

→ SEGUE DA PAGINA 4

L'affondo sul Lingotto arriva a braccio, inaspettato. «Ho avuto la responsabilità di guidare la Confindustria in anni drammatici - ha detto - La mia azione è stata chiara, anche nelle relazioni sindacali. Ho il dovere di rappresentare tutti i 150mila soci. Non pieghiamo le regole della maggioranza per le esigenze di un singolo. Sono finiti i tempi in cui poche aziende decidevano l'agenda di Confindustria: proseguiremo a modernizzare le regole sindacali senza strappi improvvisi che fanno male». Più chiaro di così. Naturalmente parallelo arriva l'attacco alla Fiom, «che per principio è contraria» al nuovo modello sottoscritto con gli altri sindacati, e che sta causando tante cause non solo alla Fiat ma anche ad altre aziende. «Ma noi restiamo convinti che quel nuovo modello si costruisca meglio con un confronto si costruisca meglio con un confronto incessante con il sindacato - dichiara - ciascuno dei quali ha diritto alla rappresentanza, ciascuno dei quali può dire no ed essere poi smentito dal voto dei lavoratori, come finora è avvenuto».

LAVORO

Così Marcegaglia conferma la sua apertura al dialogo. Tant'è che ribadisce la volontà di un accordo in tempi brevi sulla rappresentanza e sulla esigibilità dei contratti. Sul lavoro la presidente chiede di proseguire sulla strada di un «ampio disegno riformatore». «Ci sono proposte di una parte riformista dell'opposizione su uno schema di riforma complessiva che considera anche la flessibilità in uscita», dice Marcegaglia, senza mai citare l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori. «Queste proposte hanno in comune il riequilibrio delle tutele tra i lavoratori troppo garantiti e i giovani dal futuro sospeso. Occorre proteggere - sostiene Marcegaglia - i lavoratori dalla perdita di reddito, non dalla perdita del posto di lavoro». E questo è «un problema che - prosegue - va affrontato senza freni ideologici, con grande serietà. In termini culturali, prima che di appartenenze politiche o di vetusti riflessi condizionati». La leader di Viale dell'Astronomia cita più volte il modello tedesco, dove «il 50% delle aziende introduce deroghe al contratto nazionale concordate con il sindacato», e dove «per proclamare uno sciopero occorre il consenso del 75% degli iscritti». Dimentica, la presidente, che in Germania il sindacato siede anche nei consigli d'amministrazione. Ma quella è un'altra storia. Oggi in Confindustria inizia già il post-Marcegaglia. ♦

Marchionne minaccia perché vuole la legge «ad aziendam»

Le tensioni con Confindustria testimoniano che Fiat è in mezzo al guado, un anno dopo Fabbrica Italia. Il manager vuole la protezione davanti a possibili giudizi negativi dei Tribunali sulle «newco» e i criteri di assunzione

il caso**RINALDO GIANOLA**

rgianola@unita.it

Ma che cosa vuole ancora Sergio Marchionne? Ieri ha fatto arrabbiare persino Emma Marcegaglia che, in un passaggio improvvisato fuori dal suo discorso all'assemblea della Confindustria, gli ha ricordato che sono finiti i vecchi tempi, quando una sola impresa poteva dettare la linea d'azione all'intera organizzazione imprenditoriale. Marchionne non s'è fatto vedere. C'era John Elkann, il pallido presidente della Fiat, che ha ripetuto, non si sa con quale convinzione, la solita litania: «L'uscita della Fiat da Confindustria non è un tema di oggi».

Marchionne, il conquistatore della Chrysler che ha appena rimborsato i finanziamenti al governo americano con tanto di ringraziamento del presidente Obama (prestiti pubblici gravati da interessi fino all'11% e sostituiti con fondi bancari di costo inferiore), continua a non essere compreso pienamente in Italia. Non lo capiscono più nemmeno i suoi colleghi industriali. Eppure l'amministratore delegato della Fiat non avrebbe motivi di lamentarsi: continua a fare e a dire quello che vuole senza che nessuno, il governo, le istituzioni, le amministrazioni locali, larga parte dei sindacati, gli chiedano conto dei suoi impegni annunciati. Il ministro Sacconi, l'altro ieri, lo ha incontrato in privato e si è sentito rassicurato. Meno male. Obama ha chiesto a Marchionne impegni scritti e vincoli stringenti per consentirgli di avvicinarsi alla Chrysler. Nessuno regala niente, ma in Italia si guarda a Marchionne come alla Madonna pellegrina, senza nemmeno chiedergli



«Pagato», dice il badge di Marchionne

conto delle sue azioni che interessano migliaia di lavoratori, intere comunità, consumatori e azionisti. Per esempio ha il sapore di una beffa, e anche qualche cosa di peggio, il fatto che Marchionne ed Elkann si siano presentati a Torino con il distintivo «paid», pagato, per celebrare il rimborso dei finanziamenti alla Casa Bianca. In Italia chi ha pagato, finora, sono i lavoratori che hanno accettato tutte le condizioni, seppur con molto disagio, imposte dall'impresa e che continuano a pagare le scelte del Lingotto con la cassa integrazione. A Pomigliano d'Arco le assunzioni della newco, ad oggi, sono 60 e la produzione della Nuova Panda dovrebbe iniziare alla fine di novembre, forse più tardi. E la vecchia Panda polacca continuerà per altri tre anni. «Paid» si vanta Marchionne con il badge all'americana. Sarebbe interessante se qualche ministro, qualche sindacalista, qualche amministratore ricordasse quanto ha pagato il Paese per la Fiat, quanto pagano oggi gli operai in cassa integrazione. Ma Marchionne non si tocca. E allora perché continua a minacciare di lasciare la Confindustria? Perché fa ar-

rabbiare la signora Marcegaglia e anche alcuni suoi amici industriali forse un po' stanchi di sentire lezioni e lezioncine?

Marchionne, nonostante le sue vittorie e i suoi diktat in fabbrica, vorrebbe la protezione totale da parte del governo e della Confindustria. Una specie di salvacondotto nel caso le sentenze dei Tribunali riconoscessero che nella creazione delle newco, e nelle condizioni di assunzione e di selezione del personale, la Fiat ha violato la legge italiana e le normative europee. Ci vorrebbe una legge «ad aziendam», un legittimo impedimento, che mettesse al riparo tutte le novità imposte nel piano di Fabbrica Italia. Dopo più di un anno dall'annuncio dell'ambizioso progetto al Lingotto, la Fiat in Italia è ancora in mezzo al guado: gli investimenti decisi sono per ora inferiori ai 2 miliardi di euro contro i 20 miliardi indicati fino al 2014, le produzioni sono in ritardo, la vittoria del sì ai referendum di Pomigliano, Mirafiori, Grugliasco non ha calmato le tensioni sociali né rassicurato i lavoratori. Intanto la Fiat ha spostato il suo baricentro industriale e finanziario a Detroit.

Le preoccupazioni di Marchionne sono fondate perché sa benissimo di aver strappato la tela dei contratti e delle regole condivise. Il 18 giugno a Torino c'è la prima udienza della causa avviata dalla Fiom contro il modello Pomigliano: se la Fiat vince non ci saranno problemi, ma se i giudici riconoscessero che i lavoratori devono essere assunti nelle newco portando dietro i loro diritti, la loro storia professionale, i principi stabiliti con i vecchi contratti, senza discriminazioni o selezioni particolari, allora il castello di Marchionne potrebbe crollare. Per questo il manager dei due mondi si agita, minaccia anche Confindustria e si interroga perché in Italia non tutti comprendono la sua genialità. ♦