



Foto LaPresse

**Marchionne**, il suo piano italiano resta avvolto nella nebbia

tale di 100 milioni di euro...

La realtà è che la Fiat ha chiuso tre fabbriche (Termini Imerese, Irisbus e Cnh di Imola), altre molto importanti come Mirafiori vivono nell'incertezza e ulteriori novità sono in arrivo. L'altro ieri a Francoforte Marchionne ha detto che il piano sta cambiando alla luce dell'andamento del mercato. Questo vuol dire che i modelli ipotizzati potrebbero allontanarsi dall'Italia. Non sarebbe la prima volta.

### **Prendiamo Mirafiori, nome che evoca la storia,**

il lavoro, grandi successi industriali, un forte legame tra l'azienda, Torino e l'Italia. Meno di un anno fa, nel novembre 2010, Marchionne comunicò ai sindacati buoni, quelli del sì, il piano per Mirafiori che prevedeva una joint venture Fiat-Chrysler per «portare a Torino una nuova piattaforma dagli Stati Uniti che servirà a produrre automobili e Suv di classe superiore per i marchi Jeep e Alfa Romeo. (...) Portare la nuova piattaforma a Mirafiori vuol dire garantire la possibilità di produrre fino a più di mille auto al giorno per un totale di 250-280 mila vetture l'anno, saturando gli attuali addetti e aprendo anche la strada ad una possibile crescita occupazionale». Così diceva Marchionne pochi mesi fa. Ci ha ripensato, il Suv potrebbe essere sostituito da un ben più misera citycar. Intanto Mirafiori è quasi ferma: gli operai

delle linee della Idea e della Musa hanno lavorato quest'anno 23 giorni; quelli della Mito sono stati più fortunati, sono arrivati a 80 giorni. Il resto cassa integrazione.

A Pomigliano si attende il via alla Nuova Panda, prodotto storico e di successo, una delle utilitarie più vendute in Europa. Gli ex 4800 dipendenti dello stabilimento Giambattista Vico sperano di tornare al lavoro, assunti nella newco Fabbrica Italia Pomigliano. Gli assunti dovrebbero essere circa 900 a fine anno. Per ora trionfa la cassa integrazione in deroga, pagata dalla Regione Campania.

Tutta l'attenzione della grande stampa e degli opinionisti è però con-

### **Segnali**

## **I lavoratori Chrysler vogliono un contratto ben più ricco**

centrata sulla mondializzazione del gruppo Fiat e sull'abilità di Marchionne nel condurre la Chrysler. Tutto rose e fiori, e se ci sono ostacoli e intoppi la colpa è della solita Fiom... Trionfa il pensiero unico. Ma da Detroit può arrivare una novità: pare che i dipendenti Chrysler vogliono un nuovo contratto ben remunerato, dopo i sacrifici patiti per salvare l'azienda. Vuoi vedere che anche gli operai americani a volte s'incazzano? ♦

### **IL COMMENTO**

*Paolo Bonaretti*

# COLPA DEL GOVERNO MANCA UNA POLITICA PER L'INDUSTRIA

Dalla crisi dell'Irisbus ci viene una lezione sui disastri che comporta una politica economica senza politiche industriali. È evidente che dopo anni di tagli agli enti locali e alle regioni, dopo le ultime manovre approvate e con quella in corso si è colpevolmente colpita la domanda pubblica in settori vitali per la tenuta del paese, soprattutto nel settore degli investimenti (mentre, come è noto, la spesa statale corrente è aumentata). Inoltre si è resa impossibile la programmazione degli investimenti, sia perché si è generata una situazione di emergenza, sia perché l'improvvisazione e la mancanza di credibilità delle politiche governative generano un quadro di incertezza in cui nessuno, né amministratori locali, né aziende di trasporto, né le industrie sono in grado di fare più previsioni e programmazioni di sorta. I tagli al trasporto locale sono spaventosi e insostenibili. In questa situazione le aziende di trasporto non hanno potuto fare altro che prima rallentare e poi bloccare gli ordini, quindi l'intero settore industriale è entrato in crisi. Gli effetti disastrosi continueranno. Innanzitutto sui costi ambientali: la riduzione dimensionale e di efficienza del servizio pubblico, genererà maggior traffico privato, con maggiori costi per i lavoratori e gli studenti, ma anche con un peggioramento della qualità ambientale, cui le città dovranno far fronte con maggiori costi per soluzioni palliative. Inoltre il blocco della sostituzione dei mezzi non consentirà l'introduzione di tecnologie meno inquinanti e con consumi e manutenzioni molto inferiori; ovviamente questo produrrà nuovi costi ambientali, ma soprattutto ulteriori costi economici e in particolare spesa corrente, impedendo anche una prospettiva di infrastrutture di trasporto più efficienti e

soffocando sul nascere qualsiasi ipotesi di partnership pubblico-privata. Il disastro maggiore però sarà proprio nella scelta di colpire a morte un settore industriale in cui l'Italia ha sempre avuto una buona capacità industriale e tecnologica. Del resto non bisogna aver studiato economia per capire che un settore industriale, che in tutto il mondo è a prevalente domanda pubblica, entra in difficoltà se si azzerà la domanda interna. Non si riescono a studiare e sperimentare nuovi mezzi, nuove tecnologie, nuovi sistemi organizzativi e di trasporto. Il caso di scuola fu la nuova Metro di Napoli: allora Ansaldo fu in grado di studiare mezzi e tecnologie di nuova concezione che poi le consentirono di acquisire appalti in tutto il mondo. Si pensi alle sperimentazioni in corso, sull'idrogeno, su metano e idrometano, sull'elettrico e sui sistemi integrati di trasporto, sui nuovi sistemi di gestione del traffico delle città che in tutto il mondo privilegiano il trasporto pubblico e il ruolo che questo avrà nelle nuove città sostenibili. Quando questo mercato decollerà (e sta già decollando) la nostra industria sarà fuori gioco, noi non ci saremo. Nel frattempo avremo maggiori costi di gestione, e quando mai avremo risorse da investire comprenderemo tecnologia di altri Paesi.

Con Industria 2015 del governo Prodi, nell'ambito del progetto strategico Mobilità Sostenibile si erano messe a punto una serie di azioni convergenti di ricerca e sviluppo, di sperimentazioni in collaborazione con le regioni e i territori che avrebbero generato in pochi anni ritorni di gran lunga superiori ai risparmi che si ottengono da questi tagli; ma Industria 2015 si è prima boicottata poi azzerata. Semplicemente irresponsabili.