

DI GUIDO VIALE

# Riconvertire Termini Imerese



FOTO ROBERTO CANÒ

**N**ON C'ERA BISOGNO di un mago per prevedere che la produzione automobilistica di Termini Imerese sarebbe stata dismessa. L'industria europea dell'auto aveva, già prima della crisi, un eccesso di capacità produttiva del 30 per cento. Ha resistito [in realtà è crollata più di qualsiasi altro comparto industriale, per poi riprendersi in parte] solo grazie agli incentivi di Stato. Ma chi compra oggi un'auto sottocosto non la comprerà più domani; quando gli incentivi finiranno, o finirà il loro stimolo, il mercato dell'auto europeo entrerà di nuovo in crisi; e per anni.

Tanto più che le città europee sono intasate dalle troppe auto e i sindaci si danno da fare per ridurne in tutti i modi il numero. Il che non lascia adito a grandi speranze di crescita. «Tirano» solo i mercati dei paesi emergenti [Cina, India, Brasile] ma le auto che si vendono là non sono quelle che si producono qui, anche

«Guido **Viale** si chiede: e se gli **operai**, siciliani e non solo, della Fiat progettassero dal basso **nuove** produzioni che a differenza dell'auto hanno un **futuro**?»

se la tecnologia [venduta o rubata] è la stessa.

La concorrenza tra i produttori europei, giapponesi, americani e presto anche cinesi sarà sempre più serrata. **Sperare che in queste condizioni la Fiat tenga in piedi uno stabilimento dove, per ragioni logistiche, produrre un'auto costa mille euro più che altrove, è stato un inganno di chi a suo tempo lo aveva promesso e un'ingenuità – o un chiudere gli occhi per dilazionare la resa dei conti – da parte di chi lo ha creduto;** o fatto credere nel «mago» che aveva promesso di risanare il gruppo senza tagli. Non è così. I tagli continueranno. Gli impegni presi oggi su Pomigliano valgono quanto quelli presi a suo tempo per Termini.

Ma davvero nelle fabbriche di auto non si possono produrre che automobili? O in quelle di elettrodomestici si possono produrre solo elettrodomestici? Non è

«**POMIGLIANO** torna a produrre», titolava il Corriere del 12 gennaio, «per tre giorni»: lo stabilimento Fiat di Pomigliano d'Arco [Napoli] ha riaperto i battenti dal 19 al 21 gennaio. Gli oltre cinquemila operai dello stabilimento sono in cassa integrazione straordinaria dal 16 novembre scorso.

**LA FIAT** ha annunciato il ricorso alla cassa integrazione nel reparto Presse di Mirafiori dall'8 al 21 febbraio: lo hanno annunciato i sindacati il 12 gennaio. Il provvedimento riguarderà complessivamente 290 lavoratori.

così. Massimo Salvadori ha già ricordato la riconversione produttiva con cui l'industria degli Stati Uniti aveva a suo tempo affrontato lo sforzo bellico della seconda guerra mondiale: in pochi mesi le fabbriche di auto e il loro indotto erano stati riconvertiti per produrre tank, jeep, aerei, cannoni, munizioni e navi. La Germania nazista aveva fatto un'operazione analoga in breve tempo pochi anni prima. **Se si prendesse la minaccia climatica con lo stesso spirito con cui era stata affrontata la guerra – quello che tutti i governi dovrebbero fare e non fanno – la salvaguardia di milioni di posti di lavoro sarebbe automatica**, come era successo con lo sforzo bellico degli anni '40 che aveva posto fine alla depressione del '29.

In realtà, qualcuno, dal basso, ha dimostrato di poterlo fare. L'Electrolux di Scandicci, condannata alla chiusura, è stata convertita alla produzione di pannelli fotovoltaici, dopo essere stata occupata dagli operai – con il sostegno di sindacati e amministrazione locale – perché diversi comuni toscani si sono impegnati a garantire a questa produzione uno sbocco [senza peraltro sborsare un euro, utilizzando gli incentivi in conto energia e i finanziamenti privati da questi garantiti]. A questo punto si sono fatti vivi anche gli imprenditori disposti a «rischiare» [mica poi tanto!] su un'iniziativa dal sicuro successo.

La Ford di Blanquefort, in Francia, anch'essa dismessa, è stata convertita, come racconta Daniel Cohn Bendit nel suo ultimo libro «Che fare?», alla produzione di componenti per turbine eoliche. In Italia, solo per fare qualche esempio, quasi quarant'anni fa la Fiat aveva messo a punto il Totem, un impianto di cogenerazione [elettricità più calore] «tascabile», ricavato dal motore della 127: **grande esempio di efficienza energetica. Ne sono state prodotte e installate poche centinaia di esemplari, poi il progetto è stato soffocato.** Adesso la Volkswagen ha messo a punto un impianto analogo ricavato dal motore della Golf e intende venderne centomila esemplari. Quarant'anni fa la Fiat produceva ancora motori marini: la tecnologia da cui sono stati ricavati quasi tutti gli impianti di cogenerazione di media potenza che possono fornire calore, aria condizionata, freddo, sterilizzazione, con rendimenti altissimi. Oggi li importiamo tutti. Venti anni fa il nostro paese era all'avanguardia nel campo dell'energia fotovoltaica. Poi la materia è stata affidata all'Enel e oggi importiamo dalla Grecia persino i pannel-



FOTO ROBERTO CANÒ

### IL 3 FEBBRAIO SARÀ SCIOPERO

Contro la chiusura [nel 2012] annunciata a più riprese dall'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, gli operai si mobilitano da mesi. I sindacati metalmeccanici hanno proclamato unitariamente, il 3 febbraio, lo sciopero di tutto il Gruppo Fiat: «Lo sciopero è la risposta a Marchionne - ha detto Giorgio Cremaschi, segretario nazionale Fiom; La Fiat si comporta con noi come una multinazionale americana che ci comunica decisioni già assunte, e non ha fin qui tirato fuori un solo euro per sostenere i redditi dei lavoratori falcidiati da periodi sempre più lunghi di ricorso alla cassa integrazione». Dal punto di vista politico, nulla di nuovo sotto al sole: il ministro dello sviluppo economico Scajola ha convocato per il 29 gennaio un «tavolo dell'auto» e ha nominato una «task force» tecnica, presieduta dal capo dipartimento impresa e internazionalizzazione Giuseppe Tripoli, che «in raccordo con la Regione Siciliana», comunica il ministero, deve «analizzare la situazione dello stabilimento e valutare le diverse proposte di utilizzo del polo industriale, sulla base dei contatti che i dirigenti del ministero hanno avuto nelle settimane scorse con imprese e soggetti potenzialmente interessati».

**FIAT GROUP AUTOMOBILES** produce circa due milioni di vetture. In Italia possiede cinque stabilimenti con 21.900 dipendenti; in Polonia un impianto per 600 mila auto prodotte e 5.800 dipendenti; in Brasile un impianto, 700 mila auto prodotte e 8.700 dipendenti.

**NEL 2009** Fiat ha archiviato una crescita del 6,3 per cento delle auto nuove vendute in Europa. Nel solo mese di dicembre il Lingotto ha venduto nel continente 85.759 auto, con una progressione del 20,2 per cento rispetto al dicembre 2008.



## Quattro miliardi di incentivi buttati via da Fiat e governo

**A** TERMINI IMERESE è stata calpestata non solo la dignità degli operai dello stabilimento e dell'indotto Fiat - ha detto Rita Borsellino - ma quella di tutti i siciliani. L'ha calpestata il governo Berlusconi, che in barba ai proclami persegue una precisa strategia volta a sottrarre risorse per il Sud. L'ha calpestata il management della Fiat, che sta sfruttando la strategia del governo per tirarsi fuori dall'isola e spostare la produzione dove il lavoro costa meno, con meno garanzie e sicurezza per i lavoratori. E l'ha calpestata la classe dirigente siciliana, che ha portato avanti, prima con Cuffaro e adesso con Lombardo, una politica fallimentare, buona solo per le clientele e per garantire il consenso». Tema: la chiusura, annunciata nel 2012, dello stabilimento Fiat di Termini Imerese, 1.400 lavoratori circa, «una decisione irreversibile», ha detto Marchionne.

Come ha scritto sul sito di Rassegna sindacale, il settimanale della Cgil, Fernando Liuzzi, «c'era una volta la Fiat, fabbrica italiana automobili Torino. Ora c'è Fiat Group», multinazionale che «spazia dallo stabilimento di Betim, in Brasile, a quello di Tichy, in Polonia, e tiene insieme la serba Zastava con l'americana Chrysler». E ha spiegato Antonio Fico, sempre su Rassegna.it: «La produzione dell'auto in Italia è in picchiata nonostante 2 miliardi di euro di incentivi sbandierati dal governo come sostegno al settore: quattro impianti su cinque stanno facendo largo ricorso agli ammortizzatori sociali e sono già 6 mila i precari che hanno perso il posto». In realtà, i cosiddetti «eco-incentivi» statali hanno sostenuto la vendita dei modelli prodotti in Polonia [dove quest'anno infatti si fabbricheranno quasi 600 mila auto, più di quante se ne facciano nei cinque stabilimenti Fiat italiani].

«I tre modelli Fiat più venduti sono la Punto, principalmente nella versione a gas e a metano, la Cinquecento e la Panda - ha spiegato Enzo Masini, responsabile auto della Fiom - Il primo si produce a Melfi, gli altri due in Polonia. Sono questi tre modelli che stanno tirando grazie agli incentivi, in particolare Panda e Cinquecento, di piccola cilindrata e più eco-compatibili». E per il futuro i sindacati denunciano «la totale mancanza di progetti» da parte della Fiat. Masini segnala: «I gruppi di progettazione della Fiat sono fermi, vuol dire che prima di diciotto mesi non vedremo modelli nuovi». Bel piano industriale.

[Rosa Mordenti]

li solari termici [quelli per l'acqua calda: un tubo sotto una lastra di vetro!] E via di questo passo. L'Italia ha un'industria meccanica tra le prime del mondo e le risorse tecniche e impiantistiche per mettersi al passo con la sfida energetica del secolo. Ma ha lo zero assoluto in fatto di politiche industriali e resterà impigliata per anni nella rincorsa al gigantismo nucleare, pericoloso, costoso e inefficiente.

Così vanno in malora complessi industriali come quello di Termini Imerese e mille altre fabbriche in via di dismissione. **Marchionne ripete da mesi che lo stabilimento deve essere riconvertito, ma non ha fatto niente in proposito**, aspettando che sia la Regione a prendere l'iniziativa: la Fiat produce automobili e continuerà a produrne quante e dove «il mercato» le consentirà di farlo. La proposta di una riconversione deve venire da altri. Lombardo, il presidente della Regione Sicilia, si è fatto «sponsorizzare» da Jeremy Rifkin - forse il massimo propagandista mondiale della nuova era energetica - che ha presentato la Sicilia come una regione all'avanguardia in campo energetico, come Letizia Moratti era riuscita a far dire ad Al Gore - altro mostro sacro dell'ambientalismo mondiale - che Milano, la città più inquinata d'Europa, è una capitale ecologica. Ma entrambi - Lombardo e Moratti - non hanno mosso un passo nella direzione promessa. La nostra politica ambientale ed energetica è tutta spettacolo; e i risultati si vedono!

**Marchionne ripete da mesi che Termini Imerese deve essere riconvertita. Ma non ha fatto nulla**

**Le riconversioni produttive vere vanno concepite, progettate e costruite dal basso con tutti i soggetti interessati, a partire da coloro che rischiano il posto di lavoro**, senza illuderli sulla continuità di produzioni che non hanno avvenire; e coinvolgendo tecnici, progettisti, manager, imprese dell'indotto. E soprattutto promuovendo dal basso il mercato. Quello delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica ha un grande futuro, quali che siano le decisioni che i governi prendono - o non prendono - nei loro vertici; mentre il mercato dell'automobile ha solo un grande passato dietro le spalle, qualsiasi cosa facciano i governi per sostenerlo.