

dove investe i 20 miliardi?

Il paletto della Uilm
«Basta atti di fede
Fiat dia risposte»

L'altolà della Uilm «Basta atti di fede Fiat dia risposte»

ROCCO PALOMBELLA. «Adesso produce 1,4 milioni di macchine fuori e 600mila qui. Ma vuole rovesciare le proporzioni, ha bisogno di Roma. Soprattutto quando all'estero chiuderanno i rubinetti».

■ Rocco Palombella, a capo della Uilm, uno dei sindacati che ha firmato l'accordo di Pomigliano e che è rimasto in questi mesi al tavolo della trattativa per introdurre nel settore auto i cambiamenti chiesti da Sergio Marchionne, non nasconde l'irritazione per l'intervista dell'amministratore delegato della Fiat a Fabio Fazio. Palombella non ha gradito il fatto di essere venuto a sapere in televisione quello che chiedeva da mesi, cioè degli aumenti di stipendio prospettati da Marchionne agli operai.

Né ha gradito la «bugia» su Mirafiori che avrebbe già gli stessi turni chiesti per Melfi. E pianta un paletto: «Basta con gli atti di fede»: altrimenti è a rischio «il consenso degli operai». Adesso l'amministratore delegato deve dire a chiare lettere dove investirà i 20 miliardi di euro di cui si parla dalla scorsa primavera e deve chiarire se e quando uscirà un nuovo modello per l'auto. Infine, alla teoria che fuori dall'Italia convenga di più produrre auto, il numero uno dei metalmeccanici Uil non ci crede. Anzitutto, sostiene, perché è Marchionne a scrivere il contrario, nei suoi piani.

L'amministratore delegato di Fiat sostiene che senza l'Italia farebbe meglio. Concorda?

Un atteggiamento del genere è anzitutto contraddittorio. Se Marchionne ha detto

che vuole investire 20 miliardi in Italia e poi dice che se ne va, in uno dei due casi mente. E poi la verità è un'altra. La verità è che Marchionne ha bisogno dell'Italia.

Perché?

È vero, in questi anni Fiat ha deciso di investire molto fuori dal Paese; il risultato è che produce 1,4 milioni di macchine all'estero e 600mila in Italia. A giudicare dal piano, queste proporzioni verranno rovesciate, nei prossimi anni. Probabilmente perché è evidente che in futuro - quando Obama o gli altri governi come quello serbo che hanno enormemente aiutato il settore chiuderanno i rubinetti - non converrà più tanto produrre all'estero. La verità è che la sfida futura si gioca sulla qualità, non sulla quantità. Ma la verità è anche che per noi sindacati è finito l'atto di fede.

Che intende dire?

Noi abbiamo accettato l'idea che Pomigliano fosse uno stabilimento morto. Abbiamo accettato di fare un buon accordo lì, che io continuo a rivendicare e che la maggioranza dei lavoratori ha sottoscritto. Il patto era che a fronte di investimenti si cambiassero le regole e lo abbiamo fatto. E dopo che

Marchionne aveva detto che Pomigliano era Pomigliano per smentirsi poco dopo, dicendo invece di voler andare oltre quell'accordo, di volerlo estendere, noi siamo rimasti seduti al tavolo, per negoziare accordi



per il settore che partissero dalle necessità della Fiat. Ma oggi il problema vero, per noi, è questo: dove sta andando Marchionne, cosa vuole veramente? Domenica abbiamo appreso ad esempio che vuole aumentare gli stipendi.

Ma voi non gliel'avete mai chiesto, a fronte dell'inasprimento delle condizioni di lavoro?

Ma come no! Da mesi. Non ci ha mai risposto, ha scelto la televisione per risponderci. Questo è grave. E poi, diciamoci la verità: il costo del lavoro non è il vero problema per Fiat. Pesa per il 7 per cento sui costi totali. Certo, è molto più

Nessun sindacato al mondo è disponibile a firmare tutto a scatola chiusa, su fiducia. Ci deve dire che cosa farà con i venti miliardi di euro, dove li investirà

che nella siderurgia, dove pesa per il 2 per cento, ma Marchionne non può dire seriamente che è questo a bloccare la Fiat.

Cosa può fare il Governo per aiutare Marchionne, per aumentare la produttività dei lavoratori, visto che sembra un problema enorme per il Lingotto?

Moltissimo. A cominciare dal fisco. Riducendo il cuneo

fiscale si riduce anche il peso del costo del lavoro. Ma Fiat può essere aiutata in mille modi, con incentivi, migliorando le infrastrutture, la logistica. Però non illudiamoci: ad un certo punto anche Marchionne dovrà inventarsi qualcosa anche lui.

Manca anche secondo voi la "Fiat Uno" targata Marchionne?

Esattamente. Perché non risponde mai, su questo punto? Nessun sindacato al mondo è disponibile a firmare tutto a scatola chiusa, su fiducia.

Il fatto che lui non voglia dire cosa farà con i 20 miliardi di euro, dove li investirà, il fatto che non abbia tirato fuori un modello che sia uno, è totalmente fuori da ogni logica. Finora sappiamo solo che investirà 700 milioni di euro a Pomigliano. E il resto? E i 19,3 miliardi dove vanno a finire? Non sono mica bruscolini!

Non vi ha detto nulla, dalla scorsa primavera ad oggi?

Nulla. Possiamo solo fare delle ipotesi. Ad esempio. Se è vero che a Cassino vuole arrivare a 15 o 18 turni, avrà bisogno di assumere tra le 1600 e le 3000 persone in più. Ma io dico che agli altri operai non basta sapere che ci saranno delle assunzioni, eventualmente. Bisogna anche cominciare a prospettare degli incentivi, degli aumenti di salario. Marchionne non può continuare a tenere le

carte scoperte e a fare gli annunci in tv.

E perché finora voi avete negoziato a queste condizioni, al buio?

Infatti è arrivato il momento di dire basta, di dirgli che non possiamo continuare a fare un atto di fede. È irritante anche che lui continui a dire "il mio piano": lo sta costruendo da mesi con noi. Adesso vogliamo sapere qual è, nel dettaglio, il piano per Fabbrica Italia. Qual è, se c'è, il nuovo modello. Se e quanto aumenteranno gli stipendi. Altrimenti, come facciamo noi a continuare a mantenere il consenso dei lavoratori? E poi su alcune cose Marchionne deve stare attento, quando parla.

Su cosa?

Lui ha detto che quello che ha chiesto a Melfi esiste già a Mirafiori. Questo è falso, è una bugia. Nello stabilimento lucano esistono attualmente due pause da 20 minuti ciascuna, totale 40 minuti. Dal 1° febbraio del 2011 vogliono introdurre i turni su modello di

Pomigliano, cioè con tre pause da dieci minuti ciascuna per un totale di 30 minuti. Ebbene, a Mirafiori non funziona così.

Nello stabilimento torinese ci sono tre turni ma i primi due sono da 15 minuti e il terzo è da dieci. Il totale è 40 minuti, non 30.

T.Mas.