

Marchionne promette un Suv a Mirafiori

- La produzione attesa nel 2015, investimento di circa un miliardo
- Per i lavoratori di Torino altra cig

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

La notizia, di per sé, è positiva: allo stabilimento Fiat di Mirafiori stanno per arrivare investimenti per quasi un miliardo di euro finalizzati alla produzione, entro la prima parte del 2015, di un modello Suv a marchio Maserati. Una vettura che, affiancata da un ulteriore modello a data da destinarsi, dovrebbe garantire il futuro produttivo ed occupazionale della storica fabbrica torinese che, insieme alle Officine Maserati di Grugliasco, andrà a formare quel polo del lusso presentato nei mesi scorsi dall'amministratore delegato Sergio Marchionne. La stessa notizia, se contestualizzata, è però meno entusiasmante di quanto sembri in prima battuta. Perché non si tratta di una novità assoluta, ma di promesse e indiscrezioni già sentite nei mesi scorsi, quasi la conferma di un ritardo. E perché, anche nel migliore dei casi e delle congiunture di mercato, prospetta per Mirafiori e per i suoi 5mila dipendenti un notevole ridimensionamento.

LA LETTERA

L'annuncio è stato dato ieri ai sindacati firmatari del contratto aziendale del gruppo (esclusa quindi la Fiom), nel primo incontro con l'azienda fissato dopo la pausa estiva. Nel comunicato ufficiale diramato dal Lingotto, si legge infatti che verrà dato «inizio immediatamente al piano di investimenti necessario ad assicurare il futuro produttivo ed occupazionale dello stabilimento di Mirafiori» e che, a tal proposito, «sarà richiesta la proroga dell'attuale cassa integrazione straordinaria» in scadenza alla fine di settembre. Marchionne ha anche scritto una lettera ai dipendenti per vantare la «scelta coraggiosa» di «perseguire nel programma di investimenti in Italia nonostante il contesto economico e politico». Tutti gli altri dettagli, invece, sono stati rivelati dai dirigenti sindacali presenti all'incontro.



Lo stabilimento Fiat Mirafiori FOTO TACCA/INFOPHOTO.

Il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, ha precisato che l'investimento del gruppo sullo stabilimento torinese «avrà un valore di poco inferiore al miliardo di euro», e che porterà alla produzione di un Suv Maserati di alta gamma, destinato a finire sul mercato nella prima metà del 2015, mentre il leader confederale Luigi Angeletti ha aggiunto che ad esso dovrebbe aggiungersi in futuro «un'altra vettura». Altre risorse sarebbero destinate a Cassino. Si è spinto oltre il segretario Fismic, Roberto Di Maulo, secondo cui Fiat sta studiando «l'unificazione anche societaria degli stabilimenti di Grugliasco e di Mirafiori» per permettere il massimo utilizzo di impianti e personale, e creare a Torino «il polo del lusso».

È presto, però, per valutare le conseguenze che questa scelta del Lingotto avrà sui 5mila addetti della fabbrica, che da tre anni sono in cassa integrazione straordinaria, molti dei quali a zero ore, considerando che da un anno a questa parte - da che l'Alfa Mito è rimasta l'unica vettura in produzione - lavorano in nemmeno 1.500 e solo per tre giorni al mese. «L'annuncio è positivo, ma per capirne l'effettiva portata bisognerà vedere i det-

tagli» spiega il segretario torinese della Fiom, Federico Bellono, secondo cui «è poco credibile sperare che le carrozzerie di Mirafiori vengano saturate con la produzione di un unico modello, per di più di fascia alta». Solo pochi anni fa, prima dell'esplosione della crisi attuale, lo stabilimento sfornava 180mila macchine all'anno, sette modelli su cinque linee produttive. «È impossibile sapere adesso quanti rientreranno. E non è un caso che si parli già di un secondo modello, ammissione implicita che una sola macchina non è sufficiente. In ogni caso, i lavoratori più fortunati si faranno quasi altri due anni di cassa integrazione». Per questo, probabilmente, si parla anche di una nuova società con Grugliasco: la Fiat Mirafiori ha quasi raggiunto i limiti temporali massimi di cassa integrazione.

Molto prudente anche la reazione di Giorgio Airaud, dirigente Fiom in prestito alla politica (Sel): «Siamo a una replica, alle promesse già fatte e finora non mantenute. Le supposizioni su quanti lavoratori rientreranno, poi, non si possono fare al netto del giudizio del mercato sui prodotti. La discussione da fare è come riportare la produzione in Italia».

...
Il manager scrive agli operai: «Abbiate fiducia». Ma ci sarà un nuovo taglio

Rappresentanza, il diritto di sciopero non si può toccare

IL COMMENTO

LUIGI MARIUCCI

IL TEMA DI UNA DISCIPLINA LEGISLATIVA della rappresentanza sindacale sta tornando di attualità, ma non nel modo corretto, almeno a leggere alcuni commenti. La questione, che si trascina da oltre mezzo secolo, viene infatti rilanciata a seguito della decisione della Fiat di applicare -finalmente- la sentenza della Corte costituzionale e di reintegrare la Fiom nel diritto alla rappresentanza nei luoghi di lavoro. La Fiat tuttavia ha correato questo adempimento obbligato con un oscuro avvertimento: si minaccia per l'ennesima volta di abbandonare la produzione in Italia se non verrà stabilita una regolamentazione di legge della azione sindacale. Il punto naturalmente è: quale regolazione? Non è mancato chi si è affrettato a dichiarare che una attuazione dell'art. 39 cost., sulla libertà sindacale e sulla contrattazione collettiva, sarebbe inutile se non si introducesse anche una parallela limitazione del diritto di sciopero, di cui all'art.40 cost., con l'obiettivo dichiarato di stabilire l'illegittimità *tout court* degli scioperi effettuati dopo la stipulazione di un contratto collettivo. Viene in mente quanto accadde nei primi anni '50 con il disegno di legge Rubinacci. A quel tempo la Cgil era favorevole ad una attuazione dell'art.39, che avrebbe assicurato la primazia contrattuale del sindacato maggioritario, ma contraria alla limitazione del diritto di sciopero, considerato non solo un diritto individuale indisponibile, ma, ancora di più, un diritto di natura politica, in quanto strumento di emancipazione della classe lavoratrice. La Cisl al contrario era favorevole a un intervento legislativo in materia di sciopero, in specie con riferimento ai servizi pubblici, ma contrarissima a una attuazione dell'art.39, in nome del principio della autonomia sindacale ma soprattutto per più pratiche ragioni di segno, ovviamente, opposto a quelle che muovevano la Cgil. In tale contesto la maggioranza governativa del tempo ebbe quindi la brillante idea di presentare un disegno di legge organicistico e iperrestrictivo, appunto il d.d.l. Rubinacci, in cui si affrontavano entrambi i temi con il risultato di sommare i dissensi di segno diverso. Non se ne fece quindi nulla, anche perché premevano altre urgenze: erano i tempi della legge truffa, molto più democratica -sia detto per inciso- dell'attuale Porcellum. Sul tema calò quindi un lungo sipario. Si consolidò quello che i giuristi hanno definito «ordinamento sindacale di fatto», privo di regole di legge, che ha ben funzionato finché ha retto l'unità tra le maggiori confederazioni ed è andato in crisi nelle fasi di divisione sindacale, ai tempi della rottura sulla scala mobile, del «Patto per l'Italia» del 2002 e, più di recente, degli accordi separati in tema di sistema contrattuale e nella vicenda Fiat. Di alcune, chiare e limitate regole di legge in materia di procedimento di stipulazione e di efficacia dei contratti collettivi c'è bisogno. Queste devono essere ispirate al principio di fondo stabilito dall'art.39. Non a caso le «rappresentanze sindacali unitarie» sono lo strumento essenziale, assieme ai criteri con cui misurare la rappresentatività dei sindacati e alle procedure negoziali, in un mix di strumenti di democrazia rappresentativa e democrazia diretta, previsto dagli accordi tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria del 2011 e del 2013. A questi accordi, con le dovute cautele, può darsi forza di legge. Ma attenzione. In quegli accordi non a caso è scritto che eventuali limitazioni nell'esercizio del diritto di sciopero (le clausole di tregua) valgono per le organizzazioni sindacali e non per i singoli lavoratori. Infatti il diritto di sciopero resta un diritto individuale ad esercizio collettivo, come ha affermato la migliore cultura giuslavorista, e non può quindi essere limitato salvo che ai fini di garanzia di beni costituzionalmente prevalenti, come nel caso dei servizi pubblici essenziali e di ragioni di sicurezza. Evitiamo quindi di farci prendere da velleitarie smanie organiciste alla Rubinacci, destinate a macinare acqua nel mortaio o addirittura a produrre danni, come accadde alla famosa gattina frettolosa.

Così Fiat sceglie il «modello Cucinelli»

GIUSEPPE VESPO
g.vespo@gmail.com

Giuseppe Berta, storico dell'industria e docente alla Bocconi, cosa pensa dell'annuncio di Marchionne?

«Che è credibile. Rientra nella strategia di Fiat-Chrysler in Italia, che punta alla polarizzazione verso il segmento di alta gamma da una parte, con Grugliasco la Maserati e adesso Mirafiori, e dall'altra raccoglie l'eredità della specializzazione italiana nella produzione delle utilitarie, con in testa Pomigliano concentrata sulla Panda. È il «modello Cucinelli» - l'imprenditore umbro re del cachemire, ndr - una strategia comune a tutta l'industria che vuole esportare, che si concentra sulle fasce top di mercato nella convinzione che lì si trovino maggiori margini di guadagno. Pensi agli ultimi modelli Maserati, la lussuosissima «Quattroporte» e la «Ghibli»».

Un SUV e un miliardo, bastano per salvare Mirafiori?

«Mirafiori come simbolo della fabbrica di massa non esiste più, è finita. Con l'idea di un polo del lusso tra Grugliasco e Torino andiamo verso volumi produttivi e occupazionali molto contenuti. È chiaro che si tratta di un cambiamento radicale rispetto al ruolo storico che questa fabbrica ha avuto per la città, e non solo».

E i cinquemila operai che fine fanno?

«Non so quanti ne resteranno, è difficile dirlo. Certamente non tutti. Molti hanno anche un'età non più giovane. La ristrutturazione coinvolgerà anche loro».

L'INTERVISTA

Giuseppe Berta

Lo storico della Bocconi: la «nostra» Mirafiori non c'è più, il polo del lusso con Grugliasco apre una strada

turazione coinvolgerà anche loro».

E l'indotto. Andrà ridimensionato?

«Certo. Il sistema auto sopravviverà solo se si riorganizzerà su numeri contenuti, se andrà verso lo snellimento. D'altra parte però, già oggi non vive solo per la Fiat. La presenza di Volkswagen è in crescita, a Giugiaro con Italdesign i tedeschi lavorano bene e seguono con interesse l'Italia».

Cambia l'auto ma sta cambiando anche Torino, tra le città più colpite dalla crisi.

«Non c'è dubbio. Fino ai primi anni Novanta Torino contava oltre l'undici per cento del Pil nazionale, adesso è sceso sotto l'8,5. Questo si spiega con il calo dell'occupazione industriale, iniziato prima della crisi e solo in parte sostituito dallo sviluppo del terziario. Un terziario povero, penso ai servizi alla persona, che non crea la stessa ricchezza dell'industria e i cui lavoratori sono meno tutelati. Negli ultimi vent'anni la contrazione è stata continua. Oggi Torino non ha un motore forte di

sviluppo. Un tempo c'era la Fiat e il sistema industriale, al quale si accompagnavano le assicurazioni, penso alla Sai e alle banche come San Paolo. L'indebolimento della città è complessivo. Io abito al centro e le uniche attività che vedo nascere sono pizzerie e kebab. Se ci fosse un'alternativa, avremmo molti meno pizzaioli improvvisati».

Come se ne esce?

«La mia idea, quella che presentai a Chiamparino, era fare di Torino un luogo di aggregazione per i lavoratori della conoscenza, come Milano, dove è incentivato lo sviluppo di nuovi studi professionali e attività specializzate. C'è un giovane economista italiano, stimato anche da Obama, che si chiama Enrico Moretti. Sostiene che le «fabbriche del futuro sono le città piene di giovani creativi». Certo, ma i giovani andrebbero aiutati. Da noi non c'è nulla, e scappano».

Come vede l'impegno del governo?

«Con l'Imu ha sprecato la possibilità di distribuire bene qualche risorsa disponibile».

Su Internet la gente commenta: «Ancora false promesse da Marchionne. Tre anni fa l'investimento era di venti miliardi di euro, oggi è di uno».

«Se mette insieme Pomigliano, Melfi, Grugliasco, la Sevel e quest'ultimo progetto, arriviamo quasi a cinque miliardi. È chiaro che non sono i venti promessi e mai visti con Fabbrica Italia, ma proprio per questo sono più credibili. Bisogna fare in fretta, però, far sì che Mirafiori riparta. Questa promessa va mantenuta».

