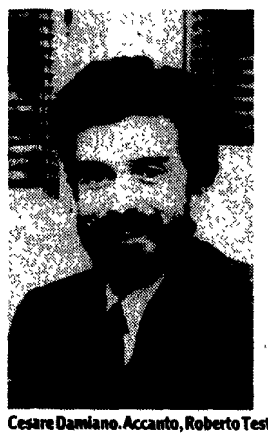
Economia&lavoro

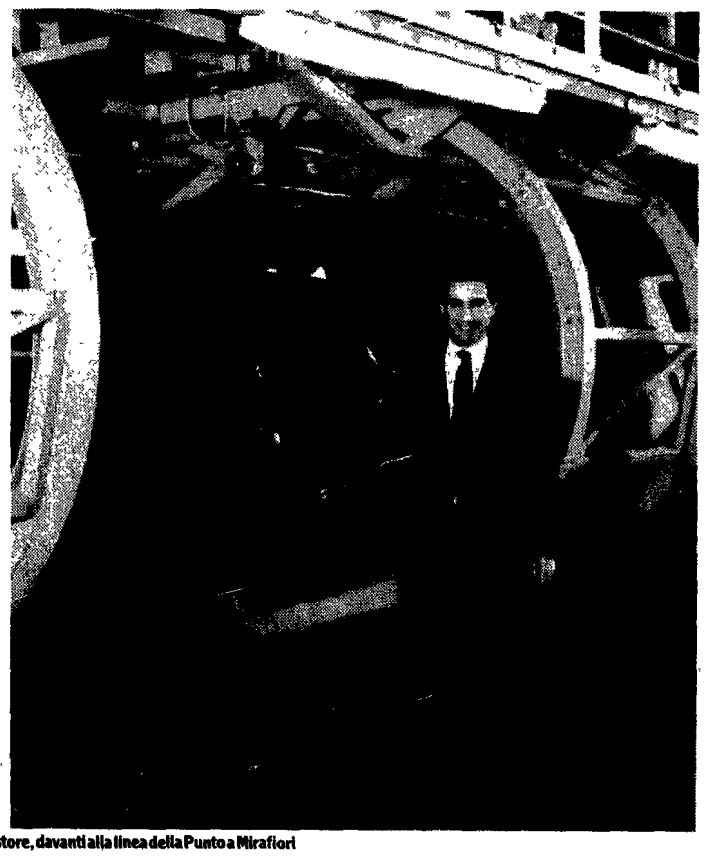
Il 3 maggio nuovo round del confronto col sindacato
Intervista al vicesegretario della Fiom-Cgil nazionale

«Cara Fiat, dove vuoi andare?»

Damiano: servono nuovi piani

Il lancio in Brasile della nuova «world car», la Palio, l'annuncio di nuovi investimenti e nuovi modelli, infine il raddoppio dell'utile nei conti '95. Per la Fiat le ultime sono settimane «speciali». Ma nelle fabbriche del gruppo c'è un disagio diffuso. Dove sta andando il gruppo? Lo si capirà forse meglio il 3 maggio, quando azienda e sindacato torneranno a incontrarsi per il secondo round della verifica annuale. Damiano (Fiom): «Serve un nuovo piano industriale».





Cesare Damiano. Accanto, Roberto Testore, davanti alla linea della Punto a Mirafiori

ANGELO FACCINETTO

■ MILANO. È stato tempo di annunci forti, questo, per la Fiat. Il 16 aprile, in Brasile, ha presentato la Palio, la nuova *world car*: una svolta storica nella strategia globale dell'azienda. Pochi giorni dopo, il 22, in occasione dell'apertura del Salone dell'auto, l'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, ha annunciato nuovi investimenti e nuovi modelli. Poi, il 24 aprile, è stata la volta del consiglio di amministrazione che ha deliberato il raddoppio del dividendo ed ha comunicato la crescita del fatturato nonostante il calo dell'utile operativo (il 2,5 per cento a fronte del 4,4 dei primi tre mesi '95). Il tutto mentre negli stabilimenti si percepisce un diffuso stato di disagio. Ma cosa ne pensa il sindacato, che proprio il 3 maggio si incontrerà con l'azienda per il secondo round della verifica annuale? Ne parliamo con il numero due della Fiom nazionale, Cesare Damiano.

Allora, Damiano, rassicurati dalla strategia annunciata da Fiat Auto?

La Fiat è sicuramente impegnata a dare un'immagine positiva e rassicurante di sè, del proprio futuro. Ma per quel che riguarda il sindacato e i lavoratori permangono forti preoccupazioni, forti incertezze. Le rassicurazioni, pur autorevoli, non bastano: è necessario avere dei piani industriali.

L'azienda non li ha?

Questo lo vedremo il 3 maggio. Certo è che i piani industriali vanno valutati insieme al sindacato. La Fiat si trova in un momento delicato per la definizione della propria strategia. Il piano varato all'inizio degli anni '90 da Paolo Cantarella, che prevedeva investimenti per 40 miliardi, 18 nuovi modelli (diventati poi 23) e tre nuovi stabilimenti, a Melfi, a Pratola Serra e a Cordoba, in Argentina, ha rappresentato un grande sforzo. Oggi la Fiat dispone di una gamma di prodotto nuova e di successo ma deve fare i conti con un mercato italiano depresso nel '95 e stagnante nel '96 (su livelli inferiori a quelli del '93, l'anno della crisi) e la ripresa è prevista dopo il '97. E anche il mercato europeo è al di sotto delle previsioni.

Che cosa significa in concreto per l'azienda e per i lavoratori?

Che nel '96, sul mercato italiano, saranno vendute 200mila vetture in meno. Quindi la ripresa che si era fatta sentire all'inizio dell'anno scorso e che aveva portato al rientro anticipato dalla cassa integrazione a zero ore migliaia di lavoratori si è fermata, tanto che per la produzione automobilistica si fa continuamente ricorso alla cassa integrazione ordinaria. In tre mesi si sono perse circa 54mila vetture. Inoltre l'azienda ha comunicato la cessazione di produzioni meccaniche a Mirafiori _ il motore 903 verrà trasferito in Polonia _ e a Pomigliano, dove nel corso dell'anno cesserà la produzione del *boxer*. Una situazione che provoca, da parte dell'azienda, continue richieste di trasferimenti di lavoratori e di nuove ristrutturazioni e che conferma questo stato di incertezza.

Da qui la richiesta del sindacato di un nuovo piano industriale?

Sì, anche perché a giugno si chiude il primo biennio dello stato di crisi previsto nell'accordo del '94. Potrà essere prolungato di un altro anno solo a fronte di un piano industriale in grado di offrire chiarezza e certezze. La Fiat, del resto, ha annunciato un piano per il Duemila con nuovi investimenti, dal '98 al 2002, pari a 20mila miliardi e 15 nuove vetture.

Ma come verrebbero distribuiti questi investimenti?

Questo è un punto fondamentale da chiarire. Si tratta di comprendere il carattere del processo di internazionalizzazione in corso e l'equilibrio tra produzione nazionale, produzione europea e produzione extraeuropea. Fino al 2004 i mercati *maturi* di Europa, Usa e Giappone dovrebbero crescere, globalmente, di un milione di vetture mentre nel resto del mondo i mercati saliranno da 6,5 a 20 milioni di vetture passando, nel contempo, dal 16 al 33% della produzione. Quindi la partita si gioca sul mercato globale con la capacità di produzione e con la conquista di quote sui mercati emergenti. La Fiat ha affermato di voler arrivare a produrre, a livello mondiale, 3 milioni di vetture: un milione in Italia, il resto all'estero, a fronte di una capacità di assorbimento equamente distribuita.

A voi non va bene?

Queste previsioni richiedono una definizione strategica molto precisa e una capacità di controllo da parte di sindacato e lavoratori molto attenta e puntuale. Non possiamo più permetterci di pagare gli errori commessi dalla Fiat nella seconda metà degli anni '80 quando, a fronte della crescita dei mercati e della redditività, non venne rinnovata la gamma dei modelli e non vennero fatti investimenti adeguati.

Questo rischio non c'è più?

Questo errore è stato corretto col piano del '90. Adesso dobbiamo pretendere che quel tipo di scelte sia, per quel che riguarda la quantità degli investimenti e la qualità dei modelli, rinnovata negli anni futuri. Per questo pretendiamo che l'azienda definisca il nuovo piano industriale, i relativi investimenti, le missioni degli stabilimenti, la collocazione della nuova gamma di prodotti. È da qui che derivano le garanzie sulle prospettive produttive e occupazionali. Questo vale per il Piemonte, per Arese, per il Mezzogiorno, a partire da Pomigliano, per Cassino. Negli anni futuri devono essere tassativamente esclusi problemi occupazionali cig a zero ore

E il 3 maggio cosa chiederete?

Chiederemo di avere tutte le informazioni sulla situazione produttiva e sulle prospettive, stabilimento per stabilimento per trasformarle in un protocollo d'intesa sul piano industriale.

Tute blu, dal 2 maggio si tratta sul contratto

Comincia il 2 maggio il confronto tra i sindacati metalmeccanici e la Federmeccanica per il rinnovo del secondo biennio del contratto di un milione e mezzo di «tute blu». La piattaforma sindacale prevede un aumento di 262 mila lire medie mensili a regime con il recupero del differenziale (pari a circa 100 mila lire) tra inflazione programmata e reale per il biennio '94-'95, '96-'97».

COSÍ I CONTI FIAT

Questi i principali dati relativi al bilancio consolidato del gruppo per il 1995 (in miliardi)

FIAT

	1995	1994
Totale ricavi netti consolidati al gruppo	75.602	65.842
Risultato netto	2.147	1.011
Investimenti	5.651	4.562
Posizione finanz. netta al 31/12 (indebitamento)	(2.997)	(2.021)
Azioni ordin. e privilegiate	100*	50*
Azioni di risparmio	130*	110*
N° di dipendenti al 31/12	237.426	248.190

*Dividendo espresso in lire per le azioni. P&G Infograph

Auto: in rosa i bilanci del '95 Ma non tutti adesso rombano

■ MILANO L'industria automobilistica ha visto bilanci a «tavoletta»quasi ovunque nel 1995, ma non tutte le case hanno saputo mantenere perfettamente in fase il motore: nel primo scorcio del '96, infatti, si avvertono segnali di frenata. L'esercizio finanziario chiuso il dicembre scorso ed ora sotto i riflettori delle società lascia un buon ricordo ai manager ed agli azionisti, con aumenti diffusi di utili e dividendi.

Il '96 si è aperto invece sotto il segno dell'incertezza, con vendite - sul mercato italiano - ancora una volta ferme. Secondo i dati delle vendite nei primi tre mesi dell'anno, comunque, è ancora la Fiat Punto la vettura più venduta sul nostro mercato (con 328.918 unità), seguita dalla Fiat Cinquecento (82.875), Ford Fiesta (70.793), Volkswagen Golf (57.858), Vw Polo (53.797) e Y10 (52.004). Quanto alle quote di mercato Fiat-Innocenti è al 35,4%, la Ford al 10,4, l'Opel all'8,1 la Volkswagen al 7,5, Lancia-Autobianchi al 6,6, Renault al 5,5, Alfa Romeo 4,7, Peugeot al 3,6 e Citroen al 2,6%.

Ecco comunque un sintetico quadro dei conti, quelli finora resi noti, delle maggiori aziende italiane attive nel settore motoristico e di alcune case internazionali che hanno annunciato i dati.

Fiat. Cominciamo ovviamente con Torino. Per il gruppo di Corso Marconi, quello passato è stato davvero un anno d'oro, con un fatturato consolidato di 75.500 miliardi, incrementato del 14,7 per cento con una corsa degli utili. Il risultato netto è stato annunciato doppio rispetto ai 1.011 miliardi del '94. Per la precisione - secondo quanto annunciato il 24 aprile al termine della riunione del consiglio per l'approvazione che ha approvato il bilancio - 2.147 miliardi. Doppio rispetto all'anno precedente l'utile distribuito ai soci: 100 lire per le azioni ordinarie e privilegiate (a fine '94 erano 50 lire), 130 lire per le azioni risparmio (110 nell'esercizio precedente).

Nei primi due mesi del '96 il fatturato viaggia con una crescita del 12%. Ma la crisi dei consumi ha fatto segnare una decisa frenata all'utile ante imposte del primo trimestre di quest'anno che, secondo i dati diffusi la scorsa settimana da corso Marconi, è sceso dai 608 miliardi del '95 ai 464 di quest'anno.

Bmw. Utili netti appena levigati rispetto al '94: 692 milioni di marchi (circa 730 miliardi di lire) contro 697. I risultati vengono letti con soddisfazione dalla casa tedesca che ha fatto i conti con il supermarco e l'integrazione della Rover. La Bmw Italia ha registrato ricavi per 1.411 miliardi (+8,4%).

Ford. Fatturato in crescita (+6,8%) a 137,14 miliardi di dollari (circa 217.000 miliardi di lire) ma i profitti sono in calo del 22% a quota 4,-14 miliardi di dollari. La prima parte dell'anno è stata positiva, la seconda ha invece risentito dell'enorme offerta di nuovi modelli sul mercato Usa.

Chrysler. Dopo le performance record degli anni precedenti, la terza casa americana ha accusato una flessione dei profitti, con due miliardi di dollari di utile. Il fatturato è salito da 52,2 a 53,2 miliardi (84.000 miliardi di lire).

Volkswagen. La casa tedesca raddoppia gli utili: a livello di gruppo passano da 150 a 336 milioni di marchi (circa 360 miliardi di lire) Il fatturato è salito da 80 a 88,1 miliardi di marchi (+10%). È stata migliorata soprattutto la struttura dei costi che ha permesso una maggior competitività.

Renault. Franco e mercato hanno tradito il settore auto che chiude con un deficit operativo di 1,7 miliardi di franchi (520 miliardi di lire), contro un attivo di quasi 300 milioni nel '94. La Renault ha chiuso con un utile netto di 2,13 miliardi di franchi (circa 660 miliardi di lire) contro i 3,63 del '94.

Pininfarina. Ricavi e risultati consolidati «in linea» con il '94, quando furono rispettivamente di 11,9 e 731,4 miliardi. Per il '96 si annuncia una crescita del fatturato a 800 miliardi.

Seat La società spagnola controllata dalla Volkkswagen da segni di miglioramento, ma ancora non basta. Le perdite sono infatti scese da 29 473 milioni a 11 286 milioni di pesetas (circa 145 miliardi di lire).

IL SALONE. La «Palio», due Lancia e lo spider Mercedes al debutto

Torino, novità e mille curiosità

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

■ TORINO Due Lancia, le K Coupé e Station wagon, e il trasformabile spider-coupé Mercedes SLK hanno scelto Torino per il debutto mondiale. Un pò forzando i termini si può dire lo stesso anche della «world car» Palio _ presentata una decina di giorni fa in Brasile _ che occupa il posto d'onore nello stand Fiat, quasi a testimoniare il nuovo corso «globale» della marca torinese. Ma molte _ l'organizzatore Promotor ne contano 103 _ sono le novità automobilistiche per i visitatori di questo sessantaseiesimo salone internazionale in corso al Lingotto.

Affluenza record

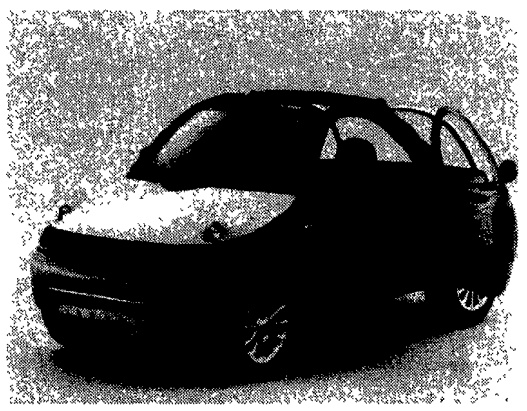
A proposito di visitatori, solo giovedì nella prima giornata di apertura al pubblico (tutti i giorni dalle 9,30 alle 21,30; ventimila lire il biglietto d'ingresso che vale anche per il Museo dell'auto di corso Unità d'Italia) sono stati oltre 70mila. Un bell'inizio per la kermesse torinese che chiuderà i cancelli la sera del 5 maggio e che festeggia quasi cento anni di storia. Il primo embrione di Salone si svolse il 21 aprile 1900 nel Palazzo delle Belle arti al Valentino, con le prime vetture della neonata Fabbrica Italiana Automobili (la Fiat), di Peugeot, Panhard e Daimler. E al passato sono dedicate, nell'area esterna, due mostre, «Le auto dei re» fra cui spiccano otto vetture appartenute ai Savoia, e «Carrozzieri Story» con 18 modelli celebri di Pininfarina, Bertone e Italdesign (Giugiaro).

L'oggi di Torino parla ancora di Fiat, che ha saputo riconquistare consensi nei mercati «storici» e guadagnarne in paesi emergenti, e parla soprattutto del Salone che è riuscito ad imporre la sua specificità nel panorama espositivo mondiale puntando sul connubio tra prodotto di serie e innovazione e design.

A conferma che la formula funziona non solo le giornate di vigilia sono state affollate da 2500 giornalisti di vari paesi e da 13.500 operatori, ma quest'anno sono tornate ad esporre grandi marche assenti nella passata edizione: Citroen, Peugeot, Ford (mancava da sei anni) e Jaguar. In totale, 200 espositori e il 97% delle Case costruttrici presenti sul nostro mercato.

Girando fra i quattro padiglioni del Lingotto si ha dunque un quadro completo di quanto l'industria automobilistica intende commercializzare a breve o ha appena immesso sul mercato _ come le nuove gamme Peugeot 106, Renault Clio Nouvelle, Lancia K berlina _ e di dove andrà a parare in un futuro prossimo.

Sarà un piacere, almeno per gli occhi, ammirare le Maserati Quattroporte rinnovate, le forme delle F50 e 456 GT Ferrari _ al centro dei sogni di tutti gli automobilisti e invidiata realtà di quegli 850 che ne hanno acquistata una in questo scorcio di 1996 _ la bellissima Jaguar XK8 cabriolet o coupé degna erede della Jaguar E la sportivissima versione M della cabrio Bmw Z3. Ci sono però anche sogni arrivabili come la bella Hyundai Coupé costruita su pianale Lantra, la Mustang coupé e cabrio di cui Ford testa qui il gradimento del consumatore italiano, le Opel monovolume Sintra e Vectra S.W., la Peugeot 306 GTi a sei marce. Per la gioia del pubblico diversi modelli si possono provare sulla famosa pista sopraelevata del Lingotto.



La Fiat Nyce, pick-up derivato dalla Punto

La fantasia al potere

Torino è però soprattutto spazio per la fantasia. La Fiat, accanto alle gamme di serie, espone dieci «interpretazioni» di Bravo e Brava Alla Opel in una specie di bosco di legno si muove il bel pick-up Tanga, studiato sulla Corsa, che porta a spasso manichini con la testa a televisore (funzionante). La Ford presenta Lynx, prototipo di vettura sportiva a quattro posti su base Fiesta.

Citare tutte le «concept car» è impossibile, specie tenendo conto che il cuore del padiglione 2 è dedicato agli specialisti del design e della carrozzeria.

Qualcuna però vogliamo segnalarla: di Bertone la Kayak, versione coupé della Lancia K a nostro avviso molto più affascinante di quella presentata dalla Casa torinese; di Fioravanti la Fiat Nyce, un pick-up tutto tondo su pianale Punto, le cui due ampie portiere si possono aprire sia a vento che controvento grazie a speciali incernierature; di Pininfarina la piccola (312 cm) monovolume Eta Beta a trazione ibrida (motore termico Fire 1100 e elettrico) che può allungarsi di 20 centimetri lasciando più spazio ai passeggeri posteriori o al bagagliaio

Il modello della Lancia K station wagon. Sopra un'immagine del Salone di Torino, in primo piano una Kayak Lancia carrozzata Bertone