



Felicia Masocco

ROMA Primo, valutare l'impatto del piano Fiat sull'occupazione e sull'economia italiana; secondo, capire con quali strumenti far fronte alle ricadute che la ristrutturazione del Lingotto comporterà. A chi, insomma, addebitare il conto. Si accende anche dentro il Palazzo il dibattito su quanto deciso a Torino, ministri, sottosegretari, esponenti politici si interrogano e si spaccano sulla «rivoluzione» e sulle sorti del gruppo automobilistico italiano. Tra gli ottimisti, il ministro dell'Industria Antonio Marzano: «Non si avvicina la vendita della Fiat alla General Motors», sostiene. «La Fiat - osserva il ministro - aveva problemi di indebitamento che era cresciuto al di là del programmato. Con questa operazione avvia a soluzione i propri problemi finanziari-patrimoniali».

Marzano, con altri esponenti di governo, rimarca il fatto che la crisi «non tocca gli stabilimenti italiani», ma il Lingotto ha annunciato che in Italia farà fronte al momento ricorrendo alla cassa integrazione oltre a non rinnovare i contratti a termine. Ed ecco che nel corso della giornata sono tornate e ritornate parole come «mobilità lunga», strumento che aprirebbe la via a massicci prepensionamenti e «riforma degli ammortizzatori sociali», ma anche la «rottamazione bis» si è riaffacciata.

L'ipotesi che la crisi del gruppo automobilistico possa trovare un paracadute tra le maglie della legge Finanziaria è riaffiorata ieri con le parole del relatore alla legge di Bilancio, Gianfranco Conte (Forza Italia): confermando indiscrezioni di giorni fa, Conte afferma di aver «visto» emendamenti, tra i 3mila arrivati all'aula della Camera, che potrebbero riguardare gli esuberanti Fiat e Telecom, precisando che proposte di modifica in tal senso erano già state sollecitate da Confindustria durante il passaggio della manovra in commissione Bilancio. Saranno approvate in aula? «Dipende dalle risorse», risponde Conte. Ma se così non fosse la questione potrebbe piombare sui tavoli di confronto tra go-



Domani Fresco e Cantarella saranno sentiti in Parlamento. La Lega: la crisi deve pagarla la Fiat

Si guasta una pressa a Cassino 900 in cassa integrazione per 5 giorni

CASSINO Resterà ferma fino a venerdì la produzione della Stilo a tre porte nello stabilimento Fiat di Cassino per un guasto ad una pressa che impedisce lo stampaggio in plastica della plancia nella parte dello stabilimento gestita da un fornitore, la Apco. Il macchinario da venerdì scorso è stato portato a Torino per la riparazione e non arriverà a Cassino prima di una settimana. Per il guasto tecnico quasi 900 lavoratori sono stati messi in cassa integrazione per cinque giorni, hanno reso noto i sindacati. Va avanti, invece, la produzione del modello a cinque porte. Complessivamente vengono prodotte un migliaio di Fiat Stilo al giorno. La ristrutturazione del gruppo non ha colpito la fabbrica di Cassino

considerata da sempre un impianto pilota per la sperimentazione e la produzione di auto del segmento C. Per la Stilo sono stati investiti quasi 1.400 miliardi di lire utilizzati per la ristrutturazione tecnologica dello stabilimento considerato uno dei più moderni al mondo. Sono in corso 600 assunzioni di giovani con contratti di formazione lavoro o interinali. I sindacati sono concordi nel ritenere la fabbrica al riparo da ogni problema legato alla ristrutturazione decisa dai vertici torinesi. «Gli accordi sottoscritti in questi anni con la Fiat - ha detto il segretario provinciale della Fim-Cisl, Arcangelo Longo - ci mettono al riparo da eventuali tagli. Le prospettive dello stabilimento rimangono buone per l'affidabilità del sito di Cassino».

Il governo in soccorso degli Agnelli

Rottamazione, incentivi all'esodo, ammortizzatori sociali? Spunta anche un caso Telecom

verno e parti sociali sulle pensioni e sul lavoro. Eventualità comunque esclusa dal sottosegretario al Welfare, Maurizio Sacconi, perché la crisi «non riguarda

gli stabilimenti italiani o li riguarderà molto relativamente», afferma.

Più preoccupato del sottosegretario, il ministro al Welfare, Roberto Ma-

roni: l'operazione «prefigura un costo per lo Stato, un costo sociale ed economico». Sul piano in sé, ha detto, «non esprimo commenti, aspetto di vederlo». In ogni caso il suo partito, la Lega, ha già fatto sapere che «i costi non devono ricadere sulle tasche degli italiani». Anche i Radicali sono dello stesso avviso: «Questa volta la Fiat la ristrutturazione se la paghi da sola», afferma Michele De Lucia.

Il caso Fiat riapre, complicandola, la partita della riforma degli ammortizzatori sociali mettendosi di traverso anche sul «stavo delle pensioni». È quanto teme il senatore dei Ds Franco Debene-

detti il quale pone l'accento sulla «contraddizione» interna alle imprese: «da una parte le pensioni di anzianità» di cui si chiede l'abolizione, «dall'altra poter usare di tanto in tanto i prepensionamenti per risolvere il problema degli esuberanti».

E se dalla Margherita arriva un'interpellanza urgente perché «il governo non può essere né indifferente né disattento a quanto accade nel mondo produttivo italiano», il viceministro dell'Economia Mario Baldassarri taglia corto: «La Fiat è un'azienda privata», può ricorrere «ai normali ammortizzatori sociali». Esclude Baldassarri l'altra ipotesi

circolata in giornata, ovvero la possibilità della concessione di una rottamazione bis per permettere al Lingotto di affrontare meglio la crisi. Anche questa possibilità è contenuta in un emendamento di cui i Socialisti Democratici italiani, ma anche i Ds piemontesi Buglio e Nigra hanno rivendicato la paternità. «La rottamazione? L'ha già fatta Tremonti», risponde con una battuta l'ex ministro del Tesoro Vincenzo Visco che sulla ristrutturazione della Fiat non nasconde preoccupazione: «Il problema vero - sostiene - è capire perché non riesca a conquistare quote di mercato o a produrre macchine che incontrino il

consenso del pubblico: ma questo è un problema di qualità del prodotto». «Comunque - aggiunge Visco - la Fiat in Italia non è poca cosa e c'è da essere molto preoccupati». L'ex inquilino del ministero di via XX Settembre ha spiegato poi che il centro-sinistra valuterà gli eventuali emendamenti che dovessero essere presentati a sostegno della casa automobilistica torinese, in particolare quelli relativi alla cassa integrazione: «In realtà - ha detto - non si sa nemmeno quali sono le esigenze vere della Fiat. Bisogna vedere quanto hanno pesato sulla crisi la produzione e le vendite all'estero».



Il nuovo amministratore delegato di Fiat auto Giancarlo Boschetti. In alto il vertice della società torinese con Paolo Fresco, Gianni Agnelli e Paolo Cantarella

Mirafiori: il gelo e la paura

Operai e delegati temono che non finisca così: un altro passo nella ritirata

DALL'INVIATO Oreste Pivetta

TORINO Le notizie arrivano come il gelo di questi giorni: pungono fino a far male. Il primo turno di Mirafiori entra alle sei del mattino, nel buio del cielo, tra i fumi dei tubi di scappamento, nel biancore della gelata, giù dai tram che nel piazzale fanno capolinea. Entrano silenziosi, mani in tasca, scarpe alte sulla bocca, rimuginando la stessa domanda: toccherà anche a noi? Hanno ascoltato tutti la tv: le difficoltà della Fiat, gli stabilimenti che chiudono, i semila licenziamenti sparsi per il mondo. Qualcuno si illude: «Una nuvola. Non è ancora arrivata a Torino». Un altro risponde: «Altro che nuvola. Siamo già sotto il temporale». Un altro ancora, pessimista, precisa: «Tempesta».

Mirafiori, il caposaldo della produzione di massa standardizzata, la vecchia roccaforte della classe operaia, una volta faceva sentire il suo respiro in ogni casa di Torino. Battava il suo cuore dettando il ritmo alla città: entrate uscite, uscite entrate, secondo il turno, migliaia e migliaia al lavoro ininterrottamente. Adesso per una buona parte si è spenta. Tanti capannoni sono un monumento. In altri, chi resiste alla catena si sente un sopravvissuto. L'ultima trincea del lavoro operaio, sorpreso dall'ultimo attacco, che sembra indicare la fine prossima. Chi entra, non sa che fare: se tirare i remi in barca, dietro la consolazione poco internazionale e poco solida «che tanto colpiscono all'altro capo del globo», se preoccuparsi, se lottare, ma contro chi non sa, contro la Fiat o contro la General Motors, contro quel mostro della globalizzazione o contro le dannate oscillazioni dei mercati. Intanto chiedono, vogliono sapere e nessuno risponde. Spiega Vittorio De Martino, delegato delle carrozzerie: «Con sincerità: non sappiamo che cosa dire. I compagni di lavoro vogliono informazioni precise, dettagliate. Che noi non abbiamo, però. Solito metodo Fiat: fanno sempre così, quando va bene e quando va male, prima l'annuncio consolatorio poi la doccia fredda. Però nessuno si fa illusioni. Si capisce che questa storia ci toccherà. È una questione di tempo. Cominciamo con il passaggio da Rivalta a Mirafiori. Da una parte sono tremilacinquecento, dall'altra diecimila. Nessuno crede davvero che la somma sarà rispettata. Quanti resteranno fuori? Già pensano alle vie meno dolorose, pensionamenti, incentivi, ma è

il sindaco

Chiamparino: più innovazione e tecnologia

Sergio Chiamparino, sindaco di Torino. **Sindaco, gli operai sono preoccupati e qualcuno davanti ai cancelli di Mirafiori la critica: il sindaco parla da manager. Che risponde?**

«Rispondo prima di tutto che quanto annunciato dalla Fiat non ha per ora ripercussioni sul lavoro alla Fiat. Ho anche detto che il processo di riorganizzazione del gruppo è un segnale di difficoltà che ci sono, e si conoscevano, sui mercati internazionali, ma anche un segnale di reazione».

E che cosa può fare la vostra amministrazione questa reazione?

«Intanto abbiamo operato per rafforzare gli stabilimenti di Torino. Ad esempio il trasferimento dello stabilimento di Rivalta a Mirafiori e l'insediamento su quell'area della Fiat Avio è un segnale di una direzione giusta che punta a potenziare dal punto di vista della redditività gli impianti industriali di Fiat a Torino, in modo che di fronte alle turbolenze di mercato e a qualsiasi altra vicenda, il sistema industriale torinese sia più forte, più resistente, meno esposto ad attacchi. Meglio avere uno stabilimento

sicuro, che due stabilimenti sottoutilizzati. Se il settore Avio, dovrà crescere avrà spazi sufficienti per espandersi e nessuno potrà venirci a raccontare un giorno che la fabbrica si deve trasferire altrove perché non ha spazio per crescere. Intanto si recuperano aree che dopo i Giochi olimpici diventeranno sedi fieristiche. Torino vanterà una capacità espositiva pari a quella di Milano e di Francoforte».

Proprio ieri avete firmato il patto per la nascita di Torino Wireless, progetto pubblico-privato di un polo di ricerca a livello europeo...

«Anche in questo modo si possono garantire prospettive di progresso alla città e di lavoro ai torinesi. Un'idea sviluppata in anni di studio dalle nostre università, che si è tradotta in un piano che ha raccolto attorno a un tavolo Fiat, Alenia, Motorola, le banche, Pininfarina, Tronchetti Provera...».

Tronchetti Provera vi ha dato però un dispiacere, decidendo di trasferire la sede legale di Telecom a Milano?

«Ma Tronchetti Provera si è anche assunto pubblicamente l'impegno di investire a Torino. Quindi Telecom non abbandona Torino, anzi pensa di farne un luogo d'eccellenza di investimento e quindi di lavoro. Forse è stata una reazione alla nostra impennata d'orgoglio, alla nostra protesta davanti all'annuncio del trasferimento, ma intanto Tronchetti Provera ha risposto con una lettera di intenti che adesso valuteremo e che comunque significa la creazione di una piattaforma territoriale di telecomunicazione al servizio della collettività. Qualcosa di utile, insomma...».

lo storico

Marco Revelli: l'amico americano presenta il conto

Marco Revelli, storico, docente di Scienze politiche dell'Università di Torino.

Marco Revelli, lei ha studiato a lungo la vicenda Fiat e il rapporto tra questa azienda e la città di Torino. Come giudica notizie e reazioni?

«Ovviamente è una operazione che dobbiamo ancora decodificare. Mi sorprendono però i commenti degli eterni apologeti della Fiat. Basterebbe leggere i titoli di molti giornali, che sanno solo cogliere il segno di capacità manageriale che anticipa le difficoltà. Se così fosse, se cioè ci si dovesse solo attrezzare per superare un anno difficile, francamente non si capirebbe il licenziamento di un amministratore delegato. Per capire bisognerebbe forse tornare indietro di un paio d'anni, all'accordo con la General Motors. È vero che risponderanno: senza quell'accordo sarebbe stato tutto più difficile. Credo invece che in quell'accordo vi sia la ragione, almeno una ragione, di quanto sta avvenendo oggi. Non è solo la recessione dei mercati. In questa svolta regressiva, vedo la mano di ferro dell'ami-

co americano che ha posto vincoli molto stretti di redditività e adesso presenta il conto».

Che cosa non è funzionato?

«La Fiat ha tentato costruirsi un proprio modello di globalizzazione cheap, di globalizzazione povera, con mezzi finanziari scarsi, posizionandosi in quelle semiperiferie considerate in ascesa, India, Est Europa, Sudamerica. Ma questo piano è stato smentito dall'accordo con General Motors, che pretende la propria globalizzazione pesante, mostrando chi comanda davvero. E la Fiat tira i remi in barca, per trasformarsi in un set di marchi di nicchia nel pacchetto americano, cessando di essere una protagonista industriale con la propria filosofia industriali».

Quindi per recuperare redditività, la Fiat taglia. Ma non taglia a Torino...

«Non sarei così tranquillo, pensando a quello che potrebbe succedere nella galassia Fiat a Torino. Se la Fiat riduce o cancella le propaggini industriali all'estero, ne risentirà presto l'indotto, che è tanta parte ormai dell'attività manifatturiera torinese, in questo distretto dell'auto, e che aveva fatto da accompagnamento alla globalizzazione Fiat».

Anni fa lei sostiene che Torino, con il suo distretto, avrebbe potuto ospitare un'altra azienda automobilistica. Si parlò della giapponese Toyota, che poi scelse altri paesi d'Europa. Resta di quell'idea?

«Certo, sarebbe stato il modo per rafforzare l'identità manifatturiera della città, massimizzando le sue capacità e la sua cultura industriale».

un altro pezzo di storia che se ne va in archivio, dopo Chivasso (dieci anni fa quasi cinquemila addetti), dopo il Lingotto (venti anni fa, quando gli operai erano ottomila). Gli anni sono tanti, si contano in decenni, ma adesso siamo alla accelerazione, senza spazio per contrattare. Il primo turno finisce alle due del pomeriggio, quando i gradi della temperatura e della rabbia (forse impotente) sono saliti. «Il livello delle relazioni sindacali alla Fiat è molto basso - aggiunge De Martino - e i piani industriali non sono mai stati presentati. Decide il gruppo dirigente Fiat. Chissà poi se decidono loro o se comandano in America: si sono accordi che la redditività della succursale è bassa e quindi colpiscono, tagliano, licenziano,

cominciando dal primo responsabile, l'amministratore delegato. Farete sciopero? «Sì, lo faremo. Non oggi, con calma, dobbiamo vedere bene, dobbiamo sapere bene e soprattutto non dividerci». Claudio Stacchini, segretario della Quinta Lega Fiom, spiega che «si sta lavorando», che «nessuno si sogna che finisca qui: troppe domande restano senza risposta senza un piano industriale, parlano di due stabilimenti in Italia e non dicono quali, temiamo ripercussioni su tutto l'indotto che è ormai lo scheletro dell'industria torinese, più nella provincia, nell'hinterland che in città, è una catena e neppure Biancaneve cadrebbe nella trappola: non finisce con questo annuncio».

La ritirata Fiat è cominciata da tempo: il peso specifico dell'industria manifatturiera sul totale della forza lavoro attiva è crollata in un ventennio dal cinquanta ai trenta per cento, sono aumentate le piccole imprese e questo sarebbe un buon segno di quella diversificazione invocata per reagire alla crisi Fiat e ai pericoli di una monocultura industriale (che costò tanto a Torino, così legata nel bene e nel male alla presenza dell'automobile), ma intanto gli occupati diminuiscono, diminuiscono i lavoratori dipendenti e sono raddoppiati (ancora nell'ultimo decennio) gli «imprenditori e i professionisti», ancora pochi rispetto a Milano. La svolta è debole. Torino senza la Fiat non è ancora nata. Se è arrivata la Motorola, Telecom deve decidere. Il sindaco Chiampari-

no era ieri al Lingotto per parlare di Torino Wireless, un progetto che dovrebbe fare della città una capitale europea della ricerca e dell'innovazione. L'università è d'eccellenza. Tante amministrazioni, da Castellani a Chiamparino, hanno lavorato per costruire un'alternativa, ma la centralità Fiat non è stata superata e nemmeno quell'idea un po' subordinata della città e adesso che l'industria si ritira, si sgancia, la paura è di dover pagare un'altra tassa pesante, come avvenne davanti alle altre crisi e ristrutturazioni della fabbrica automobilistica: all'inizio degli anni ottanta e dieci anni dopo.

Chi sta in Fiat quella storia l'ha già vissuta. Rocco Moscato fa il delegato e

lavora al montaggio delle Panda: «Hanno cominciato a chiamarmi ieri sera, dopo il telegiornale. Mi chiedevano: quali stabilimenti in Italia? Mi sono dovuto scusare: non ne sapevo nulla. Ma i rapporti sindacali in azienda sono fatti via via più freddi. Non c'è informazione, non c'è comunicazione. Non ci meravigliamo più di nulla però: la competitività nel settore è diventata sempre più aspra, è cambiato il clima, di tranquillità non ce n'è mai più stata da una infinità di tempo e i rapporti sindacali sono peggiorati. Persino i capisquadra hanno ritrovato l'arroganza di un tempo: li hanno armati con la storia dell'articolo 18. Da quando si è cominciato a parlare di flessibili-

ta, di licenziamenti, di mobilità, se non è cambiata la legge, è cambiata la mentalità. Cioè hanno calato la maschera e le vecchie pratiche, le vecchie intimidazioni sono tornate di moda. Mi sarei aspettato qualche cosa di più dal sindaco Chiamparino: non può ripondere solo da manager, deve dire anche qualche cosa del nostro lavoro». Piero Pessa, della Fiom, è il più realista: «La Fiat si mette in pari con la realtà, dopo averci comunicato ottimismo e piani di sviluppo. Fiat auto è in perdita da quattro anni, il ridimensionamento della base produttiva era stato anticipato da vari segnali, compresa l'operazione Rivalta-Mirafiori, che taglierà qualche cosa, magari in modo non doloroso. Ridimensionamento comunque, downsizing. Negli ultimi anni sono stati investiti miliardi, per rinnovare i modelli, ma la competitività si è ridotta. Adesso la Fiat vale il dieci per cento del mercato europeo (dieci anni fa era in testa alla pari con la Volkswagen) e il trentacinque per cento di quello italiano. Troppo poco per reggere. Non è solo questione di costi. La Bmw ha costi altissimi, eppure guadagna. La Fiat ha dimostrato di non possedere la qualità sufficiente per vincere la sfida. Sta capitando qualcosa di già visto, ma nel '94 c'era Mediobanca, adesso c'è la General Motors, con la prospettiva che Fiat diventi una divisione dell'azienda americana».

La Fiat aveva tentato la sua globalizzazione, la sua globalizzazione povera puntando sui paesi dell'Est europeo, sull'India piuttosto che sull'Argentina o sul Brasile. Si ritrae e la General Motors gestisce la sua globalizzazione pesante. D'altra parte il confronto è tra gli otto milioni di macchine di Gm e i due della Fiat.

Chi vive la fabbrica non s'è bendo prima del tempo la testa rotta, ma ha visto, sentito tutto: «E ha reagito con preoccupazione. Ma anche con la disaffezione. Meno attaccamento al lavoro, all'azienda: l'assenteismo è risalito ai livelli degli anni Settanta, costantemente oltre il dieci per cento, con punte che hanno toccato il diciotto per cento». Si poteva rimediare prima: «Ha ragione chi sostiene che ormai i tempi sono strettissimi. E poi, come dice Vittorio Foa, la Fiat è abituata a fare da sé contro tutti. E questo non aiuta».