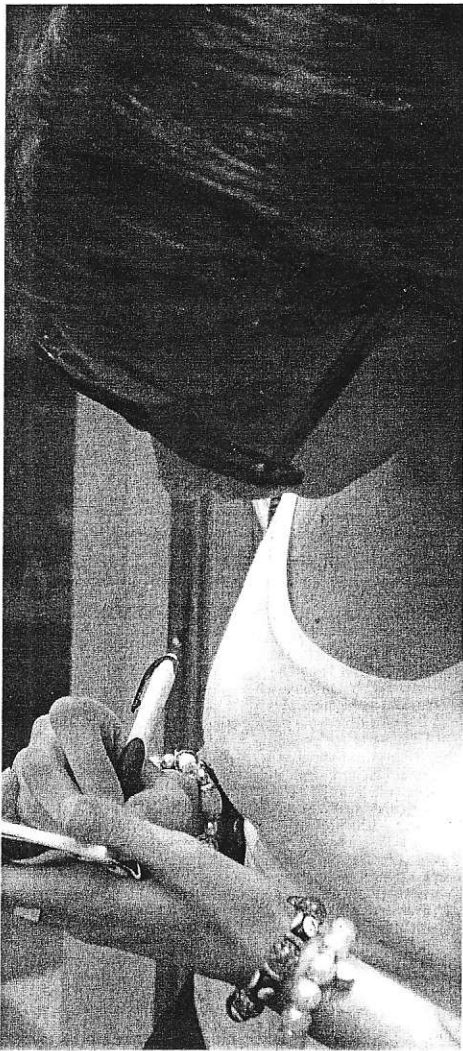


Tute blu •

La fusione con Chrysler e il trasferimento della sede in Olanda non risolvono i problemi italiani: che restano focalizzati su futuro e salario



FIAT • Prima lo stop Fiom alle Maserati, poi si fermano i «sindacati del sì». L'azienda: «È irrazionale»

Marchionne, è tutto uno sciopero

Antonio Sciotto

Non c'è pace in questa Fiat. Se all'ad delle meraviglie, Sergio Marchionne, sta riuscendo perfettamente l'operazione di fusione tra Fiat e Chrysler - perfezionata proprio in questi giorni, con un ricambio di vantaggiosissimi regimi proprietari e fiscali grazie alla nuova sede olandese - il rapporto con i sindacati invece proprio non va. E non solo con la «bestia nera» Fiom - che è quasi scontato - ma anche con i ben più malleabili «sindacati del sì», l'arco di sigle che va dalla Fim all'Ugl, e che questa volta il contratto non gliel'ha firmato. Anzi, ha indetto uno sciopero.

Protesta - quella proclamata da Fim, Uilm, Fismic, Ugl e Agcf Quadri - che non arriva certo da sola, perché un antipasto è venuto dallo stop alle linee Maserati indetto dalla Fiom a Grugliasco, contro l'appesantirsi dei carichi. «Incomprensibile e irrazionale», lo ha definito l'azienda. E ugualmente lo hanno denigrato i «sindacati del sì», facendo proprie le percentuali di adesione diffuse da Fiat (11%, contro il 30% misurato invece dalla Fiom).

Ma numeri a parte, gli altri sindacati, non appena hanno finito di attaccare lo stop dei colleghi fionnini, hanno subito indetto il blocco delle flessibilità e degli straordinari per dire no agli ormai famigerati 15 euro lordi offerti dalla Fiat.

Insomma, da qualsiasi parte si volti (almeno in Italia), Marchionne è accerchiato dagli scioperi. Ma il manager dei due mondi, come si sa, non si perde mai d'animo, e ieri ha diffuso un comunicato molto critico contro le fermate della produzione (ma indirizzato solo alla Fiom, e non riferito alle altre sigle).

«Lo sciopero alla Maserati di Grugliasco appare assolutamente incomprensibile - dice la Fiat in un comunicato - È stato infatti proclamato, e parzialmente messo in atto, in



ABBRACCI E SORRISI TRA SERGIO MARCHIONNE E LE TUTE BLU DI POMIGLIANO: BEI TEMPI ANDATI?

uno degli stabilimenti automobilistici più moderni del mondo, che adotta tecnologie all'avanguardia e dove vengono costruite automobili di lusso che stanno ottenendo un grande successo internazionale. Per rinnovare l'impianto con i nuovi modelli, l'investimento della Fiat è stato di circa 1 miliardo di euro».

Ma non basta, perché il sindacato guidato da Maurizio Landini, viene anche accusato di adottare comportamenti «irrazionali»: «In un momento come questo dell'economia italiana dove la disoccupazione ha raggiunto punte senza precedenti - dice ancora il Lingotto nella sua nota - scioperare in un impianto che sta creando posti e opportunità di costruire prodotti di alta qualità che per oltre il 90% vengono esportati, è assolutamente irrazionale».

Lo sciopero ha visto l'adesione «di 209 persone su 2019 - dice ancora la Fiat - e ha causato la perdita di 11 vetture. La Fiat a Grugliasco non solo ha salvato l'occupazione degli oltre mille lavoratori dell'ex Bertone, ma ha creato ad oggi ulteriori 1.300 posti per i lavoratori di Mirafiori in cassa integrazione, con previsione di ulteriori 500 a partire da set-

tembre. Come è noto il successo dei nuovi modelli deve essere colto nel momento in cui la domanda è forte. Azioni come quella odierna, anche se di seguito limitato, rischiano di creare gravi contraccolpi negativi per l'azienda e per l'occupazione».

Insomma, se scioperate, create danno non solo alla Fiat, ma addirittura al Paese. Parole che per il momento non scoraggiano gli altri sindacati, quelli del «sì». La rottura al tavolo, consumata la settimana scorsa per il mancato accordo sull'aumento contrattuale (Fiat offriva massimo 250 euro annuali, mentre Fim-Uilm-Fismic-Ugl erano scesi da 390 a un massimo di 300), ha aizzato gli animi, provocando uno stop che è quasi «fuoco amico».

Spiegando che «ora è indispensabile che le parti facciano l'ultimo sforzo avvicinando le distanze», i «sindacati del sì» dicono a Marchionne che questo passo non deve essere unilaterale: «Le nostre proposte di mediazione hanno forti elementi di responsabilità, che se la direzione aziendale non considerasse, rischierebbe di peggiorare fortemente le relazioni sindacali. Speriamo ci convochi, evitando così il determinarsi di una situazione di conflitto con il blocco dello straordinario e delle flessibilità da noi decise».



LETTERA A PAPA FRANCESCO

Pomigliano, le mogli degli operai: «Bergoglio, perché quella firma?»

Quante pene per papa Francesco, ora si mette in mezzo anche la vertenza Fiat. Il fatto è che agli operai di Pomigliano - o meglio, al comitato delle loro consorti - non è piaciuto l'autografo apposto da Bergoglio, la settimana scorsa, su un cartellone Fiat che raffigura un'auto formata da persone, con la scritta «Noi siamo quello che facciamo»: durante quell'udienza, gli operai Fiat avevano regalato al pontefice una Panda realizzata apposta. «Noi siamo quel che siamo, non quello che facciamo», scrivono per protesta le Mogli operai Pomigliano. «Con quella firma - sottolineano le donne rivolgendosi al papa - hai abbracciato "i mercanti nel tempio", speriamo tuo malgrado! Hai stretto la mano alla filosofia che considera gli operai alla stregua di pezzi secondari della componentistica per fare il "prodotto". Da quella firma ci sentiamo offese perché fa da "paravento" alle responsabilità aziendali, politiche, istituzionali e sindacali che hanno precipitato i lavoratori e le loro famiglie nella disperazione facendo dilagare la sofferenza e il disagio sociale a livelli insostenibili».



L'ECONOMISTA RICCARDO REALFONZO

l'equilibrio strutturale di bilancio e si impegna nell'abbattimento del debito verso il 60%. Purtroppo, si continua a ritenere possibile coniugare la crescita con l'austerità. Il governo propone un percorso che porterà nel 2018 ad un avanzo primario, cioè la differenza tra entrate fiscali e spesa pubblica di scopo, al 5% del Pil. E, contemporaneamente, ritiene che nello stesso anno l'economia potrà crescere di circa il 2% in termini reali. Ma è ormai provato che è impossibile coniugare avanzo primario dell'ordine di circa 90 miliardi di euro con una crescita economica.

Anche perché quest'anno la crescita sarà più bassa dello 0,8% annunciato dal governo.

Le prospettive di crescita per il 2008 del Def apparivano già ottimistiche prima della constatazione che nei primi 3 mesi del 2014 il Pil ha continuato a calare, raggiungendo meno 0,1%. In effetti,

anche le previsioni del Fmi e della Commissione Ue, che prevedono per l'Italia una crescita dello 0,6%, appaiono oggi ottimistiche. Con il quadro delle regole attuali, il governo potrebbe essere costretto a fare entro fine anno una manovra aggiuntiva di oltre mezzo punto di Pil.

Il governo ha scambiato fischietti per fiaschi nel Def?

Dobbiamo desumere che Padoa-Schioppa creda ancora che le politiche dell'austerità espansiva possano funzionare. Ho scritto più volte che occorre andare oltre il vincolo sul deficit al 3%.

Renzi ritiene di potere modificare i dogmi dell'austerità nel semestre europeo. È attendibile?

Anche grazie alla spinta referendaria sul Fiscal Compact ci auguriamo che si possa davvero avviare un cambiamento a partire dal semestre italiano. Se questo non avverrà, le politiche di austerità metteranno ancora più a rischio la tenuta dell'Eurozona e la stessa fiducia che Renzi ha saputo raccogliere alle europee verrebbe messa a dura prova. Il fatto è che la bisogna spingere l'Italia fuori dalla crisi, ma questo non si può farlo rispettando i vincoli europei. L'augurio è che Renzi voglia e possa trovare la forza politica per imprimere un cambiamento, che andrebbe a beneficio non solo dell'Italia, ma dell'intera Eurozona.

Invita anche Renzi a votare per il referendum? Sarebbe auspicabile.

Francia / SCIOPERI A RAFFICA E PAESE IN IMPASSE. ANCORA BLOCCATO DAL DOPO-ELEZIONI

Ferrovieri e precari dello spettacolo, le proteste paralizzano Hollande

Anna Maria Merlo
PARIGI

La Francia sta vivendo un momento di *impasse* politica e sociale, di cui è difficile vedere lo sbocco. Oggi sarà il settimo giorno di sciopero nelle ferrovie, che ha semi-paralizzato la circolazione dei treni, con lo psicodramma di ieri mattina (che si ripeterà oggi) per far arrivare in orario i candidati al Bac (l'esame di maturità), che dura tutta la settimana, fino a lunedì prossimo compreso.

Gli intermittenti dello spettacolo, che hanno già bloccato alcuni tra i primi festival dell'estate, minacciano di annullare il Festival d'Avignon, il più importante (che inizia il 4 luglio, ma ieri c'è stato sciopero nel primo giorno di ripetizioni). François Hollande è sceso in campo nel fine settimana, ha evocato il '36 e l'appello passato alla storia di Maurice Thorez (allora segretario del Pcf): «Bisogna saper mettere fine a uno sciopero».

Ancora più determinato a non cedere il primo ministro Manuel Valls, che drammatizza, anche contro il dissenso sempre più forte all'interno dei deputati Ps: «La sinistra può morire» e Marine Le Pen essere al «secondo turno dell'elezione presidenziale del 2017». Valls afferma che «non c'è alternati-

va» alle riforme e che quindi la sola strada è accettarle. Oggi, il Parlamento discute la legge ferroviaria contestata, mentre i dissidenti socialisti, assieme al *Front de gauche*

con il governo che approva la riforma. Essa cancella nella forma - ma non nella sostanza, accusano i sindacati contestatori - la vecchia riforma del '97, che, seguendo un'indicazione di Bruxelles,



aveva in Francia come altrove diviso la gestione della rete ferroviaria da quella dei treni. Questa soluzione non ha funzionato. Rff (la rete) soffoca sotto i debiti (ereditati dal passato) e la Sncf (treni) è disingannata da pagamento dell'affitto dei binari. Il governo fa quindi marcia indietro e propone di riunificare le due società. Ma, per non farsi bocciare da Bruxelles, ha concepito un sistema a tre poli, con una società unica che dovrebbe coordinare Sncf e Rff.

La riforma era stata negoziata con la Cgt, che ora guida la protesta. I ferrovieri della base smentiscono così la direzione della Cgt, che li sostiene perché deve mantenere le posizioni di fronte alla più radicale Sud Rail. Al di là della riforma, i ferrovieri hanno fermato i tre-

ni per manifestare un malessere più generale: è una protesta che ha radici nel recente passato, nel «no» della Cgt al Trattato costituzionale europeo, nel rifiuto delle privatizzazioni a oltranza nel settore ferroviario e che oggi si radicalizza di fronte al degrado delle condizioni di lavoro e alle minacce di una temuta modifica del contratto di lavoro.

Gli intermittenti protestano contro un accordo raggiunto il 22 marzo scorso e che riduce i vantaggi dell'assegnazione di disoccupazione per i precari del mondo dello spettacolo (vedi il *manifesto* del 7 giugno). Il governo ha nominato, con ritardo, un mediatore per gli intermittenti, ma il dialogo resta tra i due, con il governo che rimane immobile, preso in mezzo tra la sfida dei lavoratori dello spettacolo che bloccano i festival e il Medef (la Confindustria francese) che minaccia di far saltare tutto se non viene ratificato l'accordo.

La direzione della Sncf denuncia una perdita netta già di 80 milioni di euro a causa dello sciopero. Gli intermittenti fanno valere che la cultura è un elemento importante in Francia nella composizione del Pil e che senza sussidi decenti il settore rischia il soffocamento. La ministra della cultura, Aurélie Filippetti, cerca di barcamenarsi, promettendo «concertazione», mentre Valls fa il duro. Ferrovieri e intermittenti, con rivendicazioni specifiche dissimili, manifestano un malessere più generale, la delusione verso la sinistra al governo, che già si è tradotta nella forte astensione delle europee, dove il Fronte nazionale è arrivato in testa.