

IL CASO FIAT

Il piano Marchionne Melfi, due anni di Cig

- **A meno di un mese dallo spot con il premier, l'azienda annuncia 23 mesi di Cig straordinaria**
- **Serviranno per rifare le linee, ma la Punto sarà spostata in Polonia**

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Ventisei giorni. Tanto sono durati i proclami di Marchionne e Monti. A Melfi si torna alla realtà: due anni di cassa integrazione per tutti i 5.442 lavoratori dello stabilimento «più all'avanguardia in Europa». Nessuno degli operai (selezionati) che il 20 dicembre applaudirono e fotografarono l'ad Fiat e il presidente del Consiglio avrebbero mai potuto immaginare niente del genere.

Certo, Marchionne aveva anticipato che «il 2013 sarà un anno duro» e che l'implementazione della nuova linea avrebbe ridotto la capacità produttiva del sito lucano. Ma due anni di cassa e la quasi certezza che la produzione Punto, il modello Fiat ancora più venduto in Europa, non verrà più prodotto dal 2014 non se li aspettava nemmeno il più pessimista fra i sindacalisti Fiom. La dimostrazione sta nella prima reazione di Marco Pignatelli, uno dei tre operai Fiom che la Fiat ha licenziato e che ora tiene fuori dalla fabbrica pagandoli per non fare niente, nonostante la sentenza di appello che ne chiede il reintegro. «Sono scioccato», commenta Pignatelli. E così è plausibile che abbiano commentato tanti operai iscritti agli altri sindacati. Che quello stesso 20 dicembre chiedevano a Marchionne rassicurazioni sulla produzione della Punto. E sulle quali il manager canadese-abruzzese rimase volutamente ambiguo: «La produzione della Punto la manterremo qui a Melfi finché ne avremo bisogno». Scesa dai 270mila pezzi degli anni d'oro, ai meno di 150mila del 2012, la Punto è destinata ad essere rottamata. Ora a Melfi anche i più ottimisti danno per sicuro che la Nuova Punto espatrierà, direzione Polonia, verso Tychy dove non si produce più la Panda finita a Pomigliano. Un rischio di

modelli che toglierà all'Italia il più venduto e porterà due modelli scommessa: due Suv destinati al mercato americano e mondiale.

Alla Sata di Melfi fra l'altro la cassa integrazione è ancora in vigore. Si tratta di cassa integrazione ordinaria per il calo del mercato e le 52 settimane (il massimo possibile) non saranno nemmeno raggiunte. La nuova cassa integrazione straordinaria per ristrutturazione partirà dal prossimo 11 febbraio ed è stata chiesta fino al 31 dicembre 2014. In questo periodo la Fiat sostituirà una alla volta le due linee di produzione e nel frattempo tutti gli operai saranno in cassa a rotazione. E a fine 2014 nulla esclude che la Fiat utilizzi le restanti settimane di cassa ordinaria o peggio individui esuberanti.

A conferma che le cose non sono affatto chiare e che la Fiat gioca sull'ambiguità arriva la «richiesta urgente di incontro» fatta dalla Uilm. «Entro la settimana chiediamo di incontrare i vertici dello stabilimento assieme alle istituzioni locali - spiega Vincenzo Tortorelli, segretario Uilm Potenza - per chiedere all'azienda impegni precisi sui tempi e le produzioni e su come e quando verrà speso il miliardo di euro di investimento». «Produceva-

mo 1.200 vetture al giorno, speriamo di poterne produrne altrettante nel 2014 - prosegue Leonardo Burmo della Fim Cisl - la fase che si apre vedrà sicuramente un 2013 molto complicato per noi».

Per tutto il pomeriggio di ieri la Fiat ha cercato di spiegare come fosse «tutto previsto». «È una richiesta standard che viene fatta per coprire quel numero di persone che durante il processo di ristrutturazione verrà impattata», si è dovuto affrettare a dichiarare Marchionne da Detroit: «L'obiettivo è fare rientrare tutti entro la fine del 2014, quindi non ho capito quale sia il problema».

FIOM E PD: INTERVENGA IL GOVERNO

Le reazioni non vengono comunque arginate. Per il segretario generale della Fiom Maurizio Landini «siamo in presenza di un annuncio di cassa integrazione straordinaria senza dire che ne sarà tra due anni: un ridimensionamento occupazionale con la testa sempre più spostata verso gli Stati Uniti. Un governo degno di questo nome, che mi auguro emerga dal voto, deve intervenire perché il Lingotto si impegni con il Paese e con i lavoratori a mantenere l'occupazione e non a spostare tutto negli Usa», attacca Landini. Per il responsabile Economia del Pd Stefano Fassina «la richiesta di cassa integrazione straordinaria avrà conseguenze pesanti sui redditi dei lavoratori, in particolare per quelli dell'indotto già da un anno fermi. Meno chiare sono le prospettive degli investimenti e le ricadute occupazionali a essi associati: prima della firma del decreto per la Cigs, il governo convochi l'azienda per conoscere il piano industriale». Ancora più duro è il leader di Sel Nichi Vendola: «Eccola "l'operazione per cuori forti" annunciata solo un mese fa a Melfi da Monti e Marchionne. Non sono deluso da Marchionne, piuttosto - conclude - servirebbe una classe dirigente che faccia politica industriale».

Cauto il leader Cisl Raffaele Bonanni: «Vigileremo anche a Melfi perché la Fiat mantenga gli impegni presi. Grazie a noi la Fiat non chiuderà altri impianti in Italia. Ma i partiti politici e anche la Fiom farebbero meglio a non fare campagna elettorale utilizzando strumentalmente le vicende sindacali». Sulla stessa linea Angeletti: «La Cassa era prevista perché lo stabilimento deve essere ristrutturato. Questa è la conferma che la Fiat vuole investire».



...
I 5.442 lavoratori Sata non hanno ancora finito le 52 settimane di cassa ordinaria



LO STABILIMENTO DI MELFI

Nome	Localizzazione	Inizio attività	Area	FIAT	
Sata: Società auto a tecnologia avanzata	Piana di San Nicola di Melfi (Potenza)	Settembre 1993 (prima pietra giugno 1991)	2 milioni mq +700 mila mq (aziende fornitrici)		
Vetture prodotte	Addetti nel 2012	Produzione 2012	Nuovi investimenti	Produzione 2014	
5,5 milioni Ypsilon, nuova Y e Punto	5.500 con 550 giorni di Cassintegrazione	Punto (terza serie)	1 miliardo di euro Circuito integrato Fiat-Chrysler	2 mini Suv con marchi Fiat e Jeep	

Le diversità che hanno storicamente caratterizzato la "fabbrica integrata" lucana

- Flusso delle forniture in tempo reale
- Recupero fermate tecniche con accelerazione di linea
- Niente scorte di magazzino ("just in time")
- Il sabato non considerato festivo
- 3 turni al giorno per sei giorni
- Salari inferiori anche del 20%



ANSA-CENTIMETRI

«Il declino dell'auto riguarda l'Europa. E non si fermerà»

MARCO VENTIMIGLIA
MILANO

«Un giorno si parla di Pomigliano, l'indomani della nuova cassa integrazione per la ristrutturazione di Melfi, ma io credo che per capire le dinamiche in atto bisogna guardare al complesso del mercato europeo dell'automobile che attraversa una fase drammatica. E purtroppo non si tratta di una situazione destinata a cambiare nei prossimi anni». Se il nostro interlocutore fosse un altro, si potrebbe pensare ad un pessimismo eccessivo, ma il parere di Giuseppe Berta è di ben altra natura poiché il professore della Bocconi, storico dell'industria, ha una visione dei fatti analitica e non certo umorale.

Che cosa succede nel continente?

«Succede che, ad eccezione della Volkswagen, le difficoltà di Fiat sono le difficoltà di tutti, come dimostra la pesante flessione complessiva del mercato. E non credo affatto che il peggio sia passato, e questo per tre importanti fattori destinati a pesare anche nel futuro dell'auto europea».

Quali sono?

«Innanzitutto c'è una considerazione generale che riguarda le politiche d'austerità, con conseguente contrazione dei consumi, fortemente volute dall'Unione europea e seguite, volenti o nolenti, dalle nazioni del continente. Su questo si innesta l'invecchiamento della popolazione: è noto, infatti, che man mano che si avanza con l'età si tende ad usare meno l'automobile. Infine, pesa anche il modo di vendere. La concorrenza fra i vari produttori determina un continuo inseguirsi delle offerte, con il risultato che i consumatori rimandano spesso l'acquisto della vettura aspettando delle promozioni ancor più vantaggiose. Insomma, ce n'è a sufficienza per non vedere nulla di buono nei prossimi anni, anche perché esistono ulteriori elementi negativi per l'auto».

Vale a dire?

«In questo momento io le sto parlando da un treno ad Alta velocità che copre la tratta Milano-Torino. Si parla spesso della concorrenza dei binari agli aerei, ma in realtà a subirla è anche l'automobile. Inoltre, non va sottovalutata la diversa percezione dell'auto da parte dei

L'INTERVISTA

Giuseppe Berta

Il professore della Bocconi: «La Fiat avrà una presenza sul mercato limitata ad alcuni modelli, con ulteriore perdita di posti di lavoro nei suoi stabilimenti»



giovani: prima in tanti la vedevano come uno status symbol, adesso questo fascino è in buona parte scomparso». **Fuori dall'Europa, però, le auto si vendono. Non a caso Fiat punta sempre di più sul marchio Chrysler e pensa alla fusione.**

«Ma negli Stati Uniti e nell'America Latina, per non parlare della Cina e dell'Asia, la situazione è davvero molto diversa. E non esistendo alcuno dei tre fattori di cui parlavo in precedenza, la visione del mercato per il futuro è sicuramente positiva, con prospettive notevoli in talune aree. Penso proprio alla Cina, dove nell'ultimo decennio il mercato si è più che raddoppiato».

Che ne sarà degli stabilimenti della Fiat in Italia?
«La tendenza è chiara: si produrranno meno automobili e quindi si perderanno ulteriori posti di lavoro. Quanti, e in quali stabilimenti, dipenderà ovviamente dalle scelte dell'azienda».

Ma secondo lei che cosa ha in testa Marchionne?
«Non sono convinto che lui si faccia interamente carico del problema. Non dimentichiamo che il suo mandato sca-

drà fra due anni, e una volta portata a compimento la fusione con Chrysler il suo compito sarà di fatto terminato. Ciò detto, possiamo scordarci una Fiat che continui ad avere una presenza "generalista" in Italia come nel continente».

Quindi?

«Per l'azienda vedo un futuro italiano limitato al presidio di alcuni segmenti, ad esempio insistendo sui modelli di maggior successo come la Panda e la Punto. Per la Cinquecento va fatto un discorso a parte perché la si vuole trasformare in un marchio a sé stante da spendere su più fronti, come già avviene in Nord America. Certo, uno scenario del genere non è compatibile con gli attuali volumi occupazionali nel nostro Paese. Una situazione che potrebbe migliorare producendo da noi vetture destinate a mercati extra europei».

Sarebbe conveniente?

«Solo a certe condizioni, ovvero concentrandosi su automobili di fascia alta, con margini di guadagno elevati. Non vedo, invece, possibilità di competere nella produzione di nuovi modelli destinati al pubblico di massa».