

La sfida mortale di Sergio La faccia proletaria di Marchionne

di GIAMPAOLO PANSA

Ha una faccia che non mi piace Sergio Marchionne, il leader della Fiat. Direi la stessa cosa di un amico che vedessi sciupato, stanco, con le occhiaie, i capelli ingrigiti e in disordine. Era così Marchionne giovedì al Meeting di Cl a Rimini. Stavo seduto nella prima fila del gigantesco auditorium, proprio sotto il palco. E ho potuto scrutare a lungo, da vicino, il Numero Uno della Feroce, come i vecchi operai di un tempo chiamavano la fabbrica della famiglia Agnelli.

Aveva l'aspetto (...)

segue a pagina 20

(...) più anziano di un cinquantenne. Il volto di chi ha fatto poche o niente vacanze. Dimagrito. Con la capigliatura che si va diradando. Senza l'abituale maglione, abbandonato per il caldo infernale. E sostituito con una polo nera sformata. Si può provare sorpresa per l'aspetto di un potente? Certo che si può. Anche se rammenti che è impegnato in un battaglia mortale, giusta, molto giusta.

È la condizione in cui si trova oggi Marchionne. Alle prese con un compito immane, ma circondato da molti nemici. E costretto a ricordare quanto accadde in Fiat alla fine degli anni Settanta. Quando il ragazzo Sergio era appena partito dal suo paese vicino a Chieti, per emigrare in Canada con la famiglia.

Poiché sono più anziano di lui, in quel tempo stavo in Italia e facevo il giornalista per la "Repubblica" di Barbapapà Scalfari. E rammento bene il dramma infernale vissuto dalla Fiat, in quel tempo guidata da Gianni Agnelli, il mitico Avvocato. Immagino che oggi quella tragedia occupi un posto importante nei pensieri di Marchionne.

I ricordi di una stagione orribile

Soprattutto come un grande rischio da evitare, per sottrarre la Fiat al pericolo di cadere in un nuovo abisso. Dal quale neppure un manager determinato e combattivo come lui potrà salvarla. Salvando nello stesso tempo un'Italia dalla memoria corta e sulla strada di perdersi senza rimedio. Tutto iniziò nell'autunno del 1977, l'anno della furiosa stagione delle sinistre antagoniste. A Bologna ci fu la grande adunata degli autonomi. Conclusa da una folle giornata al Palasport, con qualche migliaio di antagonisti che ritmavano un solo slogan: "Curcio libero!". Seduto accanto a me, sulla gradinata, c'era Carlo Casalegno, vicedirettore della "Stampa", il quotidiano della Fiat. Non potevo sapere che, neppure due mesi dopo, le Brigate rosse l'avrebbero assassinato mentre

ritornava a casa dal giornale.

Nessuno di noi cronisti si rese conto che quel delitto era il prologo di una stagione terribile per la Feroce. L'anno successivo, il 1978, le Br sequestrarono e poi uccisero Aldo Moro. Quel crimine ci distrasse da quanto accadeva nel resto d'Italia, a cominciare da Torino. La Fiat si trovava già in pieno marasma. Mirafiori era diventata una fabbrica ingovernabile. Nei cortei interni, i piccoli capi venivano costretti a sfilare con una bandiera rossa in mano, sputacchiati, malmenati, vilipesi. Ognuno di loro rischiava di essere gambizzato o ucciso. Nei reparti accadeva di tutto. L'anarchia era tale che operai e operaie potevano lasciare le linee per accoppiarsi in pace, dietro il primo casone.

Nel 1979, il caos di Mirafiori divenne insopportabile. Molti capi consideravano quella fabbrica una gabbia perversa da abbandonare il prima possibile. Il 21 settembre, le Brigate rosse uccisero sotto casa un dirigente Fiat. Era l'ingegner Carlo Ghiglieno, responsabile della pianificazione del Gruppo Auto. Il delitto spinse l'azienda a una prima, sacrosanta reazione.

Il 6 ottobre vennero licenziati 61 dipendenti, considerati estremisti e violenti. Le sinistre sindacali e politiche insorsero, nel tentativo di difendere l'indifendibile. Se un giornale o un cronista cercava di spiegare che gente fosse quella messa fuori dalla fabbrica, veniva subito bollato come un servo di Agnelli.

L'anno decisivo fu il 1980. La Fiat stava a un passo dal disastro. Il 21 giugno, Umberto Agnelli diede un'intervista a "Repubblica". Conteneva due richieste al governo: la svalutazione della lira e la possibilità di licenziare una quota dei dipendenti Fiat, "la manodopera in più". Erano entrambe proposte sensate. La competitività del sistema era così depressa che senza riequilibrare il cambio della lira con le valute forti, sarebbe diventato impossibile esportare anche una sola automobile.

Agnelli chiese di svalutare

Fu la richiesta di svalutare a far insorgere tutta la demagogia italiana. Dalla Banca d'Italia ai partiti e ai sindacati si levò un coro indignato. Un Agnelli, proprio quello che era stato senatore democristiano, voleva la rovina della lira! Il vertice della Fiat venne crocefisso. Ma non arretrò.

Tra la fine di giugno e l'inizio di luglio, decise di alleggerire il settore auto dalla manodopera esuberante, almeno 15 mila persone. E di far gestire l'operazione da uno solo dei due amministratori delegati: Cesare Romiti. L'altro, Umberto, sarebbe rimasto vice presidente del gruppo.

Questa seconda decisione venne rafforzata da un intervento di Enrico Cuccia, il capo di Medio-

banca. Verso la metà del luglio 1980, il vecchio Cuccia fece un passo per lui insolito: si recò a Torino ed ebbe un lungo colloquio con l'avvocato Agnelli, a tu per tu. Gli ricordò che il sistema bancario era terrorizzato dai debiti della Fiat e gli raccomandò di passare i poteri di gestione a Romiti. E così avvenne.

Ormai il tempo per salvare la Fiat si stava riducendo a vista d'occhio. La proprietà decise un aumento di capitale, sia pure modesto, di 241 miliardi di lire. E l'11 settembre, Romiti annunciò che l'azienda era costretta a liberarsi di 14.469 dipendenti, attraverso la procedura del licenziamento collettivo. Un istituto previsto da un accordo siglato tempo prima fra la Confindustria e i sindacati.

La reazione sindacale fu durissima. E ebbe come riflesso immediato il blocco della Fiat, i famosi 35 giorni dell'assedio a Mirafiori. Il 24 settembre venne proclamato uno sciopero generale in tutto il paese, previsto per il 2 ottobre. E il 26 settembre si presentò a Torino, davanti al cancello 5 di Mirafiori, il segretario del Pci, Enrico Berlinguer.

Scortato dai dirigenti comunisti torinesi, sulle prime Berlinguer si rifiutò di arringare gli operai che bloccavano la fabbrica. Poi vi fu obbligato dalle insistenze dei dimostranti. Re Enrico disse parole che a molti cronisti, me compreso, suonarono incaute: «Se si arriverà all'occupazione della Fiat, dovremo organizzare un grande movimento di solidarietà in tutta l'Italia. Esistono esperienze di un passato non più vicino, ma che il Pci non ha dimenticato. Noi metteremo al servizio della classe operaia il nostro impegno politico, organizzativo e di idee».

Tocchiamo ferro

Nel team di Romiti affiorò subito un ricordo sgradevole: l'occupazione della Fiat nel 1920. Una decisione rivoluzionaria che poi non aveva prodotto effetti, se non di eccitare allo scontro le prime squadre fasciste. Molto allarmato, Romiti telefonò subito a Francesco Cossiga, in quel momento presidente del consiglio. Ma Cossiga gettò acqua sul fuoco. Rispose: «Che cosa vuole, Romiti, quello di Berlinguer è un partito d'opposizione, noi non possiamo farci nulla. Auguriamoci che non accada niente. Se poi decideranno davvero di occupare la Fiat, vedremo che cosa si potrà fare».

Ma il giorno successivo, era il 27 settembre, il governo Cossiga cadde. Battuto sul decretone economico per un solo voto. Anche in quel caso erano entrati in azione i franchi tiratori, quasi tutti democristiani. Il blocco alla Fiat rimase intatto. Una grande patata bollente nelle mani dei sindacati e dei due partiti di sinistra, il Pci e il Psi.

Sette anni dopo, Luciano Lama, nel 1980 segretario generale della Cgil, mi confidò il suo gelido colloquio con Berlinguer. Gli domandò: «Credi di avere fatto bene?». Il leader comunista rispose: «Questo è un momento nel quale bisogna spendere tutto e dare ai lavoratori la prova che noi siamo con loro». Poi Berlinguer mise le

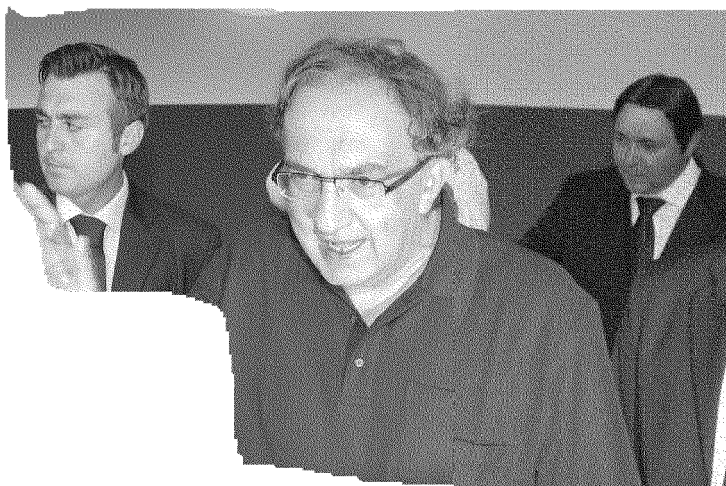
mani avanti e aggiunse: «Guarda, Lama, che io non ho detto che dovevano occupare la Fiat. Ho soltanto detto che, se l'avessero occupata, il Pci sarebbe stato con loro». Lama gli replicò: «Caro Berlinguer, la differenza c'è. Ma per chi ti ha ascoltato non è poi così grande».

Il resto è storia nota. Il blocco della Fiat durò 35 giorni. Con un picchettaggio inflessibile, anche di notte. Alla luce di un'infinità di fuochi. Poi si dissolse di colpo, come neve al sole, il 14 ottobre 1980. Davanti al corteo dei quarantamila operai e impiegati dell'azienda che volevano ritornare al lavoro.

La storia può ripetersi nell'autunno di questo 2010, trent'anni dopo? Spero di no, per Marchionne e per l'Italia. Ma siamo tutti più deboli rispetto all'epoca qui rievocata. Dunque sarà meglio toccare ferro.



A Rimini sorprendono l'aspetto sciupato e le occhiaie del leader del Lingotto. Sono i segni della stanchezza di chi combatte una lotta tremenda ma sacrosanta



LAVORARE STANCA

L'ad di Fiat Sergio Marchionne è «alle prese con un compito immane, ma circondato da molti nemici. E costretto a ricordare quanto accadde in Fiat alla fine degli anni Settanta», scrive Pansa. *Ansa*

