

Giampiero Rossi

LA CRISI del Lingotto

Coinvolti tutti gli stabilimenti del gruppo
Dati alla mano, a star peggio sono
Cassino, Termini Imerese e Mirafiori
Per ora si salva solo Pomigliano

Anche alla Sata di Melfi 25 giornate
di stop, che sono andate ad aggiungersi
a quelle perse a causa della vertenza
Altro che danno da mancata produzione

Fiat, un milione di giorni senza lavoro

Nel 2004 l'azienda ha distribuito 191 mila settimane di cassa integrazione

MILANO Il 2004 della Fiat: 191.000 settimane di cassa integrazione, cioè quasi un milione di giornate di non-lavoro forzato, ordinato dall'azienda. Eppure, durante la "rivolta" dei 21 giorni di Melfi, quando gli operai della Sata bloccarono l'attività dello stabilimento Fiat per ottenere un (legittimo) miglioramento delle proprie condizioni di lavoro, i vertici del Lingotto inondarono le redazioni dei giornali con tabelle e grafici che dimostravano inequivocabilmente il "grave danno" che quella protesta stava arrecando al gruppo. Produzione ferma in tutti gli stabilimenti italiani, consegne ritardate, forniture mancate, vuoti sul mercato che invece - pare - reclamava migliaia di Fiat da immatricolare.

Insomma un disastro, provocato da quei lavoratori ribelli. Leggendo quei titoli allarmistici i dirigenti dei sindacati, però, non riuscivano a trattenere un sorriso: «In realtà stiamo facendo un favore alla Fiat...», commentava ironicamente. Ebbene, ora che è possibile fare un consuntivo di fine anno, sono i numeri a confermare che avevano ragione. Perché alla faccia dei piagnistei sulle catene di montaggio ferme, in quelle tre settimane la Fiat ha potuto solo rinforzare la sua principale politica industriale di quest'anno: quella del fermo macchine. Lo dimostrano i dati sulla cassa integrazione - lo strumento di cui il Lingotto si è servito a piene mani per tutto il 2004 - distribuita con inusitata generosità in tutti i siti produttivi italiani. E che per molti lavoratori ha prodotto l'effetto di una sorta di contratto part-time, dal momento che le loro tute blu, l'anno scorso, sono state usate per poco più della metà del tempo di lavoro.

In effetti, il riepilogo di fine anno delle settimane di cassa integrazione subite dai lavoratori Fiat di tutta Italia presenta dati impressionanti. Tanto per cominciare, proprio a Melfi, la Sata ha distribuito ai 4.950 addetti lucani ben cinque settimane di cassa in-

tegrazione durante l'anno, a dimostrazione che non c'era poi tutta quella smania di produrre a pieno ritmo. Ma in testa alla media classifica del non-lavoro forzato (e, quindi, delle buste paga più leggere) ci sono i 3.500 lavoratori dello stabilimento Fiat di Cassino, in provincia di Frosinone. A tutti quanti loro, in blocco, durante il 2004 l'azienda ha ordinato di stare a casa per ben 23 settimane

complessive, distribuite con ossessiva regolarità in tutti i mesi: una sola in maggio e in luglio, tre in marzo, giugno e dicembre, due in tutti gli altri, escluso agosto: quanto la fabbrica ha chiuso per ferie. In pratica, gli operai hanno lavorato la metà del tempo, senza contare gli scioperi e le altre cause di fermo.

Non è andata molto meglio ai colleghi di Termini Imerese. Nel

lo stabilimento siciliano della Fiat quest'anno le settimane di fermo forzato da cassa integrazione sono state complessivamente 10, cioè due mesi e mezzo senza lavorare per tutti i 1.700 dipendenti. Ma i periodi di stop non sono stati distribuiti lungo l'intero arco dell'anno bensì concentrati negli ultimi quattro mesi, a partire dalla fine di agosto, e a partire da gennaio 2005 il rischio è addirittura

Manifestazione di operai della Fiat Mirafiori. Foto di Alberto Ramella/Ap



FIAT AUTO LA CASSA INTEGRAZIONE DEL 2004

Stabilimento	Settimane di Cig.	
Mirafiori	Presse	21
	Multipla	16
	Punto, Idea, Musa	2
	Thesis	14
	Lybra	19
Powertrain	12	
Cassino	23	
Melfi	5	
Termini Imerese	10	
Pomigliano	1	

E ad Arese 494 dipendenti rischiano di perdere i sussidi

MILANO Inizio anno con il fiato sospeso per 494 famiglie della zona a nord di Milano. Sono quelle dei lavoratori della ormai ex Alfa Romeo di Arese rimasti non solo senza lavoro ma, dal primo gennaio 2005, anche senza cassa integrazione, dal momento che il periodo previsto inizialmente dalla Fiat è scaduto e adesso si attende che venga prorogato. Ma non è affatto scontato. Per questo anche nei giorni tra Natale e capodanno hanno scelto di scendere in piazza, sul sagrato del Duomo di Milano, per farsi sentire, per reclamare almeno gli ammortizzatori sociali che garantirebbero loro se non altro ancora qualche mese di sostentamento. Ma nello stesso tempo sindacati e lavoratori chiedono alle istituzioni di fare fino in fondo la propria parte per la realizzazione del progetto del Polo della mobilità sostenibile, che potrebbe rappresentare il futuro - e non soltanto quello occupazionale - dello stabilimento di Arese.

L'alleanza con Gm alla resa dei conti

In attesa che si definiscano i rapporti con Detroit prevale la logica del contenimento dei costi

Angelo Faccinotto

MILANO Dopo il 2004, il 2005. Non si è esaurito con l'anno vecchio il ricorso alla cassa integrazione negli stabilimenti di Fiat Auto. Una volta tornati in fabbrica, il 10 gennaio, dopo il lunghissimo «ponte» di fine anno - che, per la prima volta, ha visto la produzione di automobili italiane praticamente azzerata - i lavoratori della Fiat dovranno fare subito i conti con un nuovo stop. A fine gennaio Termini Imerese, Cassino e Mirafiori torneranno a fermarsi. Due settimane - dal 24 al 6 febbraio - per i 1.400 dipendenti della fabbrica siciliana. E due settimane anche per gli operai delle Presse di Mirafiori. Interessati, 300 lavoratori la prima settimana, 200 la seconda. A Cassino invece, per l'allestimento della linea di produzione della nuova Croma che arriverà sul mer-

cato a inizio estate, la cassa integrazione coinvolgerà 600 lavoratori dal 10 al 23 gennaio. Mentre dal 24 gennaio al 6 febbraio tornerà ancora una volta a fermarsi tutto lo stabilimento. Motivo, le difficoltà di mercato della Stilo.

Un quadro fosco. In cui a prevalere è la logica del contenimento dei costi in attesa che si chiariscano le prospettive dei rapporti con General Motors. Ma mentre per moltissimi lavoratori le prime settimane di questo 2005 saranno di riposo forzato, i vertici del Lingotto - con l'amministratore delegato Sergio Marchionne in testa - saranno chiamati a fare gli straordinari. Sul tappeto, appunto, il destino dell'opzione put, cioè del diritto della Fiat di vendere l'intero settore dell'auto agli alleati americani della General Motors, che, visti anche i chiari di luna, non ne vogliono sapere. E, con il put, il destino della stessa

alleanza. Che pure, stando alle dichiarazioni ufficiali di entrambi i partner, sul piano industriale ha dato e dà buoni frutti.

I tempi sono stretti. E le posizioni distanti. Se si vuole evitare una sfiante battaglia legale tutto dovrà essere risolto entro il 24 gennaio, data a partir dalla quale il Lingotto può esercitare il diritto a vendere. Già questa settimana Marchionne dovrebbe avere un primo incontro con il suo collega americano Richard Wagoner. Obiettivo, cercare un'intesa che soddisfi Torino senza obbligare Detroit all'acquisto. Il Lingotto avrebbe chiesto tre miliardi di dollari come contropartita per rinunciare all'opzione di vendita. Gm, che ritiene la clausola non più vincolante a causa del comportamento tenuto dalla casa torinese dopo l'accordo del 2000 - in particolare contesta l'avvenuta cessione di Fidis, che però la Fiat può riacquistare fino a gennaio 2008, e

l'aumento di capitale deliberato nel 2002 senza il proprio consenso - sarebbe disposta a sborsare non più di 500 milioni.

Ma i tempi sono stretti soprattutto per ragioni oggettive. I conti continuano ad essere in rosso. Nei primi nove mesi del 2004 la Fiat ha perso altri 744 milioni di euro. Sul mercato i marchi della casa torinese non brillano. Il 30 per cento fissato nei piani industriali resta un miraggio. Mentre il prossimo modello potenzialmente in grado di risollevare le sorti - la nuova Punto - arriverà soltanto a fine anno. E c'è bisogno di nuove alleanze con altre case automobilistiche. Il rischio - denuncia il sindacato (il leader della Fiom, Gianni Rinaldini, parla senza mezzi termini di «situazione straordinariamente grave») - è che, mentre si discute la sorte dell'opzione di vendita, alla fine l'auto non ci sia semplicemente più.

Il fermo degli impianti del gruppo automobilistico ha provocato gravi ripercussioni sull'indotto



A Torino cig a scacchiera, mentre a Powertrain c'è anche chi non ha mai messo piede in fabbrica



In attesa del decreto sulla competitività, il ricatto del ministro del Welfare Maroni: non ci sono risorse per la riforma degli ammortizzatori sociali, sono andate ai forestali calabresi

3.500 imprese a rischio, nell'industria continua l'emergenza

Felicia Masocco

ROMA Non c'è solo la Fiat. Mese dopo mese la crisi dell'industria ha assunto i connotati di un'emergenza. I posti di lavoro a rischio nelle stime dei sindacati sfiorano le 200mila unità, calcoli più prudenti parlano di 160mila uomini e donne che potrebbero ritrovarsi senza occupazione, prudenza che non sminuisce il peso delle difficoltà del sistema produttivo italiano soprattutto nel settore tessile, nel metalmeccanico, nel siderurgico, ma anche nell'agroalimentare e nel chimico. Sono 3.500 le aziende in crisi, e gli ultimi dati Istat hanno registrato una perdita di 8mila posti di lavoro nella grande industria tra l'ottobre del 2003 e l'ottobre del 2004, men-

tre il ricorso alla cassaintegrazione è aumentato del 2,4%.

Non è una crisi nata tra il lusco e il brusco, era il febbraio del 2003 quando la Cgil denunciando il «declino» scioperò da sola, e altri scioperi sono seguiti, con i sindacati uniti che a febbraio terranno a Milano l'assemblea dei delegati proprio per non far cadere il silenzio su quanto sta accadendo. Altra iniziativa è quella di stringere un'alleanza con il mondo dell'impresa cui Cgil, Cisl e Uil nei giorni scorsi hanno chiesto un incontro proprio per affrontare la perdita di competitività del sistema-Italia. Un seguito che i sindacati vogliono dare al documento sulla competitività siglato con gli industriali, analisi e proposte girate al governo rimasto finora a guardare.

Solo qualche giorno fa finalmente l'annuncio da Palazzo Chigi, dopo le feste le parti sociali verranno convocate, nelle intenzioni dell'esecutivo c'è l'emmanazione di un decreto sulla competitività. L'incontro non si terrà prima del 10 gennaio, ma intanto la Finanziaria approvata non stanza le risorse necessarie per fronteggiare la crisi: a competitività e Mezzogiorno sono destinati complessivamente 300 milioni di euro su una manovra di 31 miliardi. Sarebbe poi interessante capire la sorte degli ammortizzatori sociali che il Patto per l'Italia voleva «ritoccati» e che invece tali e quali sono fermi in Parlamento, vittime della cronica assenza di fondi (il governo ha preferito tagliare le tasse ai redditi più alti) e soggetti al ricatto della Lega Nord: «Se

non si ripristinano le risorse tolte per finanziare i forestali della Calabria per il 2006 ed il 2007 la legge di riforma degli ammortizzatori sociali non può essere approvata», ha detto ieri il ministro del Welfare Roberto Maroni per il

Difficoltà soprattutto nei settori tessile, chimico, metalmeccanico, agroalimentare e siderurgico



quale, evidentemente, se le risorse per gli ammortizzatori non ci sono la causa va ricercata nella scelta di finanziare il Meridione parassita e assistito. È l'ennesima sfida ai sindacati, specie a quelli che firmarono quel Patto, mentre da un capo all'altro del Paese c'è un'emorragia di posti di lavoro di cui il ministro non si preoccupa. «Nel tessile - afferma la segretaria generale della Filitea-Cgil, Valeria Fedeli - sono 50mila gli addetti che hanno perso il lavoro nel 2004 e si prevedono oltre 90mila perdite nel corso del 2005 su un totale di 800mila addetti compresi il settore moda, accessori, calzature, pelletterie, occhialeria». Il made in Italy, fiore all'occhiello della nostra produzione sta perdendo petali. «Oltre alla chiusura delle fabbriche, c'è anche una competi-

zione globale che si gioca senza regole», continua Fedeli. Dal primo gennaio, poi, è scaduto l'accordo Multifibre in ambito Wto, tradotto significa la liberalizzazione degli scambi commerciali nel settore tessile e questo lo renderà ancora più sensibile alla crisi già diffusa uniformemente in tutto il territorio. Secondo il segretario confederale della Uil, Paolo Pirani, la stima di 200mila posti a rischio nel prossimo anno è credibile, considerando che «ormai sono un centinaio i tavoli aperti con il governo» per crisi industriali. Ci vorrebbero «scelte coraggiose» - continua il sindacalista - per il rilancio della politica industriale individuando le risorse e selezionando i settori su cui intervenire individuando gli strumenti di mano pubblica. Oggi ci troviamo in

una tempesta senza però che ci sia un timone». A sottolineare la «crisi generalizzata delle piccole e piccolissime imprese, nelle quali non si può intervenire con gli aiuti degli ammortizzatori sociali», è il segretario generale della Fim-Cisl, Giorgio Caprioli. Per il quale, inoltre, la fine della proroga per l'applicazione della legge Biagi potrà creare ulteriori problemi. «Chiediamo al governo - annuncia - che ci sia un limite nel numero di assunzioni con questi nuovi contratti». Ancora dalla Cisl, il segretario confederale Giorgio Santini osserva che il quadro «è destinato a peggiorare se non verranno date risposte. Il fatto preoccupante - aggiunge - è che alcune crisi sono al secondo e terzo anno». E quello che si è aperto è il terzo o il quarto.