

O *bituary* in inglese, necrologio in italiano. “Cocodrillo”, invece, è il modo un po’

indecente usato nelle redazioni dei giornali per indicare l’articolo scritto in memoria del defunto. Per averlo pronto al momento giusto, cioè quando le agenzie ufficializzano il decesso del destinatario delle lacrime, il cocodrillo dev’essere compilato in anticipo, scritto già alle prime avvisaglie di una grave malattia o quando il protagonista ha superato i novant’anni; e dev’essere conservato religiosamente nel cassetto, pronto per l’uso. Forse non sono abbastanza cinico, oppure come giornalista valgo poco, fatto sta che ho sempre cercato di evitare di piangere il morto già da vivo. Dunque mi limiterò a digitare poche considerazioni su Sergio Marchionne, l’uomo che da vivo ha già conquistato il massimo immaginabile degli *obituary*. Se potesse leggere e comprendere, il manager si farebbe grasse risate. Più che su Marchionne, rifletterei su come media, opinion leader, intellettuali, politici e sindacalisti *politically correct* (cioè cooptati dal pensiero unico) ne stanno raccontando le gesta.

Scelgo il termine inglese, *obituary*, per rispetto nei confronti del personaggio, colui che “ha salvato la Fiat” dal catastrofico fallimento”, “il manager col golfino” che ha globalizzato un’azienda provinciale (ma quando mai?) sottraendola alla piccineria della provincia (Torino) e della nazione (l’Italia). Grazie a lui la Fiat oggi si chiama Fca (altro che Fabbrica Italiana Automobili Torino!), parla inglese e se c’è ancora qualche stabilimento aperto in Italia è solo grazie agli ammortizzatori sociali e ai soldi e ai sostegni della collettività nazionale e ai sacrifici degli operai e degli ex operai dell’automobile. E’ lui che ha preparato la propria successione alla Fiat, alla Cnh e alla Ferrari: due inglesi e un maltese, l’unico italiano in corsa, Altavilla, è stato trombato ed è in uscita dal caravanserraglio. Anche chi in passato ha criticato qualche scelta di Marchionne oggi dice: aiuto, arrivano i capi stranieri, che ne sarà di noi, che ne sarà di Mirafiori? Sì, perché adesso Mirafiori pullula di lavoratori, grazie alla strategia di Marchionne? Dio acceca chi vuol perdere e Marchionne ha avuto la capacità egemonica di cooptare anche gran parte di chi avrebbe dovuto essere l’antagonista.



Fateci caso: se un operaio muore di lavoro in fabbrica o nei campi normalmente è colpevole: di non aver fatto attenzione, di non aver rispettato le regole di sicurezza. Anche Sergio Marchionne probabilmente è morto di lavoro, mai un attimo di riposo, sempre preso da strategie, finanza, joint venture, visioni, acquisti e vendita di titoli, di fabbriche, di uomini e donne, la sua giornata "inizia alle 3,30" come ha più volte detto ai cronisti l'amministratore delegato della Fca. Ma lui, a differenza degli operai, non ha colpe, non ha compiuto errori. Gli ultimi quindici anni li ha passati al comando della più potente famiglia capitalistica italiana e di uno dei più antichi marchi automobilistici mondiali.

I due Marchionne

Primo Marchionne: tra le sue prime dichiarazioni una in particolare lasciò sperare in un cambiamento della secolare filosofia della Fiat e della famiglia proprietaria: l'incidenza del costo del lavoro per fare un'automobile non va oltre il sei-sette per cento rispetto ai costi totali per l'azienda. Dunque il problema non sono gli operai, i loro stipendi, i loro diritti e i loro sindacati, ma la strategia della proprietà e la capacità e la visione del management. E da questi secondi elementi che dipende gran parte della produttività. E scusate se è poco.

Secondo Marchionne: costo eccessivo della mano d'opera, troppi lacci e laccioli, troppo potere sindacale. In cambio del lavoro, ha detto a Pomigliano, quindi a Mirafiori e poi dovunque, dovete rinunciare a scioperi e diritti, via il contratto nazionale per avere un'aspettativa di futuro. Ci

credettero quasi tutti, con l'esclusione della Fiom e tra gli applausi del centrosinistra, del centrodestra, della destra estrema, dei sindacati compatibili.



Il Marchionne filosofo

Ha descritto con parole semplici e chiare, come sua abitudine, la nuova *way of life*, il principio regolatore del nuovo ordine capitalistico e politico mondiale: noi siamo una nave da guerra e abbiamo un obiettivo: conquistare un porto, un'isola, un braccio di mare. I rematori stanno sotto, in mezzo le varie figure sociali necessarie alla navigazione e al combattimento e sopra, al comando, ci sono io. Abbiamo tutti lo stesso obiettivo militare e strategico, tra noi non può esserci conflitto perché siamo sulla stessa barca (è finita la lotta di classe verticale). Allora chi è il nemico? Ovvio, l'altra nave da guerra che vuole conquistare lo stesso porto, la stessa isola, lo stesso braccio di mare. I nemici dei nostri rematori sono i rematori della nave da guerra concorrente (e siamo alla lotta di classe orizzontale, cioè alla guerra tra poveri). Ha fatto strada e proseliti, Marchionne, con la sua filosofia. E' uscito da Confindustria e ha espulso i sindacati indipendenti perché ha decretato la fine dei corpi intermedi e perché per il secondo Marchionne la "fedeltà" è tornata a farla da padrona, più e prima della qualità. Ora il capo di Confindustria dice: "Aveva ragione lui", idem i capi dei sindacati devoti. E già quando Marchionne era al top e non aveva sentori del male, al massimo si schiantava senza troppi danni a duecento all'ora con la Ferrari nel suo paese-rifugio svizzero, il capo del Pd Matteo Renzi decretava: "E' più utile lui agli operai che la Cgil", e il suo accolito Fassino: "Se fossi un operaio voterei sì".



“Visionario”, “Coraggioso”, “geniale”, “tenero”

Lo piange e lo elogia in anticipo anche Farinetti il figlio del partigiano, Franco Grande Stevens lo paragona a Voltaire e Bertinotti precisa: “Non si attaccano gli uomini sul personale ma per cosa rappresentano”. Marchionne che non può essere criticato rappresenta il capitalismo che si può attaccare, come se tutti i capitalisti fossero uguali, Olivetti e Agnelli per me pari sono? Il vecchio Olivetti diceva che nella sua azienda chi guadagnava di più non poteva avere uno stipendio più di sei volte maggiore di chi guadagnava di meno, Marchionne guadagnava cinquecento volte più di un suo operaio di terzo livello, senza calcolare stock option e benefit. Cioè un qualsiasi Cipputi dovrebbe lavorare cinquecento anni per guadagnare quel che Marchionne guadagnava in un anno soltanto.

Un po' italiano, un po' canadese, un po' svizzero (per il fisco). Americano nel profondo e, come da sempre la famiglia Agnelli, governativo. Democratico con Obama per mettere le mani sulla Chrysler, filo-Trump per salvare il salvabile e il primo a chiudere fabbriche in Messico per produrre automobili là dove l'uomo dei dazi vuole che si produca: negli Usa. Con Obama aveva già trasportato innovazione e ricerca dall'Italia oltre oceano. Filo-Renzi, amore corrisposto, anche se dal sindaco d'Italia il manager con il golfino si aspettava di più.

Se penso a tutte le cose che ho scritto negli anni contro il truce Romiti, lo “sciafela leun” (schiaffeggia leoni), oggi mi viene da dire: preferivo Romiti, avversario vero e leale, non era

Voltaire ma voleva battere il nemico in campo aperto e non espellendolo dal certame cambiando le regole.

Comunque, Marchionne, quando verrà il tuo giorno, che la terra ti sia lieve.