

SE LA TORRE *pende ...*

La Fiat, il Sud, la logica industriale dello Stato

di ROMANO FRANCO TAGLIATI

A CONTI fatti, quando si mettono i dati sulla carta, ci si accorge che ci sono realtà che non possono che camminare separate. Non sempre e ovunque è stato così. Il mercato ha una logica che l'azienda, se vuole vivere o anche solo sopravvivere, non può ignorare. C'è un'economia di mercato in cui i conti si fanno in base ai costi di produzione e ai prezzi della concorrenza e, infine, un'economia sociale in base alla quale si misura l'occupazione, il reddito delle famiglie, la felicità di un Paese. Sono concetti apparentemente disgiunti che fanno invece parte della stessa filosofia.

Se in un certo luogo un intero comparto industriale non produce più ricchezza e l'azienda chiude i battenti, il tessuto di quel territorio - sul quale negli anni è magari sorto anche un considerevole indotto - si sgretola. Se il comparto di quell'azienda continuasse a produrre nonostante le perdite o la mancanza di competitività, inquinando il risultato economico dei settori ancora produttivi, allargherebbe il disastro con il rischio che, invece di qualche migliaio, decine sarebbero le migliaia di posti di lavoro che potrebbero andare perduti. Questo il caso di Termini Imerese, un paese della Sicilia dove da oltre trent'anni opera uno stabilimento della FIAT che rappresenta una delle più importanti risorse economiche della regione e che, da un giorno all'altro vede ora calare l'ombra di una mannaia che rischia di metterla letteralmente in ginocchio.

Comprendibili le ragioni degli operai alle quali si uniscono le proteste del ministro per lo sviluppo economico Claudio Scajola. Ragionevoli però anche quelle dell'amministratore delegato Marchionne che, pur riconoscendo la qualità elevata del prodotto, matita alla mano, fornisce puntualmente le ragioni della «dolorosa» decisione: sbagliato l'insediamento (troppo lontano dalle principali vie di comunicazione), anti-economica la produzione (un veicolo finisce per costare 1.000 euro in più rispetto agli altri impianti), irrilevante l'indotto, visto che la maggior parte dei componenti arriva a Termini da altre fabbriche con forte dispendio di risorse. Troppo esigue infine le dimensioni dello stabilimento che, costretto a una produzione limitata, subisce una troppo rilevante incidenza dei costi fissi, mentre la crisi internazionale costringe ad un sempre più forte rigore.

Enormi emergono le responsabilità degli enti locali che, a causa di inguaribili lungaggini, hanno ritardato gli investimenti atti a potenziare le infrastrutture ed agevolare la presenza sul territorio di aziende della componentistica.

E la FIAT, nonostante gli incentivi miliardari pagati dallo Stato negli anni, come si è adoperata affinché ciò avvenisse?

Le colpevoli connivenze sembrano innegabili. Da tutta

questa storia, pare che soltanto i lavoratori escano innocenti e bastonati. Dopo aver costruito sotto la pressione politica e sindacale uno stabilimento decentrato rispetto al mercato, quale è stata la logica industriale adottata? La storia dei finanziamenti alla FIAT, nel corso di 100 anni, resterà forse per sempre e per tutti un mistero. Per quanto riguarda la sola Termini Imprese, c'è chi calcola che in questi 30 anni di attività siano stati bruciati addirittura una trentina di miliardi di Euro.

Se qualche buontempone ha tentato di creare per gioco un orologio mescolando tra loro pezzi di varie marche, da noi qualcuno in quegli anni ha tentato seriamente di mettere in pratica un *mix* che, cercando di far convivere nello stesso contesto un sistema industriale imprenditoriale soggetto alle regole inflessibili del mercato internazionale con una logica assistenziale statalista, ha creato un essere deforme che mostra ora il conto con un fallimento che era già prevedibile trent'anni fa.

A Marchionne, Scajola fa presente che, dopo tutto il denaro pompato nel settore auto dallo Stato, ora la quantità di veicoli venduti da FIAT in Italia è assai superiore a quelli prodotti nel nostro Paese.

Quando nel 1997 uscì la nuova 500, la casa di Torino spese qualche milione di euro nel lancio. *Maxi* schermi in riva al Po, programmi televisivi, fuochi d'artificio, coreografie, rievocazioni, retorica, musiche, banchetti, pranzi e cene ... Poco dopo si scoprì che quella macchina, che romanticamente ci riportava all'Italia di mezzo secolo prima, di torinese - anzi di italiano - non aveva che il nome. Che FIAT produca una cospicua quantità dei suoi modelli (pare un quarto) in Paesi a minor costo, non è un segreto per nessuno. Questo non è di sicuro un problema soltanto italiano. Un enorme stabilimento di San Paolo in Brasile produce la *Golf* della *Volkswagen*. Una quantità di *Audi* viene prodotta in Cina, la stessa cosa accade a *Mercedes*, che produrrà la nuova generazione della Classe «C» in Alabama. Quelle macchine, che soltanto in parte conquistano nuovi mercati, in parte tornano nel Paese d'origine dove fanno concorrenza a se stesse. Il prezzo di mercato risponde alla concorrenza. I costi a un inevitabile *cocktail* internazionale. Questa, in tempi di globalizzazione, la nuova logica di mercato. Marchionne non può dunque che ragionare così.

A questo punto conviene un breve accenno alla storia. Siamo negli anni settanta. Sulla spinta delle grandi lotte operaie che rivendicano lo sviluppo del mezzogiorno e del tentativo di frenare il flusso migratorio verso Torino, nasce, dopo sette anni di trattative, lo stabilimento di Termini Imerese. Il sito, più adatto a un insediamento turistico, è infelice. La fabbrica è isolata, intorno non ha alcun tessuto industriale. Tuttavia l'ambizione dichiarata è quella di creare 19.000 posti di lavoro e altrettanti nell'indotto. La Regione Sicilia che, tramite l'Ente di Finanziamento delle Industrie, detiene il 40 per cento delle azioni, sette anni dopo si ritira e FIAT entra in possesso del 100 per cento del capitale. Da allora - nonostante gestioni assai discutibili - attraverso la società «torinese» passano fiumi di denaro pubblico che non sempre vanno forse a finire nel settore dell'automobile. Per alcuni politici FIAT è però sinonimo di Italia. Senza FIAT, pare che svanisca l'essenza stessa dell'industria del Paese.

Sono passati trent'anni. Nel frattempo negli stabilimenti di Rivalta non si produce più nulla, dal 1980 sono stati chiusi il Lingotto, Arese e Desio, le fabbriche *Lancia* di

Chivasso e di San Paolo. Chiuso Cassino, ridotta la produzione meccanica di Mirafiori e quella di fonderia di Crescentino. Poi ecco che, all'improvviso, *FIAT* si accorge che Termini Imprese non è più competitiva, che l'indotto è assente a causa delle infrastrutture. Soltanto ora comprende che lo stabilimento è «fuorimano».

Nel 1173, quando iniziò la costruzione della torre di Pisa, Bonanno Pisano comprese che, a causa di errori di calcolo, la costruzione stava sorgendo su un terreno argilloso e che, a causa della presenza di una falda acquifera, avrebbe presto ceduto. Giunto perciò al terzo piano, tentò di costruire i piani successivi incurvandoli dalla parte opposta. La costruzione, anziché essere interrotta, andò avanti tra le polemiche per duecento anni. La torre, sempre più pendente, è diventata una curiosità internazionale che milioni di turisti vengono a vedere da tutto il mondo. Quella torre, frutto di un errore evidente fin dall'inizio, oltre che essere una attrazione turistica, testimonia oggi della nostra caparbità, della nostra capacità di convivere con l'assurdo, ed è anche il segno concreto del nostro pericoloso modo di vivere. Equilibrio stabile, instabile o apparente? Stava un piede anche la Casa dello Studente de l'Aquila, nonostante mancasse un pilastro. Quella torre che - previo iniezioni di cemento e di denaro - resiste ormai da ottocento anni, mi auguro che resisterà per altri secoli. La logica dice però che quando la verticale che passa dal baricentro cade fuori dalla base, nessuna torre al mondo può più reggersi. Può passare perciò - me lo auguro - un altro millennio ma, presto o tardi, a rigor di logica, non c'è dubbio che un giorno o l'altro cadrà sulla testa di qualcuno.

E allora, che cosa deve fare un bravo *manager*? Ripristinare gli equilibri chiedendo altre sovvenzioni? Interrogarsi sulle varie filosofie? Improvvisarsi sociologo? Un grande *manager* moderno, a mio parere, è quello che fa soltanto il suo mestiere, che è quello di costruire aziende, accertandosi prima che lo Stato sia presente nelle scuole, per dare un'educazione tecnica ai ragazzi, sul territorio, per costruire le infrastrutture che consentano il regolare funzionamento della logistica, e nel Paese intero, per far piazza pulita della mafia e della 'ndrangheta che non di rado risultano essere i soli «azionisti» che portano a casa profitti indipendentemente da come le aziende chiudano il bilancio. Questi, i compiti dello Stato, affinché i *manager* non vengano messi nella condizione di costruire torri pendenti. Assai raramente esse diventano attrazioni internazionali. Molto più facile che tengano il mondo col fiato sospeso fino al giorno in cui miseramente crollano, mettendo in ginocchio, magari a distanza di decenni, il destino e la credibilità di un intero Paese.



Gardner Rea