

«Ora accordi più moderni»

Marchionne: la disdetta è un fatto tecnico atteso dai lavoratori

Giorgio Pogliotti
ROMA

Dopo l'annuncio della disdetta del contratto dei metalmeccanici dal prossimo 1° gennaio, Fim-Cisl, Uilm, Fimsmic e Ugl chiedono un incontro in tempi stretti con la Fiat per definire il contratto di gruppo. Mentre la Fiom - destinata a rimanere fuori dagli stabilimenti del Lingotto, non avendo firmato le intese - proclama due ore di sciopero nelle fabbriche Fiat per organizzare le assemblee, con il possibile stop di tutta la categoria, sollecitando un intervento del Governo.

I sindacati tornano a dividersi sulla strategia della Fiat che considera il contratto di Pomigliano il modello di riferimento per il contratto di gruppo. L'ad della Fiat, Sergio Marchionne, spiega che la disdetta formale degli accordi «ha un aspetto esclusivamente tecnico», fa seguito «alla decisione di uscire dal sistema confindustriale» ed «era ampiamente attesa dagli addetti ai lavori», ricordando di «aver confermato nelle scorse settimane che tutti gli stabilimenti dell'auto in Italia, ad eccezione di Termini Imerese, avranno una precisa missione con nuovi prodotti». Marchionne ribadisce «l'obiettivo di voler allineare il sistema produttivo italiano agli standard richiesti dalla concorrenza internazionale» e l'annuncio ai sindacati «rientra a pieno titolo nelle iniziative intraprese per migliorare la competitività e l'efficienza della nostra struttura produttiva». Marchionne è convinto che occorra «mettere

da parte anni di contrattazione aziendale obsoleta e non più coerente con le condizioni attuali», dal canto suo la Fiat si impegna a «definire al più presto possibile con i sindacati accordi più moderni, in grado di assicurare la flessibilità e la governabilità degli stabilimenti», ma anche di «garantire alle persone condizioni di lavoro migliori e adeguati trattamenti economici».

Per il neo ministro del Lavoro, Elsa Fornero, la disdetta «è una questione delicata che va trattata con grande attenzione»; il ministro dello Sviluppo econo-

L'OBIETTIVO

L'ad assicura che le nuove regole garantiranno flessibilità e governabilità ma anche condizioni migliori e trattamenti salariali adeguati

mico, Corrado Passera risponde con un «no comment», e in vista del tavolo odierno su Termini Imerese spiega: «Ce ne stiamo occupando, stiamo seguendo il tema che è molto importante». La Fiom replica all'iniziativa della Fiat proseguendo nell'offensiva giudiziaria e con la proclamazione di 2 ore di sciopero in tutto il gruppo Fiat per organizzare assemblee dei lavoratori, dando appuntamento martedì prossimo al Comitato centrale che deciderà se indire uno sciopero di tutti i metalmeccanici. «Il problema non riguarda solo i lavoratori Fiat - afferma il numero uno della Fiom, Maurizio Landini -

ma è un problema generale. Non avendo nessuna intenzione di firmare l'accordo di Pomigliano, non avremo Rsa», che saranno le uniche forme di rappresentanza riconosciute negli impianti Fiat. Come contromossa le tute blu della Cgil a gennaio faranno votare i lavoratori per eleggere i delegati Fiom: «Se Fiat non li riconosce sarà accusata di comportamento antisindacale - aggiunge Landini - violazione dello Statuto dei lavoratori e della Costituzione. Penseremo a iniziative giuridiche e legali». Landini si appella al nuovo Governo: «Se ha qualcosa da dire di diverso dal precedente ne ha l'occasione».

Per la Cgil un ruolo di mediazione potrebbe essere svolto proprio dall'Esecutivo, con l'avvio di un tavolo sulle politiche industriali che abbia al centro la questione Fiat. La leader della Cgil, Susanna Camusso, incalza l'azienda: «Non è noto e non è conosciuto quale sia il piano industriale della Fiat, che continua a tentare di scaricare sui lavoratori le conseguenze delle sue non scelte - afferma - Abbiamo visto come ha non risposto alla Consob». Camusso si rivolge alle altre due confederazioni: «Lo dico a Cisl e Uil, un grande sindacato confederale non può mai accettare un'azienda che decida di escludere altri sindacati».

Ma con Cisl e Uil il solco è profondo e l'appello della Camusso sembra destinato a cadere nel vuoto. Per Raffaele Bonanni «la Fiat ha fatto la scelta autonoma di non aderire più a Confindustria» e quindi «ci chiederà di fa-



Torino. L'ad Sergio Marchionne

re un contratto nazionale dell'Auto che noi faremo», per «avere regole valide per tutti gli opifici della Fiat e accordi aziendali ritagliati alle varie realtà del mondo Fiat». Il segretario generale della Cisl ricorda i precedenti più famosi: «Sarà come il contratto che ha Poste Italiane, una grande azienda che ha un solo contratto valido solo per i postali, cui seguono accordi aziendali - spiega -. Così anche l'Enel che ha un contratto nazionale, essendo una grande azienda come la Fiat, e poi accordi provinciali». Bonanni sottolinea le positive ricadute economiche dell'operazione: «Con l'applicazione del contratto Mirafiori e Pomigliano c'è possibilità, attraverso la maggiore produttività, di guadagnare da 4mila a 4.500 euro lordi in più all'anno».

Sulla stessa linea il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti: «La disdetta degli accordi da parte della Fiat è coerente con la scelta di dar vita ad un nuovo contratto che rilanci l'industria dell'auto - dice -. Bisogna avviare subito un tavolo negoziale che si ponga questo obiettivo, puntando sulla crescita salariale e sulla produttività». Per Angeletti tutti i sindacati «devono assumersi la responsabilità di offrire ai lavoratori della Fiat una prospettiva di sviluppo», dunque «non è accettabile che la Fiom operi in una condizione di privilegio in cui non si assume alcun impegno contrattuale e pretende di avere mani libere, violando così la legge e lo Statuto dei lavoratori».

ORIPRODUZIONE RISERVATA

I contenuti. Si punta a recuperare i punti giudicati migliorativi

Così Fiat «replicherà» il modello Pomigliano

... Analoghi o migliorativi. Così secondo la Fiat saranno i trattamenti del prossimo contratto nazionale-aziendale del Lingotto. Se si guarda lo schema di Pomigliano alcuni aspetti che migliorano il contratto nazionale dei metalmeccanici ci sono, come ammettono le sigle sindacali che lo hanno firmato.

Un primo punto riguarda i minimi contrattuali: nel contratto di Pomigliano sono stati rivisti al rialzo (sui 30 euro al mese in media). Altra questione il diverso sistema di inquadramento, più finalizzato alla crescita professionale. Non c'è la suddivisione sui livelli (da 1 a 7 nel contrat-

to nazionale), ma su 5 fasce più ampie. Ciò consente una maggiore flessibilità sui eventuali miglioramenti salariali e sulla crescita professionale.

L'intesa di Pomigliano è intervenuta anche sugli scatti di anzianità. Il meccanismo di calcolo del contratto dei metalmeccanici è stato azzerato per introdurre un nuovo sistema. A guadagnarci sono in particolare i lavoratori più anziani, quelli cioè che hanno già ottenuto i 5 scatti del vecchio contratto (saranno riconosciuti come un superminimo individuale). Se si calcola anche il fatto che nell'intesa di Pomigliano viene pagata la riduzione del-

la pausa il sindacato aveva calcolato che in media ogni lavoratore avrebbe potuto guadagnare sui 300-400 euro in più all'anno.

Una cifra dalla quale viene esclusa la maggiorazione legata ai turni (in questo caso, a seconda dei turni che si troverebbe a fare il lavoratore, la cifra può essere ancora superiore). A sentire i sindacalisti, lo stabilimento di Melfi, per esempio, migliorerebbe le condizioni retributive. Il nuovo contratto di gruppo sarebbe l'occasione per rivedere alcuni aspetti accettati ma su cui si vuole riaprire la discussione: le regole sulla malattia inserite nel contratto di Mirafiori (li finalizzate a combattere alcuni picchi di assenteismo) e, nel contratto di Pomigliano, le regole che riguardano i permessi elettorali.

N. P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I giuslavoristi. Da chiarire come va considerata l'intesa di giugno

Il nodo delle norme applicabili da gennaio

Serena Uccello

Disdetto il contratto nazionale dei metalmeccanici - insieme a un elenco d'intese che sprofonda fino al 1971 - a partire dal 1° gennaio 2012 che tipo di copertura contrattuale avranno i dipendenti degli stabilimenti Fiat in Italia? «Sul piano tecnico - spiega Arturo Maresca, ordinario di Diritto del Lavoro, all'università di Roma Tre - non mi pare ci siano particolari ostacoli, d'altra parte l'intesa di Pomigliano viene già definita come un contratto di primo livello, basterà estenderla a tutto il gruppo e prevedere delle appendici aziendali». Il vero nodo è piuttosto un altro

ed è, essenzialmente, politico.

«Il nuovo contratto cioè entrando in vigore dal 1° gennaio 2012, ovvero dopo la scadenza del contratto nazionale dei metalmeccanici firmato dalla Fiom nel 2008 che si esaurisce appunto a fine anno, dovrebbe andare a sostituire il contratto collettivo sottoscritto invece da Fim e Uilm nel 2009 e che scade alla fine del 2012. Una sostituzione fattibile, è chiaro, se Fim e Uilm la accetteranno, se cioè accetteranno di firmare il nuovo contratto», prosegue Maresca. A questo punto però si pone un'altra domanda per i sindacati. Il nuovo testo si collocherà dentro o fuori la cornice

dell'accordo del 28 giugno? «Questo futuro contratto Auto - specifica Michel Martone, ordinario di Diritto del Lavoro alla Luiss - si strutturerà all'interno dei principi tracciati dall'accordo siglato il 28 giugno da Cgil, Cisl e Uil con Confindustria o no?». L'intesa di giugno è quello che per intenderci sterilizza l'articolo 8 della Manovra sulla derogabilità alla contrattazione aziendale della disciplina sui licenziamenti.

Le sigle di categoria non potrebbero non considerare l'accordo interconfederale che vale appunto per le confederazioni, ma vale anche, in virtù di una postilla inserita il 21 settembre per le categorie. D'altra parte una retromarcia (delle categorie), sempre possibile, sul piano teorico su quello pratico le porrebbe di certo in una posizione imbarazzante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il governo intervenga sulla questione Fiat oppure sarà sciopero»

AIRAUDO. Intervista al segretario nazionale Fiom.

«Il Lingotto deve rispondere alle richieste Consob».

DI GIUSEPPE CORDASCO

■ «Lo scontro con Fiat è duro, ma non si può chiedere a noi della Fiom semplicemente di capitolare. È per questo che serve l'intervento urgente di una terza parte, ossia del governo, che deve convocare immediatamente un tavolo di confronto, altrimenti sarà sciopero generale». Parole di Giorgio Airaudò, responsabile nazionale auto delle tute blu della Cgil: non esita a sventolare la minaccia di uno sciopero, ma lascia aperta la porta al confronto.

Dunque, se il nuovo esecutivo Monti vi chiamasse per intavolare una trattativa con Marchionne, voi sareste disponibili?

Noi chiediamo da sempre che si riapra il confronto con il Lingotto. Noi non siamo un Cobas, non abbiamo mai abbandonato il tavolo della trattativa e siamo pronti in ogni momento a riprenderla portando le nostre controproposte. Quello che non possiamo accettare sono le imposizioni.

Ma una trattativa estenuante è proprio quello che la Fiat vuole evitare...

Esatto. È per questo che non so se Marchionne accetterà mai di sedersi di nuovo per dialogare. In realtà quello che vuole la Fiat è avere le mani libere in Italia. In America invece ha firmato un contratto di 280 pagine, molto dettagliato. Il governo allora deve costringere Marchionne a trattare. Mi accontenterei anche solo che rispondesse alle domande fatte dalla Consob circa i futuri impegni industriali del Lingotto.

Se ciò non dovesse accadere, sarà sciopero generale?

Io non penso di essere un estremista. Estremista in questi mesi è stata semmai la Fiat che ha perseguito un proprio disegno dividendo i sindacati, favorito dalla totale assenza del governo. Oggi noi chiediamo che questa latitanza venga colmata e che l'esecutivo faccia sentire la sua voce, perché con il modello Marchionne si mina la coesione sociale e si rischia di togliere ogni certezza alla ripresa economica.

Non mi ha risposto sullo sciopero.

Intanto abbiamo proclamato una serie di scioperi di un'ora per poter fare delle assemblee negli stabilimenti e spiegare bene ai molti lavoratori che ancora non lo sanno, che cosa c'è nel famoso contratto di Pomigliano. Poi attenderemo che sul versante politico si muova qualcosa, se ciò non dovesse avvenire è chiaro che lo sciopero generale sarà una delle opzioni.

Cosa contestate del contratto di Pomigliano, i suoi contenuti o il fatto che sia un'intesa aziendale?

È un accordo a perdere, in cui ci viene chiesto di uscire dal contratto nazionale, di aumentare gli straordinari, di diminuire le pause, di spostare l'orario di mensa, il tutto senza nessun impegno preciso sugli investimenti previsti.

Lo spread Fiat

di **Giorgio Meletti**

ORF

Sergio Marchionne non poteva spiegarci meglio il divorzio tra la Fiat e i destini dell'Italia. Il governo Monti nasce sotto il segno della coesione invocata dal presidente Napolitano. Il manager innovativo subito avverte gli operai della Fiat che la loro coesione si chiama obbedienza, e pazienza se la promessa di un posto di lavoro in cambio della libertà sindacale si sta rivelando un inganno. È allarmante la frase con cui Marchionne saluta il nuovo esecutivo, augurandosi che non sia disturbato da "un'irragionevole interferenza della politica". Palazzo Chigi come il Lingotto, dunque. Chi teme una sospensione della democrazia adesso sa che qualcuno la desidera. Non solo. L'epoca



degli Agnelli sempre al fianco del governo termina qui. La Fiat è all'opposizione e dice di non sapere se Monti sarà in grado di trattenerla in Italia.

Anche per attenuare la risonanza di uno strappo indifferente all'interesse generale, la disdetta di tutti i contratti ar-

riva nel momento più drammatico per il go-

verno, impegnato a scongiurare bancarotta statale e naufragio dell'euro. Eppure non sfugge l'imbarazzo dei monosillabi emessi dai ministri competenti, Elsa Fornero e Corrado Passera. Di fronte a un gruppo che vuole la politica fuori dal governo e il governo e il sindacato fuori dall'azienda, in che lingua potranno sillabare un discorso di politica industriale?

L'Italia sta per rimanere senza il settore dell'auto. Il bubbone della corruzione dentro Finmeccanica sfocerà probabilmente nella vendita dell'Ansaldo-Breda, l'ultima fabbrica di treni rimasta. Edomani, con la chiusura della Fiat di Termini Imerese, esploderà un nuovo dramma sociale.

È vero che l'emergenza dei conti pubblici resta centrale. Ma proprio perché Marchionne vuole imporre una visione di breve termine, con le scadenze delle sue stock option a scandire il tempo, il governo Monti è chiamato a battere un colpo. L'Italia deve decidere con urgenza su pensioni e Ici. Ma anche sul futuro della civiltà del lavoro, unica risorsa per ripagare il nostro debito.

I sindacati travolti dal caterpillar Marchionne

CONTRATTO POMIGLIANO PER TUTTI: LANDINI SCIOPERA CONTRO "L'ESTREMISTA", BONANNI APRE, IL GOVERNO TACE

di **Salvatore Cannavò**

È "l'estremismo di Sergio Marchionne" a costringere la Fiom ad annunciare nuovamente scioperi e assemblee nel gruppo Fiat. La Fiat aveva annunciato di voler fare di Pomigliano un'eccezione, oggi quel modello potrebbe divenire il contratto della Fiat, valido per tutto il gruppo, oltre 83 mila dipendenti nel settore Auto e Industrial.

È IL SENSO che la Fiom legge dietro l'ultima mossa dell'"estremista Marchionne" - la definizione è di Giorgio Airaudò - a pochi giorni dall'insediamento del nuovo governo: disdetta di tutti gli accordi aziendali. Una bomba nel mondo politico e sindacale. Il nuovo scontro avviene a pochi giorni dall'insediamento del governo Monti il quale, come rivendica il leader della Fiom Maurizio Landini, avrebbe gli strumenti per bloccare la Fiat. Basterebbe una moratoria all'articolo 8. "Se il governo ha qualcosa da dire - dice il segretario della Fiom - ora ne ha l'occasione, ma deve farlo in tempo perché non ci si può permettere l'ambiguità". Ma sia Corrado Passera, ministro dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture, sia Elsa Fornero, ministro del

Lavoro, si sono rifugiati dietro parole di circostanza: "No comment", il primo; "È una vicenda molto delicata", la seconda.

Il riferimento a Passera è importante sia per la vicenda di Termini Imerese, dove lo stabilimento Fiat chiuderà domani, sia perché, come ricorda Airaudò, "questo governo ha l'autorevolezza per chiedere quello che Berlusconi non ha mai voluto alla Fiat: un piano industriale". Il Lingotto, infatti, ha deciso di non parlare più di modelli e di investimenti e Fabbrica Italia è scomparsa dal tavolo. Tanto che Landini si permette una battuta: "Ho letto che il governo vuole utilizzare solo auto italiane? Andranno tutti in Panda?". Auto di segmento superiore, infatti, in Italia non se ne costruiscono più, "a parte la Maserati".

Le accuse sull'estremismo di Marchionne (ieri sera il segretario del Pd Bersani ha parlato di "un'iniziativa garibaldina") nascono da una preoccupazione. Non c'è un rischio estremismo nelle fabbriche, secondo la Fiom. "Siamo però in una fase in cui a tutti è chiesto di fare un passo a lato ed ecco invece che la Fiat avanza inesorabilmen-

te", protesta Airaud, "ma non è più tempo dell'estremismo. La crisi e l'emergenza del paese impongono che anche la Fiat faccia un passo di lato". Un messaggio rivolto chiaramente al nuovo esecutivo.

NON È BASTATO che ieri Marchionne negasse di voler ridurre ulteriormente la forza lavoro per rasserenare il clima. L'idea del Lingotto è di arrivare a un contratto nazionale del gruppo che, con l'ausilio di Fim, Uilm, Fismic e Ugl, riproduca l'essenza del contratto Pomigliano. La netta apertura di Raffaele Bonanni spinge in questa direzione. Il segretario della Cisl ha indicato ieri il suo modello ideale: "Come per le Poste Italiane o l'Enel puntiamo a

una grande azienda che ha un solo contratto, con un accordo nazionale cui seguono accordi aziendali". Lo schema è interno all'accordo del 28 giugno, siglato anche dalla Cgil: un contratto nazionale con deroghe a quelli sottostanti. Ma nel caso Fiat il riferimento è rappresentato da Pomigliano e Mirafiori, applicando i quali, dice ancora Bonanni, "c'è possibilità, attraverso la maggiore produttività, di guadagnare da 4.000 a 4.500 euro lordi in più all'anno". Ma la Fiom, e la stessa Cgil, non possono essere della partita. Per la Cgil è una difficoltà supplementare perché rischia di spezzare il riavvicinamento con Cisl e Uil e di favorire una nuova conflittualità nel periodo in cui si avvia la trat-

tativa con Monti su pensioni, mercato del lavoro e ammortizzatori sociali.

Per la Fiom è invece la conferma di una situazione già denunciata. E infatti ieri Maurizio Landini ha annunciato due ore di sciopero immediato da utilizzare per fare le assemblee nelle fabbriche del gruppo. La Fiom distribuirà poi in tutti i posti di lavoro il testo integrale dell'accordo di Pomigliano, corredato da una copertina con l'immagine dello "zio Sam" americano che dice "Adesso tocca a te".

E NON È ESCLUSO un nuovo sciopero generale. Per fronteggiare il problema dell'agibilità sindacale - se non firma il nuovo contratto la Fiom resta fuori dalle fabbriche - si punta a organizzare l'elezione di propri rappresentanti sindacali, a partire dal mese di gennaio, e di presentarli alla Fiat. Se non verranno riconosciuti scatteranno le cause legali. Nella Fiom, e nella Cgil, c'è anche chi pensa alla "firma tecnica", firma cioè senza condividere l'accordo, ma garantendosi i diritti sindacali. Landini però non è di questo avviso e si sta organizzando anche per sfuggire alla morsa di Marchionne tornando a fare le tessere della Fiom direttamente, senza chiedere la trattenuta all'azienda.

L'ad Fiat Sergio Marchionne (foto LaPresse)



Bersani: quella della ad è un'iniziativa garibaldina
La Fiom pensa al tesseramento diretto

DISDETTA FIAT • La Fiom si prepara a rispondere a Marchionne. E interroga sia i partiti che il nuovo governo

«Questa decisione riguarda tutti»

Francesco Piccioni

ROMA

«**S**e un grande gruppo industriale, con il consenso di alcuni sindacati e del governo precedente, può farsi da solo un regolamento al posto del contratto nazionale, è difficile impedire che altre imprese possano decidere di fare altrettanto». La questione posta da Fiat con la disdetta di tutti i contratti e di tutti gli accordi («fin dal 1971», addirittura) è dunque di ordine *politico*, oltre che sindacale, perché investe alla radice le relazioni industriali in Italia. Non solo degli 82.000 sfortunati dipendenti del Lingotto, e nemmeno soltanto i circa due milioni di metalmeccanici, ma proprio tutti quelli che hanno un lavoro (con qualsiasi contratto) o lo avranno in futuro.

La sala della Fiom non ce la fa a

«Subito assemblee in sciopero; pronti al referendum sull'art. 8 del decreto Sacconi»

contenere tutte le truppe e i giornalisti piovuti qui per sapere come risponderà il sindacato maggioritario dei metalmeccanici a una mossa dichiaratamente tesa – nero su bianco, nel «contratto Pomigliano» – a lasciarlo fuori dagli stabilimenti. Maurizio Landini, segretario generale, ha la faccia serena di chi deve fare una battaglia terribile con non molti alleati dalla sua parte, ma non può fare altro ed è determinato a farlo al meglio. «Noi non siamo sorpresi. Marchionne aveva detto che l'avrebbe fatto già quando ha annunciato la sua uscita da Confindustria. E una cosa che gli va riconosciuta è che fa quello che dice, se non si tratta di investimenti in Italia». «Basta leggere la lettera inviata il giorno prima a tutti i sindacati presenti nel gruppo, in cui si invoca la necessità di un «riassetto ed una armonizzazione delle discipline contrattuali collettive aziendali e territoriali che si sono succedute nel tempo». per Pomigliano avevano chiesto «un'eccezione». Ora l'eccezione diventa la regola per tutti gli stabilimenti.

In ballo però non c'è tanto la Fiom («abbiamo 110 anni, esisteremo ancora per molto»), quanto «la libertà delle persone di scegliersi il sindacato che li deve rappresentare, per tutelarsi e contrattare sia il salario che le condizioni di lavoro». Nel «modello Pomigliano» questo è escluso: solo le organizzazioni che hanno firmato quanto la Fiat ha messo loro sotto il naso, senza modificare nemmeno una virgola, potranno nominare dall'alto i propri «delegati». Ma la libertà, dice la Costituzione, non può fermarsi davanti al cancello di una fabbrica. Qualunque sia l'imprenditore che ha le chiavi. «Se passa questa cosa, si ritorna all'800, non nel futuro». Ai padroni delle ferriere e alla giungla delle regole.

Sul piano politico, però, le reazioni alla scelta non sono state fin qui molto ficcanti. Giorgio Airaud, responsabile del settore auto, ride amaro: «stavolta non potranno cavarsela, come con il 'referendum' di Pomigliano, consigliando ai lavoratori come votare; ora devono dire e fare qualcosa». L'allusione a tante «teste fini» del Pd non potrebbe essere più esplicita. «Questa è l'applicazione dell'art. 8 del decreto Sacconi, che esiste solo perché Fiat lo ha chiesto; era stata condannata dal tribunale di Torino per comportamento antisindacale e non avrebbe potuto fare quello che oggi ha fatto». I «politici» – il governo – aboliranno o no l'art. 8? La Fiom, fin da subito, è pronta a raccogliere le firme per un referendum abrogativo.

Con il nuovo governo non c'è stato ancora nessun contatto. Oggi – al tavolo per Termini Imerese, stabilimento Fiat chiuso da oggi – potrebbe esserci un primo faccia a faccia su un punto specifico. Fiat e Finmeccanica sono due capitoli dolorosi non solo per i lavoratori, ma anche per la capacità del paese di mantenere produzioni strategiche. «Noi abbiamo proposto di discutere di un «piano

nazionale della mobilità sostenibile'», ricorda Landini. «Abbiamo letto che i ministri vogliono girare solo su macchine italiane. Bene. Ricordiamo loro che possono scegliere solo la Punto, dal prossimo anno la Panda, oppure la Ferrari. Perché la nuova Thema la fanno in Canada».

Ma cosa farà la Fiom per impedire che il diktat Fiat si realizzi? Un «problema di carattere generale» richiede una risposta altrettanto generale, non limitata a un'azienda o una categoria. «Abbiamo già appuntamenti fissati con la Cgil nazionale; e il 29 si riunirà il Comitato centrale della Fiom per decidere quali iniziative prendere». Prima d'allora ci saranno due ore di «assemblea in sciopero», perché in molte fabbriche Cisl e Uil si rifiutano di convocare assemblee e quindi «si rende necessario scioperare per poterle tenere».

«Distribuiremo a tutti i lavoratori il testo del modello Pomigliano», in modo da mettere a confronto «come lavorano oggi e come dovranno farlo domani». Con un «orario totalmente a disposizione dell'azienda, riduzione delle pause, niente retribuzione in caso di malattia, senza diritto di sciopero né di votare per scegliere i propri delegati». Infine, «a gennaio faremo votare ed eleggere i nostri delegati in tutti gli stabilimenti; se Fiat non li accetterà dimostrerà un 'comportamento antisindacale'». Va da sé che il Cc si martedì prossimo potrà implementare – e molto – queste prime reazioni.



GLI IMPIANTI SICILIANI

Oggi il debutto di Passera
sul dossier Termini Imerese

«Ce ne stiamo occupando, stiamo seguendo il tema che è molto importante». Con queste parole il ministro dello Sviluppo e delle Infrastrutture, Corrado Passera (nella foto), si è riferito ieri alla delicata vertenza Fiat di Termini Imerese. Quello dello sito siciliano è uno dei

dossier più caldi presenti sul suo tavolo, e proprio oggi pomeriggio è previsto il «debutto» del neo ministro: alle 14, nella sede del ministero in Via Veneto, è fissato infatti un incontro con sindacati, Fiat e Dr Motor, l'azienda molisana di assemblaggio auto che dovrebbe rilevare gli impianti. Nel corso degli ultimi incontri, era emerso il nodo sugli incentivi alla mobilità per i lavoratori che aggraverrebbero nei prossimi anni i requisiti per il pensionamento: La Fiat si era detta disponibile a una mobilità incentivata finalizzata alla pensione ma aveva anche dichiarato di non poter applicare le tabelle di incentivi solitamente utilizzate nel gruppo, poiché il numero dei dipendenti pensionabili sarebbe troppo elevato, comportando costi insostenibili. Per i sindacati si tratta in tutto di 650-700 lavoratori, mentre alla Fiat risulterebbero 511 pensionabili, stando ai contributi maturati da ciascun dipendente. Inoltre la Fiom non ha ancora sciolto la riserva sulla pre-intesa sottoscritta dagli altri sindacati con Dr Motor: per i metalmeccanici Cgil il sì potrà arrivare solo in un quadro di intesa complessiva, che quindi coinvolga allo stesso tempo la Fiat e l'azienda guidata da Di Rasio.

Extra-Fiom / GOVERNO CAUTO. A GIORNI IL TAVOLO CON FIAT

Ministra Fornero, esordio british Ma Cisl e Uil sono pronti alla firma

L'esordio della nuova ministra del Welfare su uno dei temi più scottanti sul tavolo – la vertenza Fiat – è decisamente *british*: nessuna spataffiata ideologica sugli anni Settanta da archiviare e l'importanza dei contratti decentrati – come ci si sarebbe potuti aspettare invece dal suo predecessore Maurizio Sacconi – ma piuttosto un commento cauto: la disdetta dei contratti da parte del Lingotto «è una questione delicata che va trattata con grande attenzione», ha spiegato ieri.

Complice il clima politico cambiato – con la «sobrietà» approdata al potere – complice, anche, la collocazione sicuramente più verso centro-sinistra della nuova ministra, per il momento insomma l'esecutivo sceglie di non gettare benzina sul fuoco, anche se prima o poi una qualche posizione più definita dovrà comunque prenderla (e anche non avere posizioni, potrebbe equivalere a una scelta di campo). D'altra parte, lo stesso segretario generale della Fiom Maurizio Landini, in conferenza stampa ieri aveva chiesto chiarezza:

«Se questo nuovo governo ha qualcosa da dire di diverso dal precedente, lo faccia ora – ha detto – Il tempo delle ipocrisie mi sembra concluso».

Cisl e Uil, al contrario, non badano troppo ai distinguo, e anzi accelerano; ieri Fim, Uilm e Fismic hanno scritto una lettera alla Fiat per chiedere «un incontro urgente per mettere a punto un nuovo contratto per gli stabilimenti del gruppo a partire dal 2012 dopo la disdetta data dall'azienda». Questo faccia a faccia, fa sapere la Uilm, si potrebbe già tenere la settimana prossima. Dato che, appunto, si dovrebbe arrivare a una firma possibilmente entro fine anno.

«Questa decisione di Fiat dobbiamo trasformarla in una opportunità – spiegava ieri il segretario nazio-

nale Fim Cisl Bruno Vitali – con l'obiettivo di arrivare a un contratto che sia un po' più alto di quello metalmeccanico, con uno scambio basato sulla flessibilità». «La Fiat ha fatto la scelta autonoma di non aderire più a Confindustria. E quindi chiederà a noi di fare un contratto nazionale dell'Auto. Che noi faremo – aggiunge il segretario Cisl Raffaele Bonanni – Un contratto che avrà regole nazionali, valide per tutti gli opifici Fiat e avrà regole aziendali, con accordi che si tagliano alle pur varie realtà del mondo Fiat».

A gettare un ponte con la Fiom è il numero due della Cisl, il segretario confederale Giorgio Santini: «Il nostro obiettivo – ha spiegato – è che si arrivi rapida-

mente a estendere a tutto il gruppo Fiat il nuovo contratto di primo livello che in parte conosciamo già ma che deve essere maggiormente definito anche in rapporto a quello che è il contratto nazionale dei metalmeccanici. Ci auguriamo che anche la Fiom partecipi alla trattativa».

Dentro il Pd, come si sa, le posizioni non sono mai unitarie, soprattutto su temi delicati come

il lavoro: ma il responsabile economico Stefano Fassina è certo che il partito di Bersani non tornerà a spaccarsi come era stato nei mesi scorsi (ad esempio sul referendum a Mirafiori). «Mi pare – ha spiegato – che ci sia stata una posizione molto condivisa nel Pd sulla scelta di Marchionne, che è sbagliata, unilaterale e che alimenta il conflitto. Noi abbiamo bisogno di cooperazione. L'era di Marchionne "senza se e senza ma" per me non è mai cominciata».

Contro la Fiat si è pronunciato ieri anche il sindacato di base Usb, che ha chiamato i lavoratori alla mobilitazione immediata. Il sindaco di Napoli Luigi De Magistris ha detto che la scelta della Fiat «rappresenta un fatto grave, una svolta negativa nel Paese».

La titolare del Welfare:

«Questione delicata, che va trattata con attenzione». Bonanni (Cisl): «Presto un nuovo contratto per l'auto»

Lavoro Marchionne disdice tutti gli accordi sindacali. Landini: «Sciopero»

Tutta la Fiat come Pomigliano Ma solo la Fiom si ribella

Roberto Farneti

Subito due ore di sciopero, da utilizzare nei prossimi giorni per tenere assemblee informative in tutti gli stabilimenti del gruppo Fiat. Dopodiché sarà il comitato centrale della Fiom, già convocato per il 29 novembre, a valutare le azioni più «utili e efficaci» da intraprendere a difesa della «libertà» e dei «diritti dei lavoratori», compresa l'eventuale proclamazione di un nuovo sciopero generale di categoria. I metalmeccanici della Cgil fanno quadrato all'indomani della decisione della Fiat di disdettare tutti i contratti applicati nel gruppo e tutti gli altri contratti e accordi aziendali e territoriali vigenti. Una mossa per certi versi attesa, dopo l'uscita del Lingotto da Confindustria, ma non per questo meno grave, in primo luogo per gli effetti negativi che essa produrrà sulla vita concreta dei 70mila operai dell'azienda. Senza contare che la breccia nelle relazioni sindacali aperta da Sergio Marchionne rischia di diventare una voragine, con migliaia di altre imprese operanti in Italia che potrebbero facilmente seguire la strada indicata dal numero uno di Fiat-Chrysler.

L'obiettivo di Marchionne, non dichiarato, era tuttavia chiaro fin dall'inizio: sostituire il vecchio contratto nazionale dei metalmeccanici con l'accordo separato raggiunto per Pomigliano d'Arco. Un accordo che la Fiom «non ha firmato e non firmerà mai», ribadisce il segretario generale

Maunzio Landini, perché peggiorativo delle condizioni dei lavoratori. Secondo Cisl e Uil, quell'intesa avrebbe dovuto essere un'eccezione, motivata con la necessità di rimuovere alcune problematiche particolari che limitavano la produttività dello stabilimento campano, per convincere la Fiat a dar seguito agli investimenti promessi. Quindi: taglio delle pause e aumento dei ritmi, fino alla limitazione del diritto di sciopero. Invece la Fiom lo aveva capito subito che Marchionne non si sarebbe fermato lì. Risultato: dal primo gennaio 2012 tutta la Fiat diventerà come Pomigliano, mentre il progetto Fabbrica Italia resta avvolto nella nebbia, malgrado i chiarimenti chiesti dalla Consob.

Purtroppo le tute blu della Cgil resteranno da sole a condurre questa battaglia. Per gli altri sindacati, a cominciare da Fim e Uilm, non è successo nulla di grave. «Ora l'azienda ci convochi subito per mettere a punto il nuovo contratto del comparto del-

**Camusso a Cisl e Uil:
«non si può escludere
un sindacato».**

**La replica: «Sì che si
può, ora il contratto
dell'auto». Il ministro:
«no comment».**

Ferrero: Fiat eversiva

l'auto», recita una lettera firmata anche dal Fismic. Il tavolo, fa sapere la Uilm, dovrebbe partire la prossima settimana. La Cisl, spiega Raffaele Bonanni, è «interessata a mantenere una regola nazionale per tutti gli stabilimenti Fiat e a stabilire regole contrattuali di secondo livello che si attagliano a ogni singola azienda Fiat», come accade per le Poste e per l'Enel. Dopo l'introduzione del «modello Pomigliano», ricorda ancora Bonanni, «molti dicevano che non si sarebbe investito» invece «hanno preso i lavoratori, si è stabilizzata la produzione delle Panda e, lavorando meglio, si guadagnerà in media 4000-4500 euro in più l'anno». Sarà: per ora l'unica certezza è che tra tre giorni Termini Imerese cesserà la produzione e che, nel frattempo, la cassa integrazione in tutto il gruppo è aumentata.

La decisione di Marchionne non riguarda solo i dipendenti della Fiat e nemmeno i metalmeccanici, ma tutti i lavoratori italiani. Landini lo ripete più volte, la Cgil se n'è già resa conto. Ieri Susanna Camusso ha esplicitamente accusato il Lingotto di voler «scaricare sui lavoratori le conseguenze delle sue non scelte». Dopodiché ha rivolto un appello a Cisl e Uil: «Un grande sindacato confederale - osserva Camusso - non può mai accettare un'azienda che decida di escludere altri sindacati». A Pomigliano infatti è stato stabilito che non solo i lavoratori non possono eleggere i propri rappresentanti ma chi non è firmatario del contratto non ha il diritto di essere rappresentato. Secondo

Luigi Angeletti, è giusto così: «Per rilanciare l'industria dell'auto - spiega il numero uno della Uil - è necessario puntare sulla crescita salariale e sulla produttività». In questo quadro, «tutti i sindacati - afferma Angeletti - devono assumersi la responsabilità di offrire ai lavoratori della Fiat una prospettiva di sviluppo. Non è accettabile, dunque, che la Fiom operi in una condizione di privilegio in cui, da un lato, non si assume alcun impegno contrattuale e, dall'altro, pretende di avere mani libere, violando così la legge e, in particolare, lo Statuto dei diritti dei lavoratori». Per la verità, una sentenza di primo grado emessa dal giudice di Torino ha stabilito che semmai è il contratto di Pomigliano a violare la legge, proprio perché nega ai lavoratori il diritto di scegliersi il sindacato da cui farsi rappresentare.

«Se il nuovo governo ha qualcosa da dire di diverso dal vecchio, lo faccia. Il tempo delle ipocrisie è finito», insiste Landini. Richiesta, per il momento, inevasa. L'unica cosa che ha saputo fare ieri il neoministro per lo Sviluppo economico, Corrado Passera, è stato trincerarsi dietro un imbarazzante «no comment». Chi non ha certo paura di prendere posizione è Paolo Ferrero: «La Fiat con un'azione eversiva si pone fuori dalla Costituzione italiana», accusa il segretario nazionale di Rifondazione comunista, che denuncia anche l'«assordante silenzio» del governo Monti.

Fiat, Fiom pronta allo sciopero generale

Marchionne: presto nuovi accordi con i sindacati. Il ministro Fornero: questione delicata

PAOLO GRISERI

TORINO — La Fiom annuncia «due ore di sciopero contro la scelta della Fiat di disdettare gli accordi». La Cgil, con Susanna Camusso, apprezza: «E' uno sciopero giusto». Nel tardo pomeriggio Sergio Marchionne risponde alle polemiche: «La disdetta degli accordi in vigore - dichiara l'ad del Lingotto - ha un aspetto esclusivamente tecnico e fa seguito alla nostra decisione di uscire dal sistema confindustriale». Frasi che, nelle intenzioni, dovrebbero gettare acqua sul fuoco: «Il nostro semplice obiettivo è quello di allineare il sistema produttivo italiano agli standard richiesti dalla concorrenza internazionale». Dunque, secondo Marchionne, «è necessario mettere da parte anni di contrattazione aziendale obsoleta». La Fiat «si impegna a definire il più presto possibile con le organizzazioni sindacali accordi più moderni in grado di assicurare la flessibilità e la governabilità degli stabilimenti».

Landini: intervenga il governo

Camusso: l'azienda tende a scaricare tutto sui lavoratori

Non c'è ancora una data ufficiale, ma tutto lascia pensare che il nuovo round tra Fiat e sindacati debba cominciare all'inizio della prossima settimana quando, verosimilmente, l'azienda convocherà tutte le organizzazioni dei lavoratori. Ieri il fronte del sì al contratto di Pomigliano (Fim, Uilm, Fismic e Ugl) ha inviato una lettera a Marchionne per chiedere un incontro urgente «per definire un contratto per gli stabilimenti del gruppo». Quel contratto che ricalcherà gli accordi separati. Tra le conseguenze c'è anche l'esclusione della Cgil da tutti i luoghi di lavoro del gruppo Fiat. Scenario che la Fiom contrasterà. Ieri Maurizio Landini ha annunciato che l'organizzazione «ricorrerà a tutte le forme di protesta, non escluso lo sciopero generale» e che da gennaio «eleggerà i propri rappresentanti nelle fabbriche» trascinando la Fiat in tribunale se si opporrà. Poi l'annuncio delle prime due ore di sciopero.

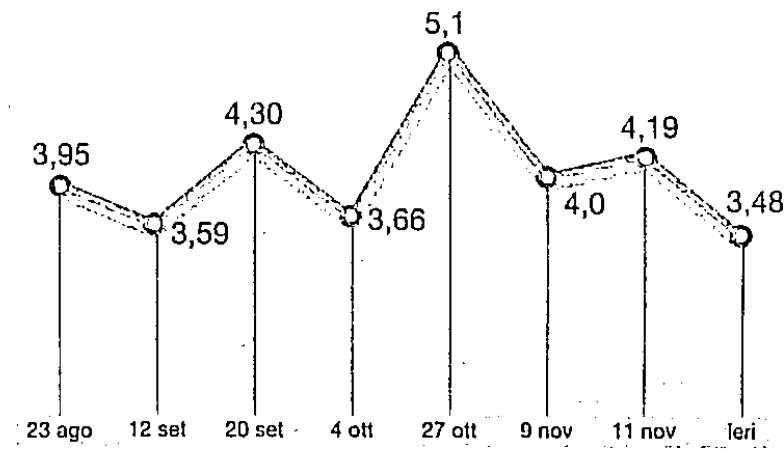
La Cgil giudica molto grave l'evolversi della situazione. Ieri Susanna Camusso ha attaccato: «La Fiat disdetta gli accordi e scarica i suoi problemi sui lavoratori». E ha sfidato Marchionne: «Accordi migliorativi? Vediamo i contenuti». Corso d'Italia ha invocato l'intervento del governo, ma non sarà facile coinvolgere il nuovo ministro, Elsa Fornero. Che ieri si è prudentemente limitata a dire:

«Quella della Fiat è una questione delicata». La strada è stretta, ma in queste ore c'è chi sta lavorando a una via d'uscita. L'ipotesi è quella di modificare l'articolo 19 dello Statuto dei lavoratori integrandolo con il principio contenuto nell'accordo tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria del 28 giugno scorso. In sostanza attribuendo la rappresentanza in fabbrica sia ai sindacati firmatari degli accordi, sia a quelli che hanno più del 5 per cento dei lavoratori di quella fabbrica iscritti. In questo modo

non si andrebbe contro la volontà referendaria che a suo tempo abolì la posizione di privilegio dei sindacati confederali. La Fiom protesterebbe perché non ha accettato l'accordo di giugno e l'ala più intransigente dei sindacati del "sì" farebbe altrettanto. «Il vantaggio - spiega una fonte vicina al dossier - sarebbe quello di evitare battaglie ideologiche, costringendo al tempo stesso la Fiom ad accettare anche gli accordi che non ha firmato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre mesi di Fiat a Piazza Affari



Oggi incontro chiave al ministero dello Sviluppo economico sul passaggio dello stabilimento al gruppo Dr Motors

Si decide il destino di Termini Imerese Gli operai verso la mobilitazione

ANTONIO FRASCHILLA

PALERMO — Domani dallo stabilimento di Termini Imerese uscirà l'ultima Lancia Y. Finirà così la storia della Fiat in Sicilia iniziata nel 1970 dall'avvocato Gianni Agnelli: il Lingotto di Sergio Marchionne ha già pronte le valigie per tornare a Torino e non mettere più piede nell'isola. Le 1.600 tute blu sperano adesso nel buon esito dell'incontro previsto per oggi al ministero dello Sviluppo economico tra i manager Fiat e chi dovrebbe prenderne il posto, la Dr Motors di Massimo Di Riso che a Termini vorrebbe assemblare la sua auto cinese. Se andrà male questo ennesimo vertice, gli operai sono pronti a fare le barricate: «Il clima in fabbrica è teso, i lavoratori da mesi assistono a continui incontri e promesse sul loro futuro, adesso vogliono certezze», dice Roberto Mastrosimone, segretario della Fiom Cgil di Palermo.

Oggi a Roma si gioca una partita decisiva per il futuro dello stabilimento siciliano. Al ministero dello Sviluppo economi-



IN CATENE PER PROTESTA

La protesta degli operai dell'indotto Fiat di Termini

co si dovrebbe firmare l'intesa sul passaggio delle aree e delle linee di produzione dalla Fiat alla Dr Motors. Ma resta da definire il nodo delle mobilità per l'accompagnamento alla pensione. Il Lingotto è pronto a cedere al prezzo simbolico di un euro tutto, ma dal primo gennaio 2012 non vuole assolutamente farsi carico dei lavoratori. La Dr Motors però non può da sola assumere tutti i 1.600 dipendenti, visto che tra l'altro il

La storia dello stabilimento siciliano

▫ Anno di apertura: 1970

Occupati attuali **1600** massimo storico (anni 80) **3.200** Occupati dell'indotto **350**

I modelli prodotti

| | | | |
|------------|-----------|----------------|-----------|
| Fiat 500 | 1970-1975 | Fiat Punto | 1993-2005 |
| Fiat 126 | 1975-1979 | Lancia Ypsilon | 2005-2010 |
| Fiat Panda | 1980-1992 | | |

▫ Fondi pubblici per il dopo-Fiat: 350 milioni

suo traballante piano industriale, che punta a produrre 80 mila auto all'anno da piazzare su un mercato sempre più stretto, prevede nel 2013 assunzioni fino a un massimo di 900 unità. Il resto dovrebbe quindi andare in prepensionamento grazie a scivoli contributivi, ma la Fiat non ha intenzione di pagare i circa 20 milioni di euro necessari. I sindacati, sul fronte opposto, non vogliono firmare nulla senza certezze

per tutti i dipendenti: «Se c'è l'accordo sulla mobilità finalmente firmeremo l'intesa che consentirà di salvaguardare il polo industriale di Termini Imerese e l'occupazione, in caso contrario no», avverte Vincenzo Comella, segretario provinciale della Uilm di Palermo. Se invece arriverà l'intesa, la Dr Motors potrà contare su aiuti economici per 350 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione Siciliana, tra sgravi fi-

scali sulle assunzioni e contributi per investimenti e formazione degli operai.

Domani comunque sarà una giornata molto calda a Termini Imerese. I sindacati hanno già indetto un'assemblea di fabbrica, alla quale parteciperà anche il segretario nazionale

Sarebbero riassorbiti 900 dipendenti su 1600, gli altri sarebbero prepensionati

della Fiom, Maurizio Landini: «Senza accordi con la Dr Motors cosa diremo ai lavoratori?», dice Mastrosimone. In questo quadro così incerto, l'unica cosa sicura è che da domani la Fiat non realizzerà più auto in Sicilia, mettendo fine a un'avventura iniziata nell'aprile del 1970 con la mitica "500" e che ha visto produrre nell'isola auto che hanno segnato la storia del Lingotto, dalla "126" alla Panda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

→ La risposta del sindacato. Camusso: andremo a vedere quel che promettono di fare

→ Prima mobilitazione: «Stop di due ore». L'Ad degli Agnelli: non ridurremo la forza lavoro

Fiom: «Fermate Marchionne pronti allo sciopero generale»

Botta e risposta Fiom-Fiat. Landini: dopo il Lingotto qualsiasi impresa potrà disdire i contratti, il nuovo governo intervenga. Ieri nota di Marchionne: disdetta per modernizzare, confermo gli investimenti.

MASSIMO FRANCHI

ROMA

«Ogni volta Marchionne ha alzato l'asticella e ogni volta Confindustria, governo e altri sindacati lo hanno seguito. Chissà che il nuovo governo riesca ad invertire la tendenza». Maurizio Landini sintetizza così la situazione il giorno dopo «la scontata» disdetta del Lingotto di tutti i contratti aziendali (ben 19) dal 1971 al 2007, con la «perla di aver disdetto anche l'ultimo contratto nazionale che ha sottoscritto Federmeccanica, dunque prendendone il posto». Per tutta risposta l'ad Fiat-Chrysler in serata rende pubblica una nota in cui rassicura: «La disdetta è solo una questione tecnica per modernizzare il sistema, non ridurremo la forza lavoro nei nostri stabilimenti».

Incassato il forte sostegno della casa madre Cgil, ribadito ieri da Susanna Camusso, la Fiom intanto prepara «un'opera di informazione e trasparenza» in tutti gli stabilimenti italiani che si apprestano

ad applicare il modello Pomigliano: distribuirà il testo di quell'accordo «così ogni lavoratore potrà farsi un'idea». Per discuterne però è stata costretta a indire uno sciopero di due ore in ogni stabilimento: «gli altri sindacati non vogliono convocare assemblee e l'unico modo per noi è lo sciopero».

Uno sciopero generale di tutta la categoria sarà quasi sicuramente indetto dal Comitato centrale convocato per martedì 29. «Con la scelta di Fiat siamo davanti ad un precedente pericoloso: se il più importante gruppo italiano decide di disdire i contratti con il consenso della maggior parte dei sindacati, come potranno questi stessi sindacati dire di "No" a qualsiasi altra impresa che chieda la stessa cosa?», attacca Landini. Il rischio di un modello Pomigliano generalizzato «apre una fase nuova e pericolosa che mette in discussione il ruolo stesso del sindacato». Con il modello Pomigliano la Fiom e la Cgil sarebbero escluse dalle fabbriche. Nel ribadire che «non firmeremo mai quel contratto perché toglie diritti ai lavoratori», la Fiom annuncia la convocazione delle elezioni per nominare i propri rappresentanti. Elezioni in ogni stabilimento dunque e «se Fiat non ci consentirà di nominare i nostri Rsa, faremo ricorso nei tribunali per comportamento antisindacale, forti del precedente favorevole già avuto a Torino», ribadisce Landini.

Il messaggio per il nuovo governo

è molto chiaro: «Come si fa a parlare di coesione sociale quando si cancellano i contratti nazionali? Come si fa a parlare di crescita quando si aumenta la cassa integrazione, si chiudono fabbriche e non si danno informazioni sul piano industriale?».

Ieri i neo ministri Passera e Fornero hanno per la prima volta parlato, sebbene molto stringatamente, delle vicende legate al Lingotto. Il titolare dello Sviluppo economico si è limitato a parlare del tavolo per Termini Imerese che oggi pomeriggio presiederà: «Ce ne stiamo occupando. Stiamo seguendo il tema che è molto importante», ha commentato. «No comment», invece sulla decisione del Lingotto di disdire tutti gli accordi sindacali. Sullo stesso tema un po' più loquace, ma sempre abbottonatissima, è stata il neo ministro del Welfare: «Non posso parlare perché è una questione delicata e quindi va trattata con la delicatezza del caso». Per quanto riguarda le preoccupazioni dei sindacati, Fornero ha ribadito: «Tutti siamo preoccupati, ma l'argomento richiede grande sensibilità e attenzione a parole».

Come richiesto da Fim, Uilm e Ugl alla Fiat, la convocazione per costruire un contratto di gruppo vedrà comunque la Fiom al tavolo. «Noi non ne abbiamo mai abbandonato uno, è una leggenda metropolitana», sottolinea Giorgio Airaudò

«NON CAMBIA NULLA»

In serata è poi arrivata una nota Fiat firmata direttamente da Sergio Marchionne. L'amministratore delegato del Lingotto spiega che la disdetta delle intese «ha un aspetto esclusivamente tecnico» e che «fa seguito alla nostra decisione di uscire dal sistema confindustriale». «Nelle settimane scorse ho pubblicamente confermato che tutti gli stabilimenti dell'auto in Italia, ad eccezione di Termini Imerese, avranno una precisa missione con nuovi prodotti e che, non avendo ridotto la nostra forza lavoro nel momento peggiore della crisi, non intendiamo farlo ora che stiamo lavorando alla realizzazione delle condizioni per crescere nel futuro». Marchionne ribadisce che l'obiettivo di Fiat è quello di «allineare il sistema produttivo italiano agli standard richiesti dalla concorrenza internazionale e di dotarlo degli strumenti per competere con i migliori». «È necessario mettere da parte anni di contrattazione aziendale obsoleta», conclude, sottolineando la volontà «di definire al più presto con le organizzazioni sindacali accordi più moderni». Su questo punto, Susanna Camusso «sfida» Marchionne: «L'obiettivo è migliorare gli accordi. Io sono per sfidarlo ad andare a vedere». ❖

Fiat-Chrysler, così finisce la grande industria italiana

Per lo storico Berta, docente alla Bocconi, la scelta americana di Marchionne è la strada obbligata della salvezza. Ma l'Italia perde il radicamento e la cultura di un modello industriale di successo

Scenari

RINALDO GIANOLA

MILANO
rgianola@unita.it

Alla fine il lettore si chiede: «Allora ci siamo giocati pure la Fiat?». Giuseppe Berta, storico e docente all'Università Bocconi, ha appena pubblicato un saggio che offre considerazioni assai tristi per tutti coloro che ancora pensano all'Italia come a un Paese industriale e secondo polo manifatturiero d'Europa, che ancora si illudono di rinnovare una lunga e burrascosa storia di successi e fallimenti di imprese e fabbriche che hanno coinvolto milioni di lavoratori, hanno formato le nostre città, hanno influenzato la cultura, la politica, la vita collettiva.

«Fiat-Chrysler e la deriva dell'Italia industriale», questo è il titolo del lavoro di Berta, testimonia le motivazioni per cui la Fiat, dopo un secolo, divorzia dall'Italia e stringe un matrimonio americano tutto d'interesse, forse in prospettiva conveniente, certo utile oggi alla sopravvivenza del gruppo torinese. La scelta della Fiat - stretta tra i limiti, i problemi e i condizionamenti della società italiana e la competizione crudele indotta dalla globalizzazione - appare obbligata perchè non ci sono altre opzioni nazionali o europee.

Sergio Marchionne ha cercato di sfruttare la grande crisi del capitalismo mondiale di questi anni per dare una nuova missione alla Fiat in un'alleanza con la più piccola delle grandi case automobilistiche di Detroit, utilizzando i finanziamenti di Obama, la disponibilità dei sindacati americani a ogni sacrificio pur di salvare occupati e pensioni, e proponendosi alla fine come il salvatore. Ma questa visione, che solo il tempo dirà se sarà vincente, ha spostato l'interesse della Fiat da Torino a Detroit e dopo un anno e mezzo dalla presentazione di "Fabbrica Italia" l'amministratore delegato del gruppo alterna ancora strappi e provocazioni come quelle di questi giorni, negando ai sindacati, alle istituzioni, al governo, persino alla Consob i dettagli di investimenti e progetti promessi che non si concretizzano.

Berta, però, offre uno schema interpretativo più ampio e profondo delle scelte odierne della Fiat. Inquadra il trasloco del Lingotto in un processo quasi ventennale di decadenza della grande industria italiana. L'inizio di questa fase calante, dopo i clamorosi successi realizzati nella seconda metà degli anni Ottanta dalle nostre imprese, coincide con Tangentopoli e la fine della Prima Repubblica, con lo spostamento definitivo del baricentro del sistema imprenditoriale «in direzione delle imprese minori e dei distretti industriali». Ma questo ripie-

Detroit

Il Lingotto negli Usa cerca la possibilità di sopravvivere

Anni Novanta Tangentopoli coincide con la caduta della grande impresa

gamento non avviene per la prevalenza di forze sovranaturali che si accaniscono sulla struttura industriale, ma per le responsabilità di un capitalismo predatore e di scarsa lungimiranza.

A proposito della triste fine dell'Olivetti, Berta scrive che «a posteriori la condotta di De Benedetti risulta quella di un *raider*, alla ricerca continua di occasioni di breve periodo, perseguite attraverso l'uso più spregiudicato della leva finanziaria, favorita dall'eccezionale congiuntura di Borsa». La Pirelli fallì drammaticamente il tentativo di espandersi sui mercati mondiali, cercando inutilmente di comprare prima la Firestone e poi la Continental. Il gruppo milanese ne uscì sfiato e «dagli anni Novanta in poi, la Pirelli non occuperà più la posizione di rilievo che aveva detenuto negli equilibri del capitalismo italiano». La Montedison venne distrutta dal fallimento successivo di Mario Schimberni, che voleva farne una *public company* dopo le scalate alla Bi-Invest e alla Fondiaria, e di Raul Gardini che annunciava «la chimica italiana sono io!». Come sorprendersi se oggi la deriva industriale si chiude con la separazione della Fiat dall'Italia? ♦

DA IERI ACCORDI CANCELLATI ANCHE IN INDUSTRIAL. LA Fiom: «INACCETTABILE, SUBITO ASSEMBLEE E POI LO SCIOPERO GENERALE DI SETTORE»

Marchionne: e ora contratti più moderni

L'ad Fiat: «La disdetta archivia relazioni sindacali obsolete. L'obiettivo è lo sviluppo»

LUIGI GRASSIA
TORINO

Dopo la disdetta di tutti i contratti Fiat, i sindacati si dividono sul che fare: la Cgil sale sulle barricate mentre Cisl e Uil invocano un contratto nazionale per l'auto. Ieri le lettere per disdire gli accordi si sono estese da Fiat Group Automobiles alla cugina Industrial. Nel denunciarlo, Fiom è pronta allo sciopero generale di categoria, e intanto indice due ore di sciopero in cui tenere assemblee in tutte le fabbriche Fiat.

Camusso (Cgil):
«Si vuole scaricare tutto sulle spalle dei lavoratori»

A nome della Cgil la segretaria generale Susanna Camusso accusa Fiat di «scaricare sui lavoratori le conseguenze delle sue non scelte» (il riferimento è al piano industriale, a suo giudizio poco chiaro). E sull'intesa di Pomigliano destinata a estendersi a tutte le fabbriche: «Lo dico a Cisl e Uil, una grande confederazione non può accettare che un'azienda escluda un sindacato. Non condividiamo questa scelta. Poi vedremo se si apre una discussione». La discussione con Fiat è proprio quello che vogliono

Cisl e Uil. Raffaele Bonanni: «La Fiat ha fatto la scelta autonoma di non aderire più a Confindustria. E quindi chiederà a noi di fare un contratto nazionale dell'auto. Che noi faremo. Un contratto che avrà regole nazionali, valide per tutti gli opifici della Fiat, e regole aziendali, con accordi che si adattano alle pur varie realtà del mondo Fiat».

Sulla stessa lunghezza d'onda il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti: «La disdetta degli accordi da parte della Fiat è una decisione coerente con la scelta di dar vita a un nuovo contratto che rilanci l'industria dell'auto nel nostro Paese. Bisogna avviare subito un tavolo negoziale che si ponga questo obiettivo, puntando sulla crescita salariale e sulla produttività».

Per Angeletti «bisogna restituire competitività al settore, consolidare gli stabilimenti italiani e aumentare l'occupazione. In questo quadro, tutti i sindacati devono assumersi la responsabilità di offrire ai lavoratori della Fiat una prospettiva di sviluppo. Non è accettabile che la Fiom operi in una condizione di privilegio in

LA POLITICA SI DIVIDE

No dal Pd Cazzola (Pdl) con il Lingotto

— E la politica come si schiera di fronte alla disdetta dei contratti nelle fabbriche Fiat? Per Stefano Fassina, responsabile economico del Pd, la decisione è un «intervento a gamba tesa, un atto unilaterale, non un buon viatico per ricostruire un clima costruttivo». Pierluigi Bersani parla di «iniziativa garibaldina». Invece Giuliano Cazzola, deputato del Pdl e vice presidente della commissione Lavoro, osserva «con favore che di fronte a questa iniziativa assolutamente legittima, i leader sindacali responsabili si apprestano a compiere il loro mestiere, senza perdere tempo in quell'orgia di impropri inutili e stucchevoli che di solito accompagnano le scelte di Marchionne. Non vedo, poi, i motivi per cui il nuovo governo dovrebbe intromettersi».

cui, da un lato, non si assume alcun impegno contrattuale, e dall'altro pretende di avere mani libere».

Ieri l'ad Sergio Marchionne ha diffuso una nota scritta che chiarisce la posizione del Lingotto: «La lettera inviata ieri alle organizzazioni sindacali ha un aspetto esclusivamente tecnico in quanto altro non è che la disdetta formale degli accordi in vigore, alcuni dei quali risalenti agli Anni Settanta. Questa iniziativa fa seguito alla nostra decisione di uscire dal sistema confindustriale, e come tale era attesa

dagli addetti ai lavori. Nelle settimane scorse ho pubblicamente confermato che tutti gli stabilimenti dell'auto in Italia, ad eccezione di Termini Imereze, avranno una precisa missione con nuovi prodotti e che, non avendo ridotto la nostra forza lavoro nel momento peggiore della crisi, non intendiamo farlo ora che stiamo lavorando alla realizzazione delle condizioni per crescere nel futuro. Ribadisco il nostro semplice obiettivo di voler allineare il nostro sistema produttivo italiano agli standard richiesti

Per Bonanni (Cisl)

e Angeletti (Uil)

«al più presto un'intesa nazionale sull'auto»

dalla concorrenza internazionale e di dotarlo degli strumenti per competere con i migliori». Per Marchionne «è necessario mettere da parte anni di contrattazione aziendale obsoleta e non più coerente con le condizioni attuali»; e c'è «l'impegno della Fiat di definire al più presto con le organizzazioni sindacali accordi più moderni in grado di assicurare la flessibilità e la governabilità degli stabilimenti, ma anche di garantire alle persone condizioni di lavoro migliori e adeguati trattamenti economici. Il nostro orizzonte è lo sviluppo».

Dopo la disdetta La replica Fiom: due ore di sciopero. Gli altri sindacati: sì al contratto per l'auto

Marchionne: niente tagli, ora gli accordi

La Fiat: più flessibilità in cambio di adeguati trattamenti economici

MILANO — «Flessibilità e governabilità degli stabilimenti» in cambio di «condizioni di lavoro migliori e adeguati trattamenti economici». Detta in altri termini: più produttività, più salario. E nessun licenziamento. È la promessa-mantra che Sergio Marchionne ripete da quando è partito con la «rivoluzione Pomigliano». È quello su cui insiste ora, a lettera di disdetta del contratto dei metalmeccanici appena recapitata ai sindacati. Lettera «esclusivamente tecnica», la definisce, e non per giustificarsi: per ribadire «la linearità» di una strada segnata e, dopo l'uscita da Confindustria, «ampiamente attesa dagli addetti ai lavori».

Dopodiché, non è che il leader Fiat-Chrysler non si aspettasse clamori. È pur sempre la prima azienda privata del Paese che tronca con il vecchio modello di relazioni industriali e passa a un contratto «su misura», di gruppo, discusso in casa invece che ai tavoli nazionali. E su una base, gli accordi-apripista già applicati a Pomigliano, che



Corrado Passera



Elsa Fornero

non può non riaccendere le tensioni di allora. Non sugli stessi livelli di decibel, magari. Ma con prevista replica delle barricate Fiom. Contro il Lingotto. E contro le altre sigle.

Nel primo caso, Maurizio Landini chiede l'intervento del governo e intanto proclama due ore di sciopero nell'intero universo Fiat, non esclude una fermata «anche generale», ripete «non firmeremo mai un accordo che cancella il contratto nazionale e un sindacato». Nel secondo, deve fare i conti con un isolamento sempre più marcato. Se non firmerà, dalle fabbriche sarà fuori. A colpi di scioperi e denunce rischia il consenso tra le sue stesse file. E gli altri sindacati — mentre anche Susanna Camusso attacca Torino ma dice pure: «Io sono per andare a vedere, sfidiamo Marchionne sul miglioramento» — non cominceranno ora a fargli da sponda. Affonda Raffaele Bonanni: «A noi interessano le garanzie occupazionali. Il contratto auto può far guadagnare di più. E

noi lo faremo». Rincarà Luigi Angeletti: «La disdetta Fiat è coerente. Bisogna avviare subito il tavolo, puntando su produttività e crescita salariale».

È quanto promette Marchionne. Il tavolo ci sarà, già la settimana prossima, e pur se la richiesta ricevuta ieri è firmata solo Fim-Uilm-Fismic-Ugl il Lin-

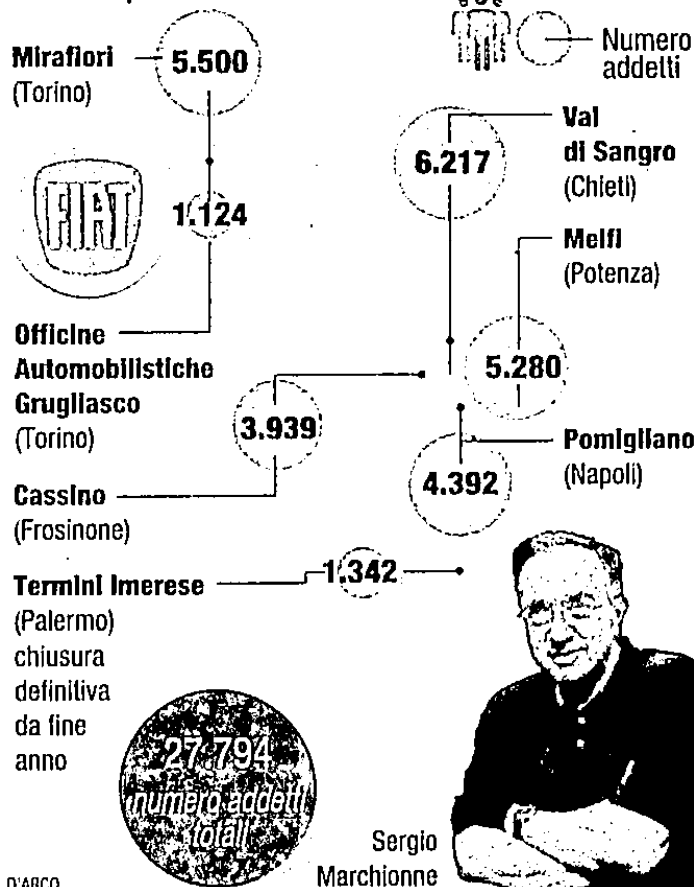
gotto chiaramente non cadrà nella facile trappola di escludere la Fiom. L'invito arriverà anche a Landini. Ma non lo cita neppure più, il leader Fiat. Non un solo accenno alla polemica, nel giorno in cui Elsa Fornero — neo ministro «invocata» da Landini — fa capire quale sarà il nuovo stile anche al Welfare:

«Non parlo, la questione è delicatissima e richiede grande attenzione alle parole». Non un accenno perché non è più tempo, sono altri i messaggi che oggi interessano a Marchionne: «Il nostro semplice obiettivo è competere con i migliori. Perciò è necessario mettere da parte anni di contrattazione obsoleta. Confermo che, a eccezione di Termini, tutti gli stabilimenti auto in Italia avranno una loro missione: non abbiamo tagliato la nostra forza lavoro nei momenti peggiori, non intendiamo farlo ora. Il nostro orizzonte è lo sviluppo e ci stiamo muovendo nell'unica direzione possibile». Poi sì, il leader Fiat sa che lo scetticismo, dove c'è, rimarrà. Da Pierluigi Bersani, per dire, si prende del «garibaldino». Ma tira dritto. E riconferma: non lascerà l'Italia, anzi, «crediamo che continuare su questa strada sia nostra precisa responsabilità verso i lavoratori Fiat e verso il Paese».

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli impianti in Italia



D'ARCO

»» | Lo stabilimento siciliano

Ore contate a Termini Imerese Il dossier sul tavolo di Passera

ROMA — Il superministro dello Sviluppo Corrado Passera aprirà oggi alle 14 il dossier sul futuro di Termini Imerese, lo stabilimento Fiat che domani chiuderà definitivamente i battenti dopo 41 anni di produzione. I 1.556 dipendenti di Fiat e Magneti Marelli andranno in cassa integrazione fino al 31 dicembre quando il Lingotto lascerà per sempre l'area.

Il debutto di Passera avviene in un momento di grande tensione tra l'azienda torinese e il sindacato, proprio nei giorni dell'annuncio da parte dell'amministratore delegato Sergio Marchionne di disdire tutti i contratti sindacali in coincidenza con l'uscita dalla Confindustria.

Il ministro ha intenzione di chiudere in fretta una vicenda che si trascina dal 2009 quando la Fiat preannunciò la chiusura dello storico insediamento siciliano e lo spostamento di alcune linee a Pomigliano d'Arco. «Ce ne stiamo occupando — ha affermato lapidario il mini-

stro dello Sviluppo — stiamo seguendo il tema che è molto importante». Ma per oggi sarà difficile trovare l'accordo. Le divisioni più forti sono ovviamente con la Fiom il cui leader Maurizio Landini ha osservato che «c'è un confronto aperto e bisogna vedere se ci sono le condizioni per una intesa». Il nodo più com-

plicato da affrontare riguarda la gestione degli esuberanti nel passaggio degli impianti alla Dr Motor dell'imprenditore Massimo Di Risio il cui piano industriale presentato all'advisor Invitalia prevede una occupazione non oltre le 1.312 persone mentre il bacino da assorbire è appunto di 1.556 a cui va aggiunto l'indotto. Il problema dunque è quello

di ridurre il numero dei futuri dipendenti da riassumere usando lo strumento del pensionamento anticipato. Secondo la Fiat i lavoratori che hanno maturato i diritti per accedere agli ammortizzatori sociali sono 511 che potrebbero salire a 650-700 se si tiene conto anche dei dipendenti che hanno versato contributi anche al di fuori dell'arcipelago torinese. Calcolando che il costo sarebbe di circa 30 mila euro per dipendente il Lingotto verrebbe a spendere 21 milioni di euro. Una cifra considerata troppo onerosa: ec-

co che la discussione verte sulla possibilità di abbassare il numero dei pensionabili oppure di ridurre l'importo. Il gruppo molisano Dr Motor a regime, nel 2016, dovrebbe «assemblare» circa 60 mila auto l'anno le cui parti provengono dalla casa automobilistica cinese Chery

R. Ba.

21 milioni

Il costo per il Lingotto dell'intervento per gli ammortizzatori sociali destinati a 700 lavoratori

1.312

Il numero massimo degli addetti che dovrebbe assorbire la nuova produzione della Dr Motor