

Massimo Burzio

TORINO Il giorno dopo l'annuncio dei 2887 esuberanti alla Fiat, Torino sembra come tramortita. I tagli comunicati dall'azienda ai sindacati e che colpiranno 1800 lavoratori Fiat Auto di Mirafiori - ai quali potrebbero aggiungersi qualche centinaio di addetti della Powertrain, la società mista con GM - hanno fatto calare una cappa pesante sulla città. L'angoscia è palpabile e non soltanto davanti ai cancelli ed all'interno della grande fabbrica, negli uffici o tra le organizzazioni sindacali ma coinvolge, ovviamente, anche i lavoratori delle aziende dell'indotto.

Ad aumentare le preoccupazioni, ieri sono stati diramati i dati di aprile sulle immatricolazioni di nuove auto in Europa. Secondo l'associazione dei costruttori, l'Accea, in un mercato che complessivamente cresce dell'1,1% con un totale di 1.301.122 unità vendute, il Gruppo Fiat perde il 20,1% nel raffronto con lo stesso mese del 2001. In pratica, sono state consegnate 25.743 auto Fiat, Lancia ed Alfa Romeo in meno rispetto ad aprile dell'anno scorso. In questo modo il Gruppo è passato dal 10,0% di quota totale all'7,9%, scivolando al sesto posto dopo il Gruppo Volkswagen (1° con il 17,9%), PSA - Peugeot Citroen (2° con il 15,1%), il Gruppo Ford (3° con il 11,7%), Renault (4° con il 11,0%), GM (5° con il 9,8%). Tutte le marche giapponesi, poi, conquistano l'11,1% e le coreane arrivano al 2,7% mentre la Bmw è in forte crescita (+ 24,9%) e raggiunge il 4,3% complessivo e la DaimlerChrysler aumenta del 9,3% e tocca il 6,3% di quota. E al gruppo Fiat non va meglio nel quadrimestre dove se è vero che le immatricolazioni in tutta Europa scendono del 2,8% (5.192.026 unità), le marche che fanno capo al Lingotto, con 462.720 immatricolazioni, perdono il 18,0% (-101.366 unità) rispetto ai quattro mesi del 2001.

La Fiat, intanto, ha aperto for-

“ I lavoratori del gruppo temono che la situazione sia peggiore. Sono migliaia i posti a rischio nell'indotto. Maroni incontra l'azienda ”



Fassino con gli operai della Sevel: aprire un tavolo di crisi. Rifondazione Comunista: convocare i veri padroni, la General Motors ”

Crollano (-20%) le vendite Fiat in Europa

Berlusconi non sa cosa fare: «Aiuti? Valuteremo». Avviate le procedure di mobilità

malmente la procedura di mobilità per i 2.887 esuberanti. Le normative in materia prevedono che nei prossimi sette giorni, su richiesta del sin-

dacato, ci possa essere un incontro per la "gestione del problema" mentre per raggiungere l'accordo ci saranno 45 giorni di tempo. Altrimen-

ti sarà il Ministero del Welfare a fare un altro tentativo nell'arco di ulteriori 30 giorni.

Per spiegare le strategie azienda-

li, poi, Paolo Cantarella nel pomeriggio di ieri ha incontrato a Balocco gli analisti finanziari e gli investitori istituzionali. Si tratta di un ap-

puntamento che si tiene ogni anno ma che in questo 2002 assume un significato ancora più importante. Il meeting, al quale partecipano tut-

ti i top manager Fiat, proseguirà anche oggi. Cantarella ha annunciato che: "Quest'anno le dimissioni arriveranno a 3,2 miliardi di euro" e cioè più di quanto era stato previsto. L'amministratore delegato ha spiegato che: "Il cash flow di Fiat Auto sarà negativo per 1 miliardo di euro ma tornerà in pareggio nel corso del 2003". Sull'andamento del mercato italiano ed europeo, poi, Cantarella ha detto che a fine anno la chiusura in Italia scenderà, complessivamente, a 2.050.000 vetture mentre l'Europa resterà attorno a 11.560.000 unità. Fiat Auto, ha aggiunto, vuole, nel 2003, investire 2,4 miliardi di euro e raggiungere il 10% del mercato europeo.

Sulla crisi Fiat, però, manca tuttora una posizione del Governo. Se, infatti, il Ministro Maroni incontrerà oggi i vertici dell'azienda per "capire di che esuberanti si tratta" e ha dichiarato che "se necessario interverremo", dal resto dell'esecutivo non arrivano segnali. Durante il Consiglio dei Ministri di ieri, infatti, di Fiat non si sarebbe parlato come ha rivelato anche il vicepremier Fini mentre Berlusconi, rispondendo ai giornalisti sull'ipotesi di una vendita a GM ha affermato: "Non voglio interferire in situazioni che non mi vedono titolato a dare giudizi o a fare previsioni, valuteremo possibili interventi, senza alterare il mercato". Il Ministro delle Attività Produttive, Antonio Marzano, che starebbe preparando una relazione da presentare a Berlusconi...

Chi si muove affinché le istituzioni escano da questa fase di inerzia è invece la sinistra. Il segretario dei DS Pietro Fassino, che ieri ha incontrato i lavoratori della Sevel di Atessa e il responsabile lavoro, Cesare Damiano, hanno chiesto "l'apertura urgente di un tavolo di crisi" cui partecipino Governo, Azienda e Sindacati per esaminare la situazione Fiat. Gloria Buffo (Ds) denuncia la fuga del governo, mentre Rifondazione Comunista auspica la "convocazione dei veri padroni della Fiat e cioè la General Motors".

Operai all'uscita del cancello «Due» dello stabilimento Fiat di Mirafiori. Foto di Stefano Dall'Ara Mediamind



I costruttori di auto in Europa

Immatricolazioni di auto ad aprile 2002 nei paesi Ue ed Efta e variazione rispetto ad aprile 2001

	Apr. 2002	Variazione %	Quota di mercato %
Gruppo Volkswagen	252.789	-2,7	19,4
Gruppo Psa	196.391	+12,5	15,1
Renault	146.836	+5,4	11,3
Gruppo Ford	145.176	+1,5	11,2
Giapponesi	141.244	+9,5	10,9
Gruppo GM	124.747	-8,1	9,6
Gruppo Fiat	102.610	-20,1	7,9
DaimlerChrysler	89.737	+9,3	6,9
Gruppo Bmw	56.377	+24,9	4,3
Coreani	33.341	-1,6	2,6
Gruppo MG Rover	11.622	-6,5	0,9
Totale	1.301.122	+1,1	100

Fonte: Accea - Associazione dei costruttori automobilistici europei

ANSA-CENTIMETRI

Piero Ferrari, rimarrà a Maranello con il 10%

MILANO Piero Ferrari, figlio del «Drake» e vicepresidente della casa di Maranello, manterrà la propria quota del 10% quando la Ferrari verrà quotata in borsa. «La decisione di quotare la Ferrari SpA è una ulteriore conferma dei successi ottenuti dall'Azienda sia nel settore commerciale che nel settore sportivo, nonché la dimostrazione che stiamo iniziando a raccogliere i frutti del rilancio e dello sviluppo di Maserati», ha spiegato. «Sono sempre stato in piena sintonia con la Presidenza di Ferrari-Maserati e credo nei futuri ulteriori successi dei due marchi, quindi non ho intenzione di ridurre l'attuale partecipazione della mia famiglia nella Ferrari SpA».

L'intervista

Gianni Rinaldini

Giovanni Laccabò

MILANO Da mesi i sindacati chiedono di discutere il piano industriale e invece l'altra sera sono stati convocati solo per firmare le cifre di una drammatica crisi annunciata che non ha sorpreso nessuno: «Per noi è stata la conferma che l'azienda non intende avviare nessun vero negoziato», commenta il segretario generale della Fiom Gianni Rinaldini: «La Fiat non vuole discutere di prospettive industriali».

Ma l'azienda aveva annunciato un negoziato...

«Invece ci ha soltanto chiesto il consenso all'uso della cassa integrazione e della mobilità per i circa 3 mila esuberanti della sola Fiat Auto, senza escludere eccezioni per altre aree, come la Powertrain della società Gm-Fiat o la componentistica di

Fiat-Magneti Marelli».

Rinaldini, che idea ti sei fatto dell'incontro?

«Non è stato un negoziato, ma solo una comunicazione di decisioni già adottate. L'azienda ci ha det-

to: noi abbiamo già deciso, a voi chiediamo di sostenere queste misure di riduzione degli organici e se anche non firmate non c'è nessun problema perché noi procediamo ugualmente».

Quindi?

«Questa condotta non è accettabile: l'azienda ancora una volta pensa semplicemente a operazioni di risanamento economico, peraltro tutte discutibili, e nel contempo interviene sul costo del lavoro tagliando gli organici. Ma il vero problema è che la Fiat attraverso una crisi estremamente grave, pesantissima, che richiede scelte di politica industriale e finanziaria che siano di sviluppo, per tentare di aggredire i nodi strategici coi quali oggi il settore dell'auto si trova a fare i conti».

Berlusconi auspica che sia una crisi passeggera...

«Mi riservo di esaminare con attenzione le dichiarazioni del premier. Tuttavia la crisi della Fiat non è solo generale, di mercato, perché gioca un dato specifico che rende questa crisi molto più grave rispetto al contesto generale del settore».

In che modo indurre la Fiat a confrontarsi sul piano industriale e finanziario?

«Il primo passo è acquisire il tavolo negoziale: lo sciopero di due ore va in questa direzione. Nello stesso tempo, quando si parla di questioni rilevanti come le scelte di politica industriale e finanziaria, si deve guardare sia al gruppo Fiat, sia ai possibili interventi di soggetti istituzionali, compreso il governo, che siano finalizzati a comporre l'idea di una vera e propria politica industriale per questo settore che sta subendo profonde trasformazioni».

Però le prime dichiarazioni di Berlusconi non sembrano andare in questa direzione...

«Mi pare evidente che nel nostro Paese la politica industriale non esiste. Trovo francamente incomprensibili tutti i ragionamenti che negano la gravità della crisi del-

la Fiat, presentandola come un fatto passeggero, da accompagnare tutt'al più con gli ammortizzatori sociali. Sono considerazioni sbagliate che assecondano le scelte sbagliate che la Fiat sta attuando».

Il sindacato ha criticato le istituzioni, anche il Comune di Torino che rinuncia a indurre la Fiat a radicare un piano industriale.

«Il giudizio negativo che ha dato il sindacato è diverso da quello del sindaco Sergio Chiamparino: diverge proprio sugli elementi fondamentali della scelta che la Fiat sta compiendo».

Nella distribuzione degli esuberanti balza all'occhio il colpo duro su Mirafiori e lo sparpagliamento negli stabilimenti del centro sud. C'è una logica?

«È arduo comprendere i criteri

con cui sono stati fissati gli esuberanti, anche perché l'incontro si è arenato non appena ci hanno invitato a discutere di ammortizzatori sociali. Abbiamo subito dichiarato che non eravamo disponibili ad entrare nel merito dei numeri, perché il confronto doveva essere di ben altra natura».

Le due ore di sciopero sono solo un primo segnale?

«Sì, per sollecitare il confronto sul futuro industriale. Del resto è accaduto un fatto gravissimo, vorrei che fosse chiaro: così come al mattino era partita con la cassa integrazione, la sera la Fiat era pronta a partire anche con la mobilità. Insisto: è difficile chiamare negoziato una cosa di questo genere, venirci a dire: queste sono le liste e voi metteteci la vostra firma perché così domani mattina si aprono le procedure della mobilità!».

Segue dalla prima

Persino l'arcivescovo, il cardinale Severino Poletto, che dal pulpito aveva predicato a Natale contro le tangenti alle Molinette, contro la politica svilita a mercato delle tessere, sente il dovere morale di chiedere senso di responsabilità e buona volontà e convoca il sindaco Chiamparino e il presidente della regione. Ghigo. Vorrebbe «coesione e comunione tra tutte le istituzioni» per cercare vie d'uscita, per «un grande progetto», che riguardi proprio l'auto, perché il lavoro ci sia ancora per tutti e perché l'orizzonte non sia più nero del presente. Come temono i lavoratori: ai cancelli della Fiat ripetono la loro paura per il futuro e temono la vendita alla General Motors di una azienda, più che risanata, alleggerita, cioè compatibile con le strategie del colosso americano. Parlano e recitano la fine dell'auto italiana: il pessimismo più che degli animi è nelle cose, nei continui annunci, nella crisi delle vendite, dei piani che mancano, nelle svolte che nessuno sa indicare, in quel foglietto consegnato ai sindacati con i numeri senza nulla attorno, senza strategia, senza politica, senza obiettivi, tra troppi silenzi.

Alle porte di Mirafiori, quasi un conto alla rovescia: senza piani, senza una svolta, oggi tocca a voi, domani agli altri

Le paure di chi resta e non sa per quanto

Le parole del sindaco Chiamparino, quel suo invito affidato alle cronache dell'Unità a «tirarsi su le maniche», non sono una medicina e adesso sono criticate: «C'è una certa sudditanza degli enti locali - dice Vittorio De Martino, sindacalista della Fiom-Cgil dentro Mirafiori - ed è inammissibile che il sindaco concluda che gli esuberanti si possono gestire. Avvertiamo una

L'arcivescovo Poletto incontra sindaco e presidente regionale Vorrebbe un impegno di tutti per salvare il lavoro ”

certa indifferenza e, in qualche modo, un atteggiamento teso a sdrammatizzare una situazione che invece è molto grave». De Martino sente l'animo della gente nei reparti: chi se ne andrà ci mette una pietra sopra, quasi stanno peggio gli altri che temono che il prossimo turno sarà il loro o i precari che non avranno neppure «un prossimo turno», i quarantenni d'oggi, «con qualche media o medio-basse, i più a rischio - giudica il sociologo Luciano Gallino - perché difficilmente troveranno la via di un altro impiego...».

Inutile replicare che il sindaco fa il suo mestiere in nome di Torino, di una città che da decenni è sempre meno Fiat e che da decenni cerca strade alternative, qualche volta trovandole. Pietro Marcenaro, segretario regionale dei Ds, con una lunga storia di sindacato alle spalle, conosce bene la Fiat e le sue fortune. Ricorda la crisi degli anni ottanta, la svolta di Marentino,

quando la Fiat scelse la qualità totale, senza temere uno scontro sociale durissimo. E adesso? «Non si sbaglia cercando nelle difficoltà anche delle opportunità, purché non si rimuova la profondità e la drammaticità della situazione. Negli anni ottanta la Fiat individuò quelle che riteneva le ragioni della crisi, anche in noi, nei nostri ritardi, nel movimento dei lavoratori, e indicò la via del cambiamento. Aveva un disegno. Non si ripete. Persino quando comunica i tagli ai sindacati non sa scegliere i modi adeguati: non si può invocare responsabilità e intanto presentare qualche cosa di già deciso. Sembra intimorita, ammutolita, come se temesse persino di contrattare. E forse è naturale che sia così: come si fa a discutere se non si danno confini certi, scenari credibili. Il sindacato dice: rimbocchiamoci le maniche. Vuol dire: impegniamo l'impresa, la città, le istituzioni, il governo. Ma non

mi sembra che la Fiat si sia mossa per creare le condizioni di un impegno comune. La prima condizione sarebbe conoscere la situazione, conoscere le intenzioni. La Fiat non le racconta».

Una ragazza esce dalla carrozzeria, fa il conto della possibile chiusura, cassa integrazione e ferie, due mesi in tutto (questa è la voce che gira), sbotta: «Non sanno neppure loro che fare. Oggi tocca ai più anziani».

«Mi sembra una Fiat gregaria - aggiunge Marcenaro - che sopravvive demotivata, senza approdi chiari, in cui nessuno si assume la responsabilità di una sfida. Torniamo al 1980: allora il conflitto servì a scoprire un futuro. Per ora sappiamo che la strada dell'internazionalizzazione è senza alternative, che il rapporto con General Motors deve crescere purché sia un rapporto industriale, non solo finanziario, nessuno invoca l'automobile di casa, l'automobile targata Italia, ma

la Fiat è fondamentale in questo paese, per il lavoro, per la ricerca, per l'innovazione. Solo che la misura non è l'Italia e nemmeno l'Europa: la dimensione un investimento la dà il mondo e per questo è decisivo l'incontro con Gm. Ci sono cose che riguardano la Fiat e altre che riguardano la politica. Però alla fine torniamo al senso della nostra protesta: i numeri con-

Pietro Marcenaro: molto peggio dell'80 allora si vedeva un progetto, adesso niente chiarezza e prospettive ”

tano dentro un contesto, sono drammatici perché non li esprime un piano industriale. La Fiat dica qual è il suo piano e cerchi di costruire relazioni, con il coraggio di chi sa anche mettere in discussione le proprie scelte...».

Dica qualche cosa anche il governo: «I consumi dipendono dallo stato dell'economia e l'auto è tra i primi consumi che la famiglia taglia. La rotamazione è un fantasma: non servirebbe alla Fiat, semplicemente perché la Fiat non saprebbe che macchine vendere. Una politica industriale secondo una cultura dirigistica è impensabile. Però sono pensabili politiche industriali che spingano là dove c'è più bisogno, cioè per ricerca e innovazione».

Lunedì il consiglio comunale torinese ascolterà e discuterà una relazione del sindaco. Rocco Larizza, segretario dei diesse, dice che i conti si faranno sull'indotto: uno dei più avanzati e addestrati distretti automobilistici del mondo, seicento aziende, rischia colpi peggiori di Mirafiori.

Intanto al Lingotto si è inaugurato il Salone del Libro, il più importante a Torino. Dove poche settimane fa avevano abolito quello dell'auto.

Oreste Pivetta