



Grande operazione pagata dall'Italia e dai lavoratori

RINALDO GIANOLA
rgianola@unita.it

«La conquista della Chrysler è una grande operazione compiuta da un'azienda italiana, mi auguro che la Fiat possa davvero diventare una protagonista globale dell'industria dell'auto. Detto questo non vorrei che si dimenticasse il prezzo pagato dall'Italia e dai lavoratori affinché Sergio Marchionne realizzasse la sua strategia». Susanna Camusso, leader della Cgil, analizza il successo americano della Fiat, la progressiva trasformazione del Lingotto da impresa di riferimento nazionale a gruppo globale, il ruolo di Marchionne in questa metamorfosi che rappresenta anche una sfida politica e culturale al ruolo del sindacato. **Partiamo dalla fine: dopo circa quattro anni di gestione la Fiat ha in mano il 100% del capitale di Chrysler, uno dei tre grandi storici produttori di auto Usa.**

«La Fiat coglie un importante risultato in una fase complicata della competizione internazionale, nel mezzo di una durissima riorganizzazione del settore auto, mentre si affacciano nuovi protagonisti e altri rischiano di affondare. La strada della globalizzazione è forse l'unica che può consentire a un'impresa di dimensione nazionale troppo piccola, con volumi produttivi bassi, in un mercato in crisi, di garantirsi un futuro. La Fiat si dà una prospettiva. Non so, invece, quale ruolo potrà avere l'Italia, spero che

L'INTERVISTA

Susanna Camusso

«Un risultato importante che spero possa offrire sviluppo e lavoro alle nostre fabbriche. Il ruolo di Obama e la necessità delle politiche pubbliche»



sia importante, ma so per certo che i lavoratori e il Paese hanno già pagato le scelte del Lingotto».

In che modo?

«La strategia di Marchionne ha privilegiato l'America, non ha combattuto in Italia e in Europa dove altri produttori hanno difeso produzioni e quote di mercato. Non abbiamo avuto gli investimenti di Fabbrica Italia, mentre sono state chiuse Termini Imerese e Irisbus. Tutti gli impianti sono stati colpiti dalla cassa integrazione e in grandi fabbriche rimangono gravi incognite sulle missioni produttive. Le scelte della Fiat, in una fase di crisi grave, hanno lasciato irrisolti problemi di reindustrializzazione e occupazione da cui Torino non può chiamarsi fuori».

Ma oggi la Fiat è globale, molto americana almeno per i profitti generati da Chrysler.

«Spero che l'impresa mantenga le sue radici in Italia, non diventi americana perché, nonostante tutto, marchi come l'Alfa Romeo, la Maserati, la Ferrari hanno un valore proprio perché legati al design, alla progettazione, alla produzione nel nostro Paese. Se la globalizzazione della Fiat volesse dire solo un'importazione di modelli americani, un'invasione di Jeep, non sarebbe un gran risultato per l'Italia, la nostra industria, i nostri lavoratori».

In questa vicenda Fiat-Chrysler forse si dimentica il ruolo dell'intervento pubblico,

di Obama.

«Obama ha reagito alla crisi con una logica roosveltiana, con l'obiettivo di difendere il tessuto produttivo e creare lavoro. Mentre la Casa Bianca metteva soldi e impegno per salvare l'industria dell'auto e migliaia di posti di lavoro da General Motors a Chrysler, in Europa e in Italia trionfava l'austerità che lasciava chiudere le fabbriche e fallire le imprese. I governi che hanno investito su industria e lavoro hanno avuto ragione, l'America di Obama è ripartita».

Cosa farà il sindacato davanti alla Fiat globale?

«In molte occasioni Marchionne ed Elkann hanno fatto riferimento ad aziende globalizzate che hanno più teste in giro per il mondo. Spero che ne rimanga una in Italia, ma l'interesse del sindacato è che rimangano aperti e attivi tutti gli stabilimenti, siano valorizzati i marchi, la ricerca, la tecnologia. È il momento di sapere dalla Fiat cosa vuole fare qui, cosa vuole produrre, in quali fabbriche».

Ma nel 2013 in Italia sono state prodotte meno di 400mila auto, siamo ai margini della produzione europea.

«Questa è una delle conseguenze delle scelte della Fiat, il nostro unico produttore di auto. C'è stata la crisi, è vero, ma Marchionne ha deciso di trascurare Italia ed Europa, forse in attesa della ripresa o magari perché aveva da fare in America».

Quale merito riconosce a Marchionne?

«Gli riconosco di aver colto l'opportunità industriale della Chrysler sull'orlo del fallimento, ha visto più lontano dei suoi concorrenti che forse speravano nel fallimento della casa di Detroit».

Cosa, invece, non le è piaciuto?

«Non era necessario condurre il progetto americano descrivendo l'Italia come un Paese dove non si può investire. La sua idea del lavoro come fattore del tut-

to subordinato, e non centrale, positivo, dell'organizzazione d'impresa non è per nulla condivisibile».

Eppure Fiat-Chrysler apre una sfida anche al sindacato e al suo ruolo.

«È vero. C'è una sostanziale differenza nel confrontarsi con un'azienda globale e una di riferimento nazionale. Però siamo già abituati con le multinazionali, ci sono esperienze diverse. Ad esempio Volkswagen ha investito in Italia proponendo forme di governo basate sulla co-determinazione tedesca col pieno coinvolgimento dei lavoratori e il rispetto delle comunità locali. La Fiat di Marchionne finora ha semplicemente esercitato politiche di comando e non di condivisione».

In attesa della Fiat, resta aperta la crisi industriale.

«La crisi rischia di peggiorare. Abbiamo chiesto al governo di creare una cabina di regia per affrontare i problemi dei settori industriali, siderurgia, elettrodomestici, auto, per proporre politiche di sostegno, idee e innovazione. Seguiamo quello che ha fatto Obama».

L'agenda politica 2014, intanto, prevede riforme istituzionali e del lavoro.

«Il lavoro è prioritario: siamo pronti a discutere e a dare una mano a tutti i progetti finalizzati a incentivare gli investimenti, a creare occupazione e non nuove strade per licenziare. Vogliamo ricostruire un Paese solido e più giusto, non chiediamo altro».

E la legge elettorale, le riforme istituzionali? Renzi ha scritto una lettera...

«La lettera di Renzi mi è piaciuta perché ha un'idea di riforma. Contiene anche una proposta già avanzata dalla Cgil di definire le funzioni del parlamento, di ridurre le sovrapposizioni, di semplificare il sistema, di rendere più efficiente la pubblica amministrazione. Le istituzioni devono tornare ad essere il luogo dei cittadini, non della politica».

Da Cassino a Mirafiori, speranze e paure in fabbrica

L'ottimismo non fa aumentare la busta paga, siamo in cassa integrazione da due anni e lo saremo sicuramente per tutto il 2014», scrive Valerio, che lavora a Cassino. «Tutti a dire bravo Marchionne, ma a noi interessa lavorare: quello continua a promettercelo da anni e da anni non lavoriamo. Speriamo sia la volta buona», commenta Stefano che lavora a Mirafiori. La notizia della conquista dell'intera Chrysler viene commentata sui social network, passatempo quasi obbligato per i 30.727 lavoratori italiani (nel settore auto, dati Fim-Cisl) del gruppo da ieri ufficialmente globale. La gran parte di loro infatti è in cassa integrazione con una media di lavoro che in molti casi non arriva a 5 giorni al mese. Il tutto per produrre (compresi i furgoni Ducato di Atessa) circa 530mila auto contro le 678mila del già grigio 2011.

Se il massimo esperto di Fiat in Italia, il professor Giuseppe Berta, ha dichiarato a L'Unità che senza l'accordo di mercoledì «si poteva tirare una riga sopra alla produzione di auto in Italia», i numeri dicono che quella stessa produzione nel 2013 ha toccato il picco più basso. E che anche

IL DOSSIER

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Da due anni si attende il nuovo modello Alfa Romeo. Ma, bene che vada, entrerà in produzione a fine 2015. Nel frattempo ancora tanta cassa integrazione

per l'anno appena cominciato non si prevedono miglioramenti tangibili. L'interrogativo più grosso è questo: la scommessa di Marchionne si sposta verso l'alto le produzioni darà lavoro a tutti?

L'epicentro dello scontento e dell'incertezza è Cassino. Nello stabilimento ciociaro di Piedimonte San Germano nel 2013 si sono prodotte 70mila auto. La metà rispetto al 2011 (131mila), da quando cioè si aspetta il nome del modello che

dovrà sostituire le ormai vetuste Bravo e Delta. 13.860 dipendenti (senza considerare gli altrettanti che lavorano nell'indotto) sono in cassa integrazione da anni: 95 giorni nel 2012, 115 nel 2013. Lo stabilimento riaprirà l'8 gennaio ma richiederà da lunedì 20 a venerdì 31, con l'unico contentino concesso dall'azienda: il 23 gennaio, festa del patrono Sant'Amasio, verrà retribuita regolarmente come festività. Ulteriori giorni di cig sono previsti per il 3 e il 7 febbraio. Dovrebbero essere gli ultimi giorni di questa versione di cassa integrazione. Le 52 settimane di quella ordinaria scadono a fine febbraio-inizio marzo. L'azienda ne chiederà certamente un'altra, questa volta straordinaria per ristrutturazione. Si spera che, sempre che non lo faccia nell'incontro con Marchionne previsto a fine mese, nella richiesta Fiat chiarisca finalmente quale nuovo modello produrrà a Cassino. Dovrebbe essere la nuova Alfa Romeo. Dovrebbe chiamarsi Giulia e dovrebbe essere prodotta dalla fine del 2015. Troppi condizionali. L'unica certezza è di due altri anni di cassa integrazione che seguono un biennio di lavoro già a

singhiozzo. A Mirafiori la situazione è molto simile. 15.437 lavoratori delle carrozzerie quest'anno hanno prodotto la pochezza di 20mila Mito: un terzo dei 62mila modelli del 2011. I giorni di cig del 2013 sfiorano i 200. Ora il primo e storico stabilimento Fiat è stato unito a Grugliasco per il cosiddetto Polo del lusso. Stanno bene solo i 990 operai che sono già stati distaccati lì dove producono le Maserati (la Ghibli e la 4 porte): quasi 20mila nel 2013. Ma a Mirafiori non si produrrà niente fino al 2015 quando sarà lanciato il Suv Levante.

POMIGLIANO, RISCHIO MOBILITÀ?

Scendendo a Pomigliano le cose non vanno meglio. La Panda strappata alla Polonia dal dicembre 2011 non è riuscita a riportare al lavoro tutti i 4.809 dipendenti. Con l'accordo del 2 marzo scorso la newco è sparita e tutti i lavoratori della vecchia Fga sono tornati sotto un'unica insegna. A fine anno c'è stato un lieve incremento della produzione che ha portato a superare quota 150mila Panda sfornate nel 2013. Ma tutto questo non è bastato a far scattare il famoso terzo turno,

quello chiesto da Marchionne nel referendum (assieme alla riduzione delle pause, allo straordinario comandato e alla quasi impossibilità di fare sciopero) che furono all'origine del primo referendum spacca sindacati. La cassa integrazione (ora a rotazione) scadrà a fine marzo. A fine febbraio verrà fatta una verifica con i sindacati firmatari (la Fiom come al solito verrà convocata separatamente, anche se può vantare la prima assemblea post referendum tenuta a metà dicembre) quando la novità potrebbe essere la richiesta di un contratto di solidarietà, novità assoluta in casa Fiat-Chrysler. L'alternativa è una procedura di mobilità.

Il giro d'Italia degli stabilimenti, senza dimenticarsi della chiusura di Termini Imerese, si conclude a Melfi. Luogo scelto da Marchionne per lo sfortunato spot elettorale pro Monti lo scorso anno. Qui a luglio i 5.557 operai in cassa da due anni (146 giorni nel 2012, più di 100 nel 2013) dovrebbero far uscire la prima 500X, mentre a fine anno toccherà al primo Suv. La prima Jeep prodotta in Italia. Il primo figlio dell'alleanza globale che ha cancellato la Fiat.