

L'INTERVISTA: LUIGI ANGELETTI

«Contratto dell'auto prima di Natale»

Il segretario della Uil: «Il modello Pomigliano simile alle intese stipulate in Francia e Germania»

Laura Verlicchi

■ Grandi appuntamenti in vista per Luigi Angeletti, segretario generale della Uil: il futuro di Termini Imerese si decide in queste ore, e martedì parte il confronto tra sindacati e Fiat sul contratto del settore auto.

Domani (oggi ndr) sarete al tavolo del ministero dello Sviluppo, insieme a Fiat, Invitalia, Regione Siciliana e ministero del Lavoro. Che prospettive ci sono per Termini Imerese?

«Si tratta di vedere se riusciamo finalmente a fare l'accordo, quindi se decolla l'iniziativa industriale alternativa a Fiat. Crediamo che

ci siano le condizioni per farlo».

Qualche ostacolo c'è ancora, altrimenti avreste già concluso.

«Certo, è ancora da risolvere la questione degli incentivi alla mobilità per i lavoratori accompagnati alla pensione. E su questo punto è ovvio che anche Fiat deve mettere delle risorse: dopo tutto è parte in causa».

Termini Imerese però non è solo uno stabilimento: è un simbolo della storia industriale italiana. E la sua chiusura ha un impatto emotivo che va oltre il caso singolo.

«Credo che dalla vicenda di Termini Imerese si debbano trarre de-

gli insegnamenti, per certiversi realistici e per altri dolorosi. Voglio dire che nell'era della globalizzazione il lavoro si difende solo se è competitivo: questo vale soprattutto per l'industria, ma non solo, e in futuro varrà sempre di più per ogni settore imprenditoriale. E anche il ruolo dello Stato è cambiato».

In che senso?

«La sovranità degli Stati nazionali sulle politiche industriali, nell'Europa di oggi, è finita. Questo significa che lo Stato non può più fare supplenza alla competitività delle imprese. Chi è rimasto di questa idea, si affretti a cambiarla».

Quindi, che cosa dobbiamo aspettarci per il futuro dell'industria dell'auto, che in Italia vuol dire della Fiat?

«Vale quello che abbiamo detto per Termini, cioè che bisogna fare i conti con la realtà dei fatti. E parlando di Fiat, la verità è che nel 2002-2003 era tecnicamente falli-

ta. Al di là dei problemi finanziari, infatti, le dimensioni industriali e le quantità di vetture prodotte erano troppo modeste, e quando un'industria costruisce auto di fascia bassa deve farlo a volumi molto più elevati, altrimenti il guadagno non c'è. In questa chiave va capita la strategia di Sergio Marchionne con l'acquisto di Chrysler: se Fiat non l'avesse comprata, sarebbe stata venduta. E quindi sarebbe sparita dall'Italia».

Non è andata così.

«Infatti: e ora bisogna fare in modo che in Italia si producano più auto, e non meno. Questo avverrà solo se la convenienza a produrle sarà paragonabile a quella dei Paesi europei».

Il modello Pomigliano serve a

questo?

«Gli accordi che abbiamo stipulato con Fiat sono le stesse regole della Francia e della Germania: i soldi sono meno, è vero, ma questo vale per tutto il lavoro dipendente in Italia rispetto a quei Paesi. Nessuno degli oppositori riesce a trovare un'alternativa credibile».

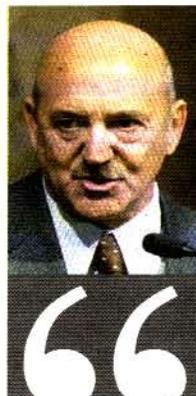
Si riferisce alla Fiom?

«La Fiom ha una curiosa idea della democrazia: le leggi si applicano ad articoli alterni, ci sono minoranze che devono battere le maggioranze. La verità è che non fa un accordo da un sacco di tempo: il compito dei sindacati è lavorare per la firma dei contratti, lo dicono la Costituzione e lo Statuto dei lavoratori».

Quindi, il contratto dell'auto si farà?

«Il contratto si farà, che alla Fiom piaccia o no: diciamo prima di Natale. Ma non lo chia-

mi contratto dell'auto, lo chiami col suo nome: contratto Fiat».



**Contrasti
La Fiom? Ha
un'idea di
democrazia
tutta sua**

Il Giornale, 26 novembre 2011