



MIRAFIORI

1 miliardo di euro
600 milioni Fiat
400 milioni Chrysler

EX BERTONE

500 milioni di euro

6.7%

la quota di mercato
in Europa
108.836
le immatricolazioni
marzo 2011
-20% sul marzo 2010



**Fiom, un'altra
sentenza boccia
il contratto
separato 2009**

Dopo il Tribunale di Torino, anche il giudice di Modena ha accolto il ricorso della Fiom-Cgil contro il contratto separato del 2009 presentato nei confronti di sette aziende compresa la Ferrari.

Soddisfatte le tute blu di Corso Italia, che vedono ancora una volta confermata una loro precisa convinzione: «Che il contratto del 2008 è quello legittimamente in vigore», dice Maurizio Landini, segretario generale della Fiom.

La decisione del giudice riguarda sette aziende, alcune della galassia Fiat: Emmegi, Maserati, Rossi, Glem Gas, Ferrari, Case New Holland e Titan. «A questo punto - riprende il sindacalista dei metalmeccanici - è utile che tutte le parti, compresa Federmeccanica, si pongano il problema di definire un vero contratto nazionale condiviso da tutti e che abbia il consenso dei lavoratori». La sentenza - riprende Landini - «dimostra che la strada degli accordi separati aumenta i problemi anziché risolverli. E riafferma la necessità che sulla rappresentanza e rappresentatività si arrivi a

mi 6 anni di attività alla Fiat ha incassato in media 38 milioni l'anno tra retribuzioni, premi, stock options. Possiamo almeno comprendere che qualche dipendente di Melfi, delle Carrozzerie di Mirafiori in cassa integrazione, di Termini Imerese che chiuderà a fine anno, possa nutrire marginali sentimenti prossimi all'indignazione, alla rabbia, addirittura alla protesta?

Ma l'immagine forse più negativa di Marchionne è quella apparsa negli ultimi giorni. Ha mostrato un evidente fastidio, ha usato parole aspre contro i ricorsi giudiziari che potrebbero bocciare le sue nuove regole contrattuali, le sue Newco appositamente costituite, e anche in questo caso ha usato lo slogan abituale: «Fate come dico io o me ne vado». Ogni azienda, ogni manager, naturalmente, possono usare le parole e i toni che preferiscono, ma Marchionne ha cambiato registro in questa fase e le sue espressioni sono apparse simili, e forse è stato solo un caso, a quelle dei vertici della ThyssenKrupp dopo la condanna del manager a Torino per la strage dei 7 operai in fabbrica: «Così non possiamo più investire in Italia». Sembra quasi che da parte delle imprese ci sia una voglia nascosta di extraterritorialità dalla legge, come se i loro supremi

interessi non potessero essere condizionati od ostacolati dalla Costituzione, dalla legge, dai contratti.

A un anno di distanza "Fabbrica Italia" è un progetto che fatica a decollare perché finora si è rilevato «un grande disaccordo» come ha scritto l'economista Tito Boeri. I contrasti sociali restano forti. I sindacati sono divisi e questo è davvero il limite più grande che imporrebbe ai leader confederali un ripensamento collettivo. L'assenza del governo ha alimentato

Ambiguità
Non ancora sciolto
il nodo della sede legale
del Gruppo

Pessimismo
Per Airaudo (Fiom)
«al massimo saremo una
succursale europea»

l'ambiguità dei vertici Fiat che non hanno finora sciolto il nodo della sede legale del gruppo dopo l'operazione Chrysler. Ma proprio da questa ambiguità traspare la volontà di andarsene in America dove tutto è, o sarebbe, più conveniente (leggi, contratti, fisco, Borsa...) e secondo le valutazioni del sindacalista torinese

Giorgio Airaudo «ormai la partita della sede in Italia è persa: se va bene e se tutti ci battiamo il nostro paese potrà giocare un ruolo per restare in futuro una importante succursale europea della nuova Chrysler». Forse il leader della Fiom è troppo pessimista, forse non tutto è perduto, probabilmente la politica e le istituzioni come hanno promesso il governatore Cota e il candidato sindaco, Piero Fassino, «faranno ogni sforzo per mantenere la Fiat a Torino».

Ma c'è da chiedersi cosa diventerà la Fiat quando si sarà sposata con Chrysler, quando Marchionne se ne starà tranquillo a Detroit, quando gli Agnelli avranno visto diluire la loro quota nel capitale della futura società? Per ora ci si può limitare a constatare che i numeri effettivi di "Fabbrica Italia" sono modesti rispetto alle promesse di 20 miliardi di euro. A Pomigliano d'Arco sono stati destinati 700 milioni per realizzare dal prossimo autunno la Nuova Panda. A Mirafiori è previsto un investimento di un miliardo di euro, di cui 600 milioni a carico della Fiat e 400 milioni di Chrysler. Alla ex Bertone sono destinati altri 500 milioni per produrre la futura Maserati. In tutto la Fiat ha finora deciso investimenti per 1,8 miliardi di euro rispetto ai 20 miliardi annunciati. Un po' poco, ma c'è tempo per recuperare. ♦

Camusso a Marchionne
«Su Fiat e l'ex Bertone
sediamoci al tavolo,
riapriamo il confronto»

una soluzione certa, fino ad una legislazione in materia. Proponiamo a Federmeccanica e Fim e Uilm di avviare un confronto per impedire il protrarsi della pratica degli accordi separati». Le vittorie in Tribunale della Fiom arrivano in un momento delicato del confronto sindacale, in particolare per quanto riguarda il Lingotto, sempre più forte e presente in America con la Chrysler e sempre più incerto del suo futuro in Italia. In ballo c'è il piano "Fabbrica Italia" e la partita delle ex carrozzerie Bertone di Grugliasco, dove Marchionne ha imposto lo stesso contratto di Pomigliano e Mirafiori, pena il ritiro dell'investimento. In attesa del referendum dei lavoratori del due maggio, interviene Susanna Camusso. Rivolta a Marchionne, la leader Cgil chiede di riaprire il confronto sul modello proposto per l'Italia e per l'ex Bertone. È «l'unica strada possibile» per uscire dalla contrapposizione. ♦