

Il piano presentato dalla Fiat è un piano estremamente ambizioso di recupero e crescita concentrato in 5 anni. Prima di esaminarlo l'attenzione va dedicata allo scorporo del mondo automobilistico dalle altre attività. Lo scorporo porta alla nascita di due società quotate che si divideranno equamente i debiti e che vedranno la partecipazione a entrambe degli stessi azionisti. Lo scopo è trasparente: da un lato migliorare l'attrattiva finanziaria dei due gruppi per gli investitori; dall'altro lato ottimizzare la scelta fatta con l'acquisizione Chrysler, la scommessa cioè della costruzione di un grande gruppo globale automobilistico. È infatti ragionevole pensare che in un processo di consolidamento globale del settore, mediato da alleanze, fusioni ed acquisizioni, sia più agevole muoversi con un gruppo con una chiara missione industriale. Una conseguenza inevitabile, a prescindere da ogni dichiarazione di buona volontà, è che il nuovo gruppo sarà un gruppo con legami sempre più deboli con l'Italia. Infatti i sei milioni di auto cui punta Marchionne saranno divisi tra 3,8 milioni prodotte da Fiat e 2,2 milioni prodotte da Chrysler, dei 3,8 milioni della Fiat 2,150 milioni sono prodotte in Europa, di cui 1,4 milioni in Italia; basta un po' di matematica per capire dove si sposta il baricentro. Inoltre la Chrysler ha visto un intervento eccezionale del governo americano che richiederà un'attenzione costante e negli USA vi è un'effettiva disponibilità d'incentivi nella direzione delle auto ibride ed elettriche che non a caso hanno portato alla decisione Fiat di concentrare la ricerca sull'elettrico negli USA. Infine nel momento in cui la Chrysler uscisse dalla fase co-amministrata con il governo americano e quindi si ridefinisse il pacchetto azionario della nuova azienda vi sarà una diluizione del capitale degli Agnelli, cosa forse non sgradita ad una larga parte della famiglia.

Il piano è estremamente ambizioso e mentre non è lecito dubitare della volontà di portarlo a termine e della disponibilità, ad oggi, dei mezzi finanziari per realizzarlo, sono leciti una serie di interrogativi sul futuro. Nessuno naturalmente sa con esattezza cosa accadrà anche perché, come lo stesso Marchionne ha sottolineato, vi sono molte incognite. La prima è data dal prevedibile crollo di una parte del mercato Europeo nella seconda parte dell'anno a causa della fine degli effetti della rottamazione; la seconda è l'andamento dei mercati finanziari che è in una situazione d'instabilità, con il rapido formarsi di nuove bolle speculative; la terza è il rischio di una stagnazione economica europea con un mercato interno depresso per un lungo periodo di tempo. Se tutto andasse per il meglio lo sforzo di recupero ed espansione si concentrerebbe di fatto nel periodo 2011-2014 rendendo quindi, al contrario, molto forte la necessità di una discontinuità nei trend di mercato. In questo quadro emerge un punto debole della strategia di mercato: il rapporto della Fiat con i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina). I dati disponibili, anche previsionali, considerano che i volumi cresceranno specialmente in tali zone, dato che anche piccole quote di mercato si traducono in numeri assoluti significativi. La Fiat è tradizionalmente forte in Brasile dove per l'appunto pensa a crescite significative, mentre è debolissima, rispetto ai principali concorrenti, in Cina e India dove prevede realisticamente di raggiungere rispettivamente il 2 e il 5% dei relativi mercati. Il grosso della scommessa si gioca quindi in Europa per il marchio Fiat e negli USA per quello Chrysler. Infine nessuna rilevanza nella strategia commerciale è assegnata ai veicoli elettrici, a differenza da quanto ipotizzato da tutte le altre marche europee e dalle scelte del governo cinese.

In questo quadro d'incertezza la FIAT chiede ai lavoratori, come condizione di base del piano, le seguenti cose: 18 turni per settimana, uso della cassa integrazione nella fase di industrializzazione dei prodotti, contenimento di tutti i costi, un'adesione totale ai criteri del World Class Manufacturing, una flessibilità nella risposta alle necessità del mercato (sia in crescita che in discesa). Se le prime condizioni, per quanto dure e complicate, fanno parte di un possibile negoziato sindacale la richiesta, senza condizioni, della flessibilità immediata rispetto agli andamenti di mercato è una richiesta di rinuncia di fatto ad ogni attività negoziale, sulle condizioni di lavoro, per 5 anni come si è fatto negli USA. Se si guarda ai dati di

capacità produttiva, produzione e utilizzo degli impianti previsti dalla FIAT, nell'ipotesi dei 18 turni, si vede che sono previsti in tutti gli impianti europei degli aumenti di produzione e di utilizzazione degli impianti di tali proporzioni che viene spontaneo chiedersi cosa succederà ai livelli occupazionali; su questo non vi sono dati ed è lecito supporre che non si pensi ad assunzioni. Vi sarebbe quindi una pressione molto forte sulla produttività individuale nel mentre si chiede una flessibilità senza condizioni e non ci si impegna in alcun modo sugli organici. In questo quadro di forte espansione risulta ancora più singolare la chiusura totale su Termini Imerese. Infine i fornitori, la sottolineatura del ruolo dei paesi a basso costo per il futuro rende urgente un chiarimento su cosa accadrà ai fornitori italiani.