



Bonanni

«Si parlava di delocalizzare e invece la produzione viene più che raddoppiata. Questi investimenti condizionano la produzione di auto per i prossimi 20 anni».



Angeletti

«Per noi non c'è ricatto né atto di arroganza, quello della Fiat è un comportamento normale. Prevedo che il confronto sarà breve e si concluderà positivamente».

Confindustria: in 14 mesi persi 400mila posti di lavoro

La ripresa c'è, ma nel confronto internazionale l'Italia segna il passo. Allarme occupazione: tra dicembre 2008 e febbraio 2010 il numero di occupati in Italia è calato di 406mila unità (-1,7%). È quanto dice il Centro Studi di Confindustria.

Regione Sicilia, 150 milioni per Termini Imerese

Una norma approvata in commissione Bilancio dell'assemblea regionale siciliana stanziava 150 milioni per sostenere lo sviluppo di Termini Imerese, che Fiat ha deciso di chiudere a fine 2011. La norma non è stata votata dal Pdl.

Foto di Giorgio Benvenuti/Ansa



Guglielmo Epifani e Sergio Marchionne, il confronto è iniziato

Epifani: «Niente ricatti, la Fiat ce la fa solo con i lavoratori»

Il segretario della Cgil: «Accettiamo la sfida di Marchionne, ma il problema del gruppo non è quello di lavorare un turno in più». Innovazione e qualità non si possono fare solo a Detroit

Il colloquio

RINALDO GIANOLA
rgianola@unita.it

Il piano quinquennale della Fiat fa discutere il mondo del lavoro e la politica, alimenta speranze e preoccupazioni nelle fabbriche, interroga i sindacati sui cambiamenti futuri del primo gruppo industriale italiano. La Cgil è pronta a fare la sua parte, come sempre, ma Guglielmo Epifani chiede a Sergio Marchionne «se davvero il problema principale della Fiat sia quello di lavorare un turno in più nelle fabbriche, di rendere più intenso il lavoro, di spostare l'orario della mensa?».

Il leader della Cgil accoglie la sfida del Lingotto: «Il sindacato ci deve stare e ci deve provare, ma dico anche che non mi piacciono i ricatti, direi che questo è il lato B di Mar-

chionne». Il piano B della Fiat, se i sindacati non condivideranno i nuovi obiettivi e le condizioni di Marchionne, è quello ipotizzato l'altro ieri a Torino, «un piano non bello» perché allontanerebbe produzioni, fabbriche e lavoro dall'Italia. Ribadisce Epifani: «Non mi piace l'impresa che si rivolge al sindacato dicendo: o si fa così oppure niente, non ci vedo alcuna modernità, Anzi».

La trattativa
La questione centrale non può essere solo la produttività

Il tema da affrontare, secondo Epifani, non può essere esclusivamente quello della produttività. «Noi abbiamo già dimostrato in passato di non aver paura delle responsabilità e della novità, basta ricordare che Melfi ha già oggi livelli di produttività molto alti, è uno dei mi-

giori impianti della Fiat» osserva, «il problema vero è trovare una mediazione tra le necessità dell'impresa, di fronte ad un impegnativo investimento, di rendere gli impianti più flessibili, e la salvaguardia delle condizioni dei lavoratori, rispetto a turni massacranti. Perché il lavoratore è innanzitutto una persona. Possiamo accettare di negoziare a qualsiasi tavolo, ma non può essere una trattativa in cui la Fiat non mette anche un po' di flessibilità».

Su Pomigliano la Fiat dice che non ci sono investimenti (700 milioni di euro previsti) se prima non c'è l'accordo con i sindacati sulla produttività e l'organizzazione del lavoro. «Il prima e il dopo non hanno senso se si è disponibili a trattare e a comprendere le ragioni degli altri» dice Epifani, «noi riconosciamo che questo è un piano di svolta, vogliamo che garantisca le fabbriche e i lavoratori italiani».

Il progetto di Marchionne è molto ambizioso, sottolinea ancora il se-

gretario della Cgil, ma «dobbiamo tener ben presente che oggi parliamo di due debolezze, Fiat e Chrysler, quest'ultima salvata per i capelli grazie ai soldi pubblici e ai sacrifici dei lavoratori americani, e la somma di due deboli realtà non sempre garantisce il successo di un'impresa». Si chiede il leader sindacale: «Come si fa ad avere successo aumentando i volumi in mercato che cresce meno della capacità produttiva mondiale?».

Il passaggio decisivo per il futuro è la qualità del ciclo produttivo e del prodotto Fiat, la ricerca e l'innovazione sono la garanzia per raggiungere una posizione di rilievo sul mercato globale. È la qualità delle auto, l'innovazione dei futuri modelli Fiat che potranno consentire la conquista di nuove fette di mercato e il successo dell'operazione con la Chrysler.

Epifani fa un esempio importante: «La Fiat pensa di fare ricerca e sviluppare il motore ibrido ed elettrico in America perché ci sono i finanziamenti di Obama, e in Italia cosa facciamo? Niente perché il governo non offre soldi». Il problema è che in Italia non esiste una politica industriale degna di questo nome e il governo balbetta dietro le condizioni poste da Marchionne, senza avere una strategia coerente e la possibilità di sostenere o contrastare i vertici del gruppo torinese.

Secondo il segretario della Cgil c'è qualche cosa di importante che Marchionne non ha ancora svelato e che forse ha in programma di realizzare: «Probabilmente all'orizzonte ci sono altre alleanze nell'auto e non solo. Si può pensare alla ricerca di forte partner in Asia e a una nuova alleanza in Europa, perché gli ultimi incroci tra imprese francesi e tedesche sono un segnale che i giochi sono ancora aperti e oggi Fiat e Chrysler hanno volumi bassi. Domani si vedrà».

Nei prossimi giorni il progetto di Marchionne sarà esaminato dalle confederazioni e dai sindacati dei metalmeccanici. Il confronto con la Fiat, poi, avverrà in tempi molto brevi. ♦