



«Difficile sopravvivere se non si supera l'articolo 18». Protestano i sindacati e il centrosinistra

«Chiuderò altri due impianti»

dacati». Quanto alla mancanza di strategia lamentata da Marchionne, il segretario taglia corto: «È sempre colpa di qualcun altro. La Fiat ha accordi di sostegno da parte di governi praticamente di tutto il mondo, però al governo italiano non chiede niente. Per generosità? Per disimpegno? Bisognerebbe chiederlo guardandosi negli occhi perché su questo non si può scherzare». Il responsabile Lavoro per il Nazareno, Stefano Fassina, invece, invita Marchionne a guardarsi la legislazione degli Stati Ue, a proposito di articolo 18: «Il dottor Marchionne è poco informato. La possibilità di reintegro, anche in caso di licenziamento non discriminatorio ingiustificato, è prevista in 15 dei 27 Stati dell'Ue», comprese Germania e Austria.

«Marchionne dice cose non vere sulla competitività per tirare acqua al suo mulino» dicono all'unisono dall'Idv Felice Belisario e Giuliana Carlino, Lapidario Olivero Diliberto, Pdc: «Unicamente un elenco di condizioni e nessuna idea di politica industriale». Giorgio Airaud, dalla Fiom commenta: «Il governo dopo questa intervista ha ottimi motivi, se vuole fare l'interesse degli italiani e dell'Italia, per passare dal proposito di convocare la Fiat ai fatti. Gli argomenti sono due: il primo è che la Fiat invoca un regolatore pubblico nella crisi dell'auto, cosa che il precedente governo non ha fatto; il secondo è non escludere di chiudere due stabilimenti su quattro, a partire da Mirafiori il cui rilancio è spostato al 2014. È molto ambizioso e avventuroso affidarsi alle esportazioni in Usa per salvaguardare gli stabilimenti italiani. Tutto questo va scongiurato». Preoccupazione anche dal segretario generale della Uilm Rocco Palombella, che avverte che se non arrivano investimenti su Mirafiori sarà difficile difenderlo «dagli attacchi che ci sono sul mercato».

«Il 1 febbraio abbiamo avuto un incontro positivo con l'amministratore delegato della Fiat - ricorda il segretario nazionale Ugl Antonio D'Anolfo -. Se da allora è cambiato qualcosa, Marchionne dovrebbe convocare i sindacati che, a partire dall'accordo di Pomigliano hanno condiviso con l'Azienda il progetto di rilancio. Altrimenti si corre solo il rischio di sollevare polemiche mediatiche, che creano preoccupazioni legittime nei lavoratori». ♦

L'ANALISI

Rinaldo Gianola

SERGIO IL FUGGITIVO NON RICORDA PIÙ GLI IMPEGNI PRESI

→ **SEGUE DALLA PRIMA**

In più la Fiat ha deciso di lasciare a casa i tre operai reintegrati dal giudice a Melfi, un fatto davvero grave e arrogante, e alla Magneti Marelli è partito l'ordine di smantellare le bacheche che espongono *l'Unità* (purtroppo non è un gesto di stupidità di un direttore di stabilimento perché poco prima dei casi di Bologna e Cravallone, c'è stato quello pugliese).

L'intervista al *Corriere della Sera*, firmata da Massimo Mucchetti, rappresenta per le argomentazioni, per le novità di strategia e anche per le dimensioni del testo un vero programma di governo della Fiat nei prossimi anni. È un'intervista che suscita, almeno in noi, moltissime preoccupazioni e che conferma tutte le perplessità, i timori che abbiamo più volte denunciato sulle reali intenzioni della Fiat e sulla permanenza di una vera industria dell'auto nel nostro Paese.

La notizia più rilevante sta nelle ultime righe, quando il giornalista chiede a Marchionne quale sarà il futuro dei cinque stabilimenti italiani della Fiat? L'amministratore delegato pensa che tutti «possano cogliere l'occasione di lavorare in modo competitivo anche per gli Stati Uniti, ma se non accadesse dovremmo ritirarci da 2 dei 5 siti in attività». Marchionne non fa nomi, usa una metafora di un film sull'Olocausto per far immaginare il grave peso della sua scelta, ma le sue parole sono già abbastanza

minacciose per allarmare fabbriche e lavoratori.

Dopo la fine di Termini Imerese, dopo Irisbus, toccherà a Mirafiori, rimasta senza nuovi modelli fino al 2014? Oppure Termoli o a chi altro? Molti temono brutte sorprese perché Marchionne aggiorna i piani finora diffusi, altera programmi e strategie annunciati nell'aprile 2010 al Lingotto quando partì il grande progetto, o forse soprattutto un'operazione mediatica, di «Fabbrica Italia». A lungo considerato un ambizioso piano industriale, che sfidava le lentezze, i ritardi anche culturali della politica e del sindacato, il progetto in realtà

La realtà e le promesse Investimenti, occupati, produzioni, i conti in Italia non tornano

è servito con le minacce e il ricatto - «Fate come dico io o vado a produrre altrove» - a piegare i lavoratori di Pomigliano, di Mirafiori e di Grugliasco alle nuove condizioni in deroga a leggi e contratti, ma non a garantire gli obiettivi di sviluppo industriale e di occupazione.

Marchionne dice di non voler più parlare di «Fabbrica Italia» e possiamo capirlo perché sarebbe costretto ad ammettere che non sta filando come si immaginava. Il manager, che ha incassato finora 255 milioni di euro ma in passato «non c'era un mercato delle competenze

manageriali come quello attuale», argomenta, non vuole precisare gli investimenti, si è anche arrabbiato con la Consob, non solo con la Cgil, che aveva chiesto chiarimenti. La realtà è questa. «Fabbrica Italia» prevedeva 20 miliardi di euro di investimenti in Italia, il mantenimento dei siti produttivi ad esclusione di Termini Imerese, il raddoppio della produzione italiana di auto da 650mila auto del 2010 a 1,4 milioni nel 2014, cui andavano aggiunti 200mila veicoli industriali. In tutto 1,6 milioni di veicoli di cui il 65% destinato alle esportazioni.

A che punto siamo? Nel 2011 la produzione italiana è stata di circa 500mila unità, nel 2012, anno di recessione, la cifra non dovrebbe essere molto diversa. Per le fabbriche italiane gli obiettivi erano, sono?, questi: a Mirafiori una capacità produttiva di oltre 300mila auto l'anno con una saturazione degli impianti all'88%, a Cassino la produzione destinata a salire da 100mila a 400mila vetture, a Melfi altre 400mila auto, a Pomigliano almeno 250mila Panda l'anno. I conti, i fatti non tornano. I numeri oggi devono essere rivisti, almeno leggendo le parole di Marchionne perché le condizioni del mercato italiano e di quello europeo, dove c'è un eccesso di capacità produttiva, erano e rimangono drammatiche e lo sbocco futuro delle produzioni nazionali potrebbe essere l'America, se i costi saranno competitivi. Altrimenti, la Fiat chiuderà due impianti. La prospettiva, purtroppo, è che l'Italia diventi una presenza marginale nell'industria dell'auto mondiale. Ce lo possiamo permettere? Il governo non può chiamare Marchionne e chiedergli se si può fare qualche cosa per assicurare sviluppo e lavoro in Italia?