



La di montaggio della Panda nello stabilimento di Pomigliano D'Arco FOTO ANSA

# Pomigliano si riferma Fiat sonda Volkswagen

## IL CASO

MASSIMO FRANCHI  
ROMA

SEGUE DALLA PRIMA

I ben informati sostengono che i tedeschi hanno già visitato mesi fa lo stabilimento Giambattista Vico per valutare l'affare. Ora, sebbene la Fiat preferisca mille volte di più che siano gli asiatici di Mazda ad usare le proprie linee, anche come scambio per l'uso che il Lingotto farà degli stabilimenti di Hiroshima per produrre un modello di Alfa Romeo, la notizia dell'aver solo preso in considerazione un accordo con la "concorrenza tedesca", darebbe vita ad un quadro di disperazione per i lavoratori italiani di Fiat. L'ad Chrysler-Fiat è talmente disinteressato ad investire in Italia tanto da aprire i propri stabilimenti a chi produce l'auto concorrente (la Up), a chi da sempre è stato accusato di una «sanguinaria politica al ribasso» sui prezzi: pur di vendere le auto i tedeschi avrebbero ridotto all'osso i margini di guadagno, aggravando la si-

tuazione di sovrapproduzione sul Continente.

Dunque nuova Cig per gli attuali 2.146 dipendenti dal 24 al 28 settembre e dall'1 al 5 ottobre. La causa all'origine dello stop di produzione viene addebitata alla «persistente situazione di crisi del mercato automobilistico italiano ed europeo». La reazione di Fim Cisl e Uilm è all'unisono: «Fiat metabolizzi l'assegnazione di un ulteriore modello», sostiene il segretario Fim di Napoli, Giuseppe Terracciano; «la direzione aziendale si deve impegnare a trovare soluzioni alternative, prevedendo anche il fitto dell'impianto ad altre case automobilistiche», spiega il segretario Uilm Campania, Giovanni Sgambati.

La Fiom invece, ancora in attesa della riassunzione dei 145 suoi iscritti, come deciso dal giudice del Lavoro di Roma a giugno, se l'aspettava: «La nuova cassa integrazione annunciata a Pomigliano non ci stupisce. È evidente che le previsioni erano troppo ottimistiche, ci dispiace che il conto lo paghino i lavoratori», commenta Giorgio Airaud, segretario nazionale della Fiom.

A poco serve il tentativo della stessa

## LA CRISI

### Il gruppo Almagia mette 632 dipendenti in cassa integrazione

Altri 632 dipendenti in cassa integrazione. Sono quelli del gruppo Almagia, attivo nei servizi informatici e nei call center, che ha motivato la sua decisione con «la flessione del mercato (pari al 15% nell'ultimo anno), e il calo delle tariffe riconosciute dai clienti che genera una sensibile riduzione dei margini di guadagno». Il gruppo si è però anche detto insoddisfatto degli standard produttivi e qualitativi del sito di via Lamaro, a Roma, che «sarebbero inferiori rispetto a quelli delle altre sedi italiane». Solo nella capitale il Gruppo Almagia - 16mila dipendenti in Italia - occupa 4.900 persone, di cui 2.600 operatori nelle tre sedi di via Lamaro, Scalo Prenestino e Casal Boccone.

Fiat di mettere un tappo alla falla, facendo coincidere la notizia della nuova cassa integrazione a Pomigliano con quella del debutto al prossimo Salone Internazionale di Parigi della nuova Fiat Panda 4x4, unico modello a trazione del segmento A. Anche perché sempre ieri è arrivata la conferma che dal punto di vista finanziario le cose per il Lingotto non vanno come previsto. Il gruppo Exor, la ex cassaforte della famiglia Agnelli, ha chiuso il primo semestre con un utile consolidato dimezzato, a 214,6 milioni. Il primo semestre 2011 si era chiuso con un utile consolidato di 477,2 milioni.

## CIG OVUNQUE

Intanto il quadro industriale della Fiat in Italia alla ripresa di settembre è sconsigliante. Dopo la pausa estiva hanno ripreso l'attività gli stabilimenti Fiat di Melfi, Sevel e Cassino, mentre a Pomigliano i lavoratori rientrano lunedì 3 settembre e solo il 12 ripartirà la carrozzeria di Mirafiori. Ad eccezione della Sevel di Atessa tutte le fabbriche hanno già nuova cassa integrazione all'orizzonte. A Torino i 5mila operai rimasti si dividono su due linee: il 12 ripartiranno quelli che producono la Mito, il 13 lavoreranno gli addetti della Musa, modello che sta per uscire dalla produzione. Anche per i quasi 5mila impiegati degli enti centrali sono previste nuove fermate. Va un po' meglio nella vicina Grugliasco: nella ex Bertone, oggi Officine Automobili Grugliasco, il Lingotto ha investito 550 milioni di euro e da fine 2012 sarà prodotta la nuova Maserati che sostituirà il modello Quattroporte. A partire dal 2013 sarà realizzata anche la piccola Maserati del segmento E. Ad oggi sono rientrati circa 300 lavoratori per realizzare le presse. Scendendo verso Sud le cose peggiorano. Cassino, lo stabilimento più in odore di chiusura, per le produzioni (tutte in chiusura) di Fiat Bravo, Lancia Delta e Alfa Romeo Giulietta, i 4.500 dipendenti tra settembre e ottobre alterneranno, come avvenuto per tutto il 2012, lavoreranno tre giorni a settimana con due di cassa. A Melfi, dove si produce la Punto, i 5.500 lavoratori a settembre faranno 13 giorni di cassa: il 3, il 7, il 10, dal 14 al 25 e il 28. Anche lo stabilimento di Termoli (Campobasso), dove si producono motori, si fermerà a fine settembre, dal 24 al 29 settembre per gli operai del settore motori, mentre per l'unità cambi il riposo forzato sarà dal 24 al 26 settembre. I più invidiati sono quindi gli operai abruzzesi della Sevel, la joint venture per i veicoli commerciali con Psa che produce il Ducato nelle sue varie versioni: i dipendenti sono 6.200 e sono gli unici a non aver in programma giornate di stop.

Per Cesare Damiano (Pd) la situazione è tale da richiedere «che il governo riferisca in Parlamento sulla situazione complessiva e indichi le soluzioni alternative di tipo produttivo perché il semplice utilizzo della cassa integrazione spesso non è più sufficiente a scongiurare il rischio disoccupazione».

## A luglio calo dei consumi causa gasolio e benzina

MARCO TEDESCHI  
MILANO

Non è una notizia sorprendente, quella del calo dei consumi petroliferi, ma comunque importante perché ribadisce uno degli aspetti più rilevanti della teoria economica: oltre un certo livello, la salita del prezzo danneggia anche i produttori poiché scatta la reazione dei consumatori con un drastico calo degli acquisti della merce interessata. Una dinamica certificata ieri dall'Unione Petrolifera con i suoi rilevamenti relativi a luglio, periodo nel quale i consumi petroliferi sono ammontati a 5,8 milioni di tonnellate, con una flessione del 5,1% (-315.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2011. In particolare, con un giorno di consegna in più, la benzina nel complesso ha mostrato un calo pari al 6,7% (-56.000 tonnellate) e il gasolio del 5,5% (-122.000 tonnellate). A parità di giorni di consegna, il calo per la benzina sarebbe stato ben superiore, 10,9% per la "verde" e 9,8% per il gasolio. L'Up ha anche comunicato un dato altrettanto significativo, precisando che nei primi sette mesi del 2012 i consumi complessivi sono diminuiti del 9%.

Restringendo il punto di vista ai soli carburanti, la domanda totale (benzina e gasolio) nel mese di luglio è risultata pari a circa 2,9 milioni di tonnellate, di cui 0,8 milioni di tonnellate di benzina e 2,1 di gasolio autotrazione, con un decremento del 5,8% (-178.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2011. Nel periodo considerato, precisa l'Up, le immatricolazioni di autovetture nuove sono diminuite del 21,4%, con quelle diesel che hanno rappresentato il 53,8% del totale (era il 56,4% nel luglio 2011). Ed ancora, nei primi sette mesi del 2012 la benzina ha mostrato una flessione del 9,8% (-534.000 tonnellate), il gasolio del 9% (-1.341.000 tonnellate). La somma dei soli carburanti (benzina e gasolio) evidenzia quindi un peggioramento del 9,2% (-1.875.000 tonnellate), consolidando il trend negativo degli ultimi anni. Nei primi sette mesi dell'anno, le nuove immatricolazioni di autovetture sono invece risultate in diminuzione del 19,9%, con quelle diesel a coprire il 53,9% del totale (era il 55,6% nei primi sette mesi del 2011).

E sull'emergenza del caro carburanti si è espressa ieri Susanna Camusso. «È urgente diminuire le accise sulla benzina che pesano su chi lavora», ha dichiarato il segretario della Cgil intervenendo alla Festa del Partito Democratico a Reggio Emilia. Intanto, fa proseliti l'iniziativa del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il quale ha dichiarato che il prossimo 10 settembre porterà in Consiglio Regionale una delibera di annullamento dell'accisa stabilita ad inizio anno a seguito dell'alluvione in Lunigiana. «Un piccolo ma significativo passo verso la normalizzazione del costo del carburante in Toscana», ha affermato in una nota il presidente regionale di Faib-Confesercenti, Andrea Stefanelli. Secondo le stime della Faib, associazione che raccoglie i distributori, il risparmio di 5 centesimi al litro si tradurrà in un risparmio per le famiglie toscane di circa 3 euro a pieno, dunque in media 120 euro su base annuale. Per le attività commerciali e di autotrasporto il risparmio su base annuale sarà invece nell'ordine dei 450-500 euro.

## I ritardi delle PA uccidono le imprese

### IL COMMENTO

ANTONELLO MONTANTE\*

SEGUE DALLA PRIMA

E sembra quasi impossibile venirne a capo. Credo che un importante contributo per attenuare il *credit crunch*, e rompere quel pericoloso circuito a cui prima si faceva riferimento, potrebbe essere assicurato dalla soluzione di quella che viene individuata come una gravissima criticità nei rapporti tra imprese e Pubblica amministrazione, vale a dire i ritardi di pagamento.

Mentre la direttiva comunitaria fissa i tempi di pagamento da parte degli enti pubblici in 60 giorni, da noi in alcuni settori ed in alcune aree del Paese si superano i 400 giorni. Ricordo che Confindustria e il sottoscritto sul tema specifico sono

interventati in diverse occasioni, segnalandone la priorità e le gravi conseguenze sulla situazione finanziaria delle imprese.

Nel passato si sono tentate varie soluzioni: certificazione dei crediti, Cassa depositi e prestiti, ed in ultimo compensazione dei crediti (decreto del 25 giugno 2012), ma le imprese ancora non ne vedono gli effetti concreti. È arrivato però il momento di uscire dall'impasse.

Al tema governo e Parlamento hanno riservato attenzione. Se ne parla in dibattiti pubblici e si sono scritti fiumi di parole, ma la maggior parte delle imprese che ha rapporti con enti pubblici non ne viene a capo. A soffrire sono soprattutto le piccole e medie imprese, a cui non bastano più le parole e l'attenzione, considerato che rischiano di chiudere e di licenziare migliaia di lavoratori.

Il nostro Paese non può permettersi di perdere ulteriori posti di lavoro con i conseguenti costi sociali. Ecco perché sbloccare i pagamenti della Pubblica amministrazione significa dare una boccata d'ossigeno a migliaia di imprese, il cui livello di resistenza sta venendo meno, e soprattutto assicurare un'iniezione di fiducia che nei cicli economici negativi è determinante per ripartire. Allora, superata con successo la fase più acuta della crisi finanziaria, occorre agire per sistemare il problema della liquidità delle imprese, restando entro novembre la direttiva comunitaria, con l'introduzione di specifiche sanzioni per quelle amministrazioni che non rispetteranno i contenuti della direttiva stessa.

Ciò per un semplice motivo. È giusto che lo Stato pretenda dalle

imprese la puntualità nelle scadenze fiscali, ma nel contempo è indispensabile che da parte dello Stato, nelle sue varie componenti, ci sia uguale trattamento nei tempi di pagamento previsti per le imprese rispetto agli altri Stati membri dell'Unione. Senza tale parità di trattamento le nostre imprese saranno sempre meno competitive nei confronti di quelle tedesche, francesi o inglesi, avvantaggiate da tempi di pagamento di gran lunga inferiori. Per uscire dalla crisi si chiede alle imprese di fare investimenti e di fare buona economia, ma le imprese hanno bisogno anche di uno Stato che semplifichi loro la vita, anche attraverso buone pratiche, come ad esempio la sburocrazia degli iter amministrativi e, soprattutto, la puntualità dei pagamenti.

\*Presidente Confindustria Sicilia