

→ **Oltre il clamore** dell'accordo in America, resta la realtà italiana di crisi e cassa integrazione

→ **Fabbriche** I poli industriali del Lingotto soffrono duramente, solo Melfi va avanti bene

Da Mirafiori a Pomigliano i dubbi sulla Fiat in Italia

Quali sono le prospettive degli stabilimenti italiani dopo l'accordo in America? Qual è il futuro per migliaia di lavoratori oggi in cassa integrazione? Istituzioni e sindacati chiedono una risposta anche al governo.

MASSIMO FRANCHI

ROMA
economia@unita.it

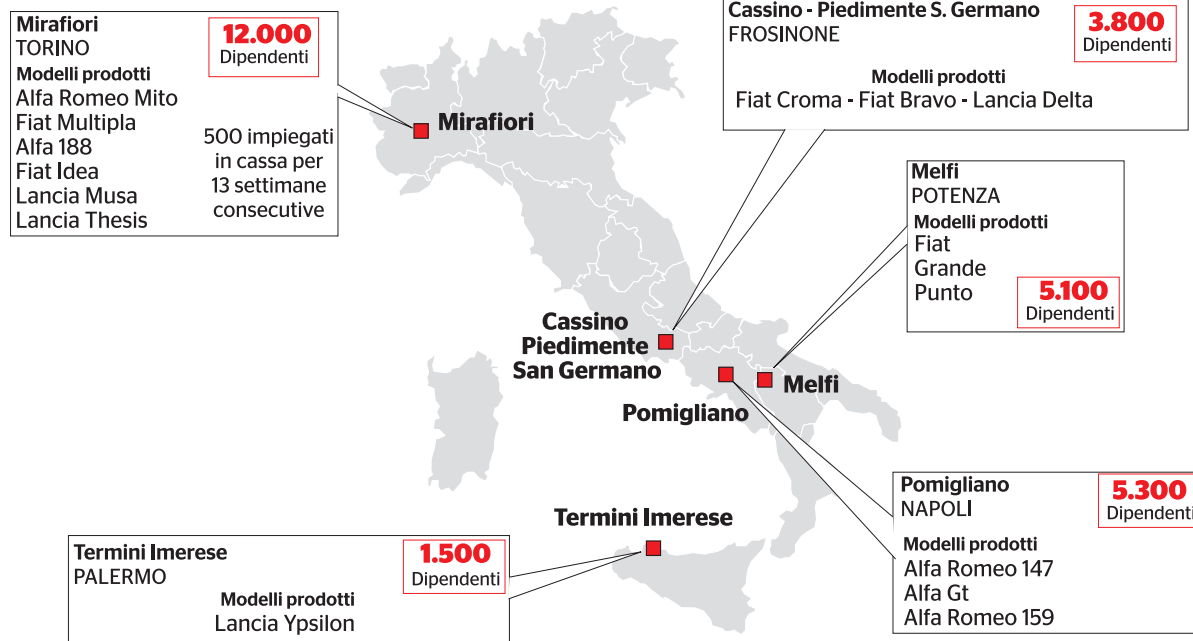
Corsara in America e (forse) in Germania, sulla difensiva in Italia. Nel giorno dell'accordo globale con Chrysler, con il nome Fiat che compare sulle prime pagine dei giornali di tutto il mondo, migliaia di famiglie italiane continuano a vivere con un assegno di cassa integrazione. In patria gli stabilimenti del Lingotto (e delle sue controllate) sono quasi tutti fermi con prospettive nere per il futuro. Prospettive che peggiorerebbero in caso di alleanza con Opel, una diretta concorrente sui segmenti di mercato dove Fiat è più forte.

LE FABBRICHE

Salendo dal Sud i vari impianti dislocati sulla penisola, si parte da Termini Imerese. I 1.500 dipendenti mercoledì hanno avuto la buona notizia del finanziamento comunitario per 46 milioni di euro sui 320 che costa il progetto di riqualificazione dello stabilimento siciliano, sottoscritto nel 2007 da Fiat e governo. Ma dall'azienda non arriva nessun segnale per modificare la produzione e la Nuova Ipsilon, un'auto che non "tira". Ancora peggio sta Pomigliano: i 5.500 dipendenti (10 mila con l'indotto) producono Alfa 147 e 159 con il contagocce. Gli incentivi del

Gli stabilimenti Fiat in Italia

Assemblaggio auto



governo non aiutano le grosse cilindrate e la fabbrica rimarrà aperta una sola settimana a maggio per poi chiudere altre 4 settimane consecutive. Il rischio di chiusura è reale. A Cassino si fanno la Bravo e la Croma, ma per i 3.800 dipendenti l'azienda ha già annunciato nuova cassa dal 25 maggio mentre per l'indotto lo stop sarà dal primo giugno.

Gli unici stabilimenti a godere di continuità produttiva sono Melfi (i 5.100 operai hanno ricominciato gli straordinari perché hanno la fortuna di essere gli unici a produrre in Italia la Punto, per il resto polacca) e di Mirafiori, dove si costruisce la MiTo. Ma nello storico stabilimento di Torino 970 impiegati sono in cas-

sa da 13 settimane e stanno peggio degli operai.

Le cose vanno malissimo per i veicoli industriali, movimentazione terra e componentistica. Ad Atessa, nel martoriato Abruzzo, i 6 mila operai Sevel (consorzio Fiat-Peugeot) hanno già fatto 18 mesi di caig e lavoreranno una sola settimana da qui al 14 giugno. Peggio stanno alla CNH di San Mauro Torinese, alla FMA di Avellino e Imola: tre aziende di movimento terra in cui i 1.800 operai a settembre finiranno le 52 settimane limite per la Cassa integrazione ordinaria. Se passa la deroga per la straordinaria è sicuro che ci saranno esuberanti, ristrutturazioni e il concreto rischio di chiusura degli stabilimenti.

Le buste paga di questi lavoratori, con una sola settimana di lavoro di media dall'inizio dell'anno a oggi, arrivano a 800 euro al mese. Il quadro è fosco senza citare i 6 mila precari che la Fiat ha mandato a casa l'autunno scorso.

Per tutti questi motivi i sindacati dei metalmeccanici hanno chiamato a raccolta a Roma i presidenti delle Regioni coinvolte: Bresso (Piemonte), Bassolino (Campania) e Marrazzo (Lazio). Tutti chiedono al governo di convocare (la richiesta è di gennaio) un tavolo per discutere come tutelare il lavoro. Il 16 maggio i sindacati hanno indetto una grande manifestazione a Torino. ♦

Mercedes Bresso

«C'è il rischio, e sarebbe un paradosso, che la Fiat sparisca dall'Italia mentre diventa mondiale»



Raffaele Bonanni

«La soluzione Chrysler è una buona notizia, si rilancia l'industria italiana in sinergia con quella Usa»



Antonio Bassolino

«Serve una strategia condivisa che coinvolga impresa, sindacati, governo e regioni»

