

come dico io. Marchionne vuole un cambiamento radicale dell'organizzazione del lavoro e delle relazioni industriali, la sua ambizione è trasferire in Italia il modello della fabbrica Tychy, in Polonia. In sintesi queste sono le condizioni preliminari che il Lingotto esige per investire in Italia: 18 turni settimanali per tutti gli impianti, revisione degli accordi sindacali, piena flessibilità della forza lavoro, contenimento del costo del lavoro, pieno utilizzo degli ammortizzatori sociali. Con questa dote Marchionne è pronto a fare la sua parte e a concedere una speranza alle fabbriche, ai lavoratori italiani con investimenti di circa 20 miliardi di euro in cinque anni.

La Fiat intende portare la produzione di auto in Italia dalle 650mila unità del 2009 a 1,4 milioni nel 2014, una cifra che rappresenterà circa un quarto dell'intera produzione Fiat-Chrysler stimata in 6 milioni di vetture. Il raddoppio della produzione avverrà tramite la saturazione degli impianti esistenti, più turni, più produttività. I numeri non lasciano dubbi. Mirafiori, la storica cattedrale dei metalmeccanici, tra cinque anni avrà una capacità

L'obiettivo ambizioso
Raddoppio della produzione di auto in cinque anni in Italia

Che aria tira
Il governo, il tifo di Confindustria, tutto va a sostegno del Lingotto

produttiva di oltre 300 mila vetture con una saturazione degli impianti che passerà dal 64% all'88%. A Cassino la produzione passerà da 100mila a 400mila auto. Melfi, il "prato verde" del sogno della fabbrica non conflittuale, produrrà almeno 400mila vetture. A Pomigliano, se i lavoratori fanno i bravi e seguono Marchionne, ci sarà la Nuova Panda, 250mila auto all'anno. La Sevel di Val di Sangro passerà da 100mila a 250mila veicoli. Obiettivi ambiziosi, forse temerari che, se conseguiti, consentiranno a Fiat Auto di raddoppiare il fatturato da 26 a 51 miliardi di euro.

Davanti a un disegno industriale, di potere, di questa dimensione. di questa forza risultano quasi marginali le osservazioni, le critiche, le lotte di chi cercando un lavoro e un reddito per vivere non dimentica i diritti e la dignità. Ma oggi l'Italia è questa. Ora vedremo cosa farà Marchionne. ♦

Hanno detto



Massimo D'Alema

«Siamo di fronte a un accordo per salvare una realtà produttiva che potrebbe essere compromessa: credo che ci sia una priorità che è la difesa del lavoro»



Oliviero Diliberto

A Pomigliano si sta consumando un delitto contro la Costituzione, i diritti di cittadinanza, senza alcun rispetto per gli uomini e le donne che lavorano.



Rosy Bindi

«Pomigliano non deve diventare un modello, il Pd deve incalzare sia il sindacato che gli imprenditori: non si può pagare il lavoro con meno diritti».

INCIDENTI SUL LAVORO

Tre operai sono rimasti feriti in un incidente verificatosi sulla linea ferroviaria Avellino-Rocchetta S. Antonio in prossimità della stazione di Calitri, in provincia di Avellino.

Il libro

«Il lavoro che ammalà»
storie di malattie professionali



«Il lavoro che ammalà. Storie di malattie professionali», Ediesse, è il nuovo libro del giornalista Giampiero Rossi già autore de «La lana della Salamandra».



I lavoratori cinesi della Denso in sciopero

Più diritti e salari, in Cina ondata di scioperi. Ieri il turno di Denso (Toyota)

Le prime proteste scoppiate a metà maggio tra i lavoratori della Honda e tollerate dal regime di Pechino che in questo modo alimenta la domanda interna. Lunghini: «Ma in Cina vige già la dittatura del mercato».

GIUSEPPE VESPO

MILANO
g.vespo@gmail.com

Continua l'ondata di scioperi nelle fabbriche straniere in Cina. Ieri è toccato agli operai della Denso Corporation del gruppo Toyota bloccare lo stabilimento di componenti per auto nel sud del Paese per chiedere maggiori diritti e aumenti salariali.

MOBILITAZIONI

Partite a metà maggio nelle fabbriche della Honda, in poche settimane le rivendicazioni dei lavoratori cinesi si stanno estendendo in molte zone industrializzate della Cina. In alcuni casi con successo. Alla Honda gli operai hanno ottenuto aumenti salariali tra il 15 ed il 24 per cento. Mentre nelle due filiali Toyota di Tianjin, città portuale del nord, i lavoratori sono tornati sulle linee di montaggio dopo aver scioperato nel fine settimana. L'azienda ha affermato che si sta ancora «discutendo» e non è chiaro se sia stato già raggiunto un accordo sugli aumenti di stipendio. Ma ormai indietro non si torna. Nei giorni scorsi scene simili si sono viste anche nelle fabbriche che producono componenti per Iphone e Ipad.

Oggi in Cina chi lavora nell'industria manifatturiera guadagna tra i

900 ed i 1500 yuan, ovvero tra 107 e 180 euro al mese. Troppo poco per un operaio che comincia a guardare ai colleghi dei Paesi industrializzati, meglio pagati e meno produttivi. Da qui le proteste, seguite in negli ultimi mesi anche dalla stampa di regime. Mentre lo stesso governo pare che abbia assunto un atteggiamento più tollerante rispetto a qualche tempo fa.

«È un fenomeno molto interessante», sostiene Giorgio Lunghini, economista e professore di Economia Politica all'Istituto Universitario di Studi Superiori di Pavia. «È la testimonianza di come la Cina, che per anni si è retta sui salari bassi per sostenere la sua macchina industriale, stia invertendo la rotta». Sono due le cause di questo processo, secondo l'economista. «Da una parte il rischio che le tensioni sociali si allarghino tanto da diventare incontrollabili. Dall'altra l'idea che i salari più alti possano rilanciare il consumo interno, che potrebbe così sostituirsi alle esportazioni. Come è avvenuto negli Usa ai tempi di Ford». Insomma, anche la Cina ha scoperto le potenzialità del suo mercato.

E mentre lì si sciopera per conquistare dei diritti da noi ci si mobilita per tutelarli. «Non credo però che sia possibile accostare la vicenda di Pomigliano alle crescenti rivendicazioni degli operai cinesi», chiude Lunghini. «A Pomigliano è in atto un ricatto che azzera le conquiste sindacali di decenni e lo Statuto dei lavoratori. Un fatto nuovo e grave. In Cina vige già la dittatura del mercato». ♦