

MARCHIONNE IN TUTA BLUETTE

L'ad del gruppo Fiat sfida i sindacati sulla flessibilità chiesta a Pomigliano. Cisl trattativista, Cgil perplessa ("niente ricatti"). Ma la produttività degli stabilimenti polacchi, brasiliani e serbi è eloquente

Roma. L'effetto Lingotto, complice la crisi greca, ha frenato ieri la marcia della Fiat in Borsa anche se i giudizi degli analisti e dei giornali anglosassoni, a partire dall'Economist e dal Financial Times, mai tenero con l'Italia, sono tutti positivi. E così, forte di quel consenso di cui un mese fa, secondo lui, la Fiat non godeva in patria, Sergio Marchionne avanza come un panzer sul problema delle fabbriche italiane, a partire dall'impianto di Pomigliano. I 700 milioni di investimento per la fabbrica sono pronti, dice l'ad di Fiat all'uscita dall'incontro con il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola. Ma prima "qualcuno deve mettersi d'accordo", altrimenti non si parte. E per qualcuno, naturalmente, s'intende la Fiom-Cgil, che da mesi frena di fronte alle condizioni che Fiat pone per trasferire la produzione della Panda nello stabilimento campano da cui è comunque destinata a emigrare la produzione di Alfa. "Non accettiamo accordi a scatola chiusa", ha replicato a distanza il leader della Fiom Gianni Rinaldini. E gli fa eco Maurizio Mascoli, della Fiom campana: "Un accordo sotto scacco non serve a nessuno". Insomma, almeno sul fronte locale, la partita non s'annuncia facile: è da mezzo secolo che sulla via di Pomigliano, cadono fior di riformatori. Ma nessuno pensa, stavolta, che il numero uno della Fiat scherzi quando minaccia, in caso di melina, un piano B, vedi lo spostamento della produzione fuori Italia. E poi, la linea della chiarezza, paga: chi se la sente di contestare un gruppo industriale che promette venti miliardi di investimenti e il passaggio della produzione da 600 mila pezzi a 1,4 milioni di veicoli?

Guglielmo Epifani, leader della Cgil, nota che il piano Fiat sia di svolta ma non apprezza i "ricatti", il vero piano B di Marchionne, secondo Epifani. Raffaele Bonanni, per conto della Cisl, già anticipa che Marchionne "può star sicuro", e non solo a Pomigliano. A Bonanni piace la prospettiva di nuove relazioni sindacali, "purché il nuovo modello dei contratti preveda, a

fronte di una maggior produttività, anche l'aumento dei salari". Apre alla new Fiat pure Pier Luigi Bersani che parla di "un piano coraggioso e ambizioso" anche se il leader del Pd ammette che c'è "qualche ombra". Il nodo è la flessibilità. A Pomigliano, dice Rinaldini, la Fiat chiede diciotto turni settimanali e maggior flessibilità. "Ma se si lavora fino alla domenica mattina - incalza il leader della Fiom - di quale maggior flessibilità si tratta?". Marchionne può rispondere con i numeri: nel 2009 i 21.900 dipendenti italiani di Fiat Auto, Termini Imerese compresa, hanno prodotto 600 mila vetture. Nello stesso periodo, i 6.500 operai di Tichy, lo stabilimento polacco in cui, sotto mentite spoglie, vesti la tuta blu anche un giovanissimo John Elkann, hanno sfornato 605 mila pezzi, tra Panda, 500 e, per conto della Ford, le nuove "Ka": una vettura ogni 35 secondi. Naturalmente, a Tichy si lavora su tre turni per sei giorni la settimana. Solo una parte dei lavoratori gode di un contratto a tempo indeterminato. Per i meno garantiti lo stipendio medio si aggira sui 400-500 euro. Intanto, a Betim, lo stabilimento principale della Fiat brasiliana, 12.300 addetti (è una media perché, a proposito di flessibilità, sono frequenti le entrate e le uscite di lavoratori, a seconda dell'andamento della domanda) hanno prodotto, l'anno scorso, 736 mila veicoli, grazie a un orario medio di 44 ore settimanali, per un salario di 850 euro mensili, tra i più alti pagati nello stato di Minas Gerais. Non sono diverse le condizioni dell'impianto di Tijuana, in Messico, dove nascerà la 500 per il mercato Usa o a Kragujevac, lo stabilimento serbo riaperto a gennaio dove la Fiat è stata accolta con grandi striscioni di benvenuto: qui, nel 2011, secondo il programma 2.500 operai produrranno 200 mila vetture per un salario attorno ai 400 euro. Ma Kragujevac, sede della facoltà di Ingegneria meccanica, non sta oltre Oceano, bensì a 1.162 chilometri da Milano. Forte di questi numeri, Marchionne sa che il "piano B", quello dell'uscita dall'Italia, fa paura.

