollo di quest'ultima in avanti, la politica nazionale semplicemente non si è più emancipata dai poteri ad essa esterna, è sempre stata subalterna e defilata, costantemente a rischio di tutela e assoggettamento. E tale evidentemente resta ancora oggi.

Al tempo stesso, essa ha dimostrato lo spaventoso vuoto di idee e di progettualità che l'attraversa, la mancanza cioè di una visione direttiva del futuro dell'Italia all'interno della quale inserire, per l'appunto, una qualche forma di politica economica e industriale. In mancanza di tutto ciò, meglio il «fai da te», svincolato da qualunque logica politica e istituzionale, di un uomo sicuramente intraprendente quale Marchionne. Dal quale prendere facilmente le distanze in caso di fallimento o di crisi del suo modello. Sul quale lucrare consensi a rischio zero nel caso invece la sua strategia modernizzatrice, tesa ad accrescere capacità produttiva e forza competitiva di un'azienda e a cascata, se possibile, di un intero Paese, abbia successo.

La conclusione di tutto questo ragionamento è che se qualcosa prima o poi cambierà in Italia, magari già a partire dalla vicenda di Mirafiori, non sarà grazie alla politica e alle scelte di chi ci governa, ma a dispetto della prima e indipendentemente dalle intenzioni di questi ultimi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA