Normalizzazione del giornale della Confindustria. L'amministratore delegato spinto a lasciare per i dissensi con D'Amato

Scene di caccia al Sole-24 Ore: fuori Auci

Marco Tedeschi

MILANO Resa dei conti al Sole-24 ore, il giornale della Confindustria. L'amministratore delegato Ernesto Auci lascia il suo incarico - le dimissioni sono già state concordate con i vertici dell'associazione degli industriali - mentre altri manager di primo piano del gruppo editoriale sono sul piede di partenza. L'estate 2002, dunque, sembra essere il periodo scelto dal presidente della Confindustria Antonio D'Amato per proseguire e completare l'opera di normalizzazione del quotidiano e delle attività collegate.

Dopo le dimissioni, «per motivi personali», del direttore di Ventiquattrore tv, Massimo Donelli, ora tocca all'amministratore delegato del gruppo Auci, già costretto lo scorso anno a lasciare la direzione del giornale per evidenti divergenze con D'Amato. I due non hanno mai avuto modo di apprezzarsi, fin dai tempi in cui Auci era il direttore delle relazioni esterne della Confindustria e, si racconta, che snobbasse l'ambizioso D'Amato alla ricerca del suo quarto d'ora di popolarità. Comunque sia, i due non sono mai andati d'accordo e D'Amato, diventato leader degli industriali, ha consumato la sua vendetta, ovviamente mascherata da piani editoriali, strategie di sviluppo, promozioni e allontanamenti. D'altra parte ogni presidente ha il diritto di scegliersi la squadra che preferisce, dicono in Confindustria.

Rimosso dalla direzione giornalistica del primo quotidiano economico, Auci venne parcheggiato al vertice della società editrice, con la qualifica di amministratore delegato, ma già si scommetteva sulla durata, breve, della sua permanenza. Ora pare che abbia trattato un'onesta buonuscita e abbia salutato.

Ma l'operazione di pulizia non pare finita. D'Amato, giunto alla conclusione del suo secondo anno di mandato, non è ancora riuscito a lasciare una di quelle tracce per cui un presidente della Confindustria può passare alla storia o almeno alla cronaca. Così in attesa del nuovo boom economico, aspettando che il fenomeno Tremonti riduca le tasse, l'imprenditore napoletano esercita il suo potere sul Sole-24 Ore, il solo gioiello della Confindustria. Se Auci saluta, non sono stabili anche altre poltrone. Ci sono voci di possibili sostituzioni del direttore generale Antonio Nardi, già capo del personale, e del direttore della pubblicità, Renato Messina. L'uomo forte è Giancarlo Cerutti, vicepresidente operativo, che di fatto assumerà le responsabilità di Auci, forse aiutato da un paio di manager. In partenza c'è anche Antonio Calabrò, direttore editoriale, già vicedirettore del quotidiano, ma purtroppo aderente a una cordata perdente, quella di Marco Tronchetti Provera che gli affiderà qualche responsabilità alla Pirelli-Telecom.

Di fronte a tante partenze, vere o ipotetiche, ci sono anche possibili ingressi. Al giornale di via Lomazzo circolano voci sull'arrivo, come direttore o vice direttore generale, di Sergio Scalpelli, un ex comunista, passato da Craxi a Ferrara, attraverso la prima giunta Albertini per finire con Francesco Micheli alla eBiscom. Questo formidabile manager sarebbe il candidato del direttore generale di Confindustria, Parisi, che già aveva lavorato con Scalpelli quand'era city manager di Milano.

Finito il giro di valzer? Ce ne sarebbe un altro. Se Berlusconi e Previti, con le loro gentili pressioni, riusciranno a conquistare il Corriere della sera licenziando il direttore Ferruccio De Bortoli - al quale il centro-destra vuole far pagare lo scandalo Scajola - allora sarebbe il direttore del Sole-24 Ore, Gentili, il candidato a salire le faticose scale di via Solferino.

Il presidente della Confindustria Antonio D'Amato **Foto di Plinio Lepri/AP**

Fiat, nelle fabbriche con la paura del futuro

Scontro nel centro-destra sulle conclusioni dell'indagine sull'auto. Allarme per i conti

Giovanni Laccabò

MILANO Nelle fabbriche Fiat l'accordo separato ha portato dolori, soprattutto per chi resta, mentre al Senato il centrodestra nella commissione Attività produttive ha rinviato la discussione sul documento Tabacci che doveva indurre il governo ad assumere una linea di politica industriale su Fiat e sull'auto. Dura replica dell'Ulivo, che giudica «gravissimo ed inammissibile che si voglia impedire al Parlamento di intervenire e contribuire alla soluzione di un rilevantissimo problema della nostra economia», dichiarano i senatori Loris Maconi (Ds), Romualdo Coviello (Margherita) e Angelo Muzio (Verdi). Il voto segna una rottura della maggioranza i cui esponenti di Forza Italia e An driblano la proposta del centrista Bruno Tabacci giudicandola troppo critica nei confronti della Fiat e troppo severa con le banche. Un altro favore alla Fiat, cui il governo può continuare a lasciare mano libera nell'attuare un piano che negli stabilimenti è respinto a gran voce.

A Pomigliano le Rsu lo hanno disapprovato anche a colpi di documenti: l'Alfa e Fiat Avio il 12 luglio hanno scioperato con la Fiom al 90 per cento per quel piano industriale credibile che le firme di Fim e Uilm hanno fatto sfumare. Per questo c'è rabbia diffusa, assicura il leader della Fiom partenopea Massimo Brancato, anche se è vigilia di vacanze. Ieri sulle linee tutti contro il piano, tutti solidali con Arese e tutti con la paura a fior di pelle per le prospettive, perché sSe oggi morde Mirafiori e Arese, questa è pur sempre una crisi di gruppo, come sanno anche a Termini Imerese svuotata dalla cig, spiega il segretario delle tute blu Cgil Rosario Raffo: «Termini è sotto la soglia fisiologica per mantenere le due linee: non siamo allo smantellamento, ma il calo è sicuro».

Oggi a Torino si discute la mobilità (550) di Powertrain, altro accordo separato. A Mirafiori per chi andrà in pensione attraverso la mobilità finisce l'incubo: «Lavoratori generosi - li descrive il leader Fiom di Torino Giorgio Airaudo - tutti hanno lottato non per se stessi ma per il futuro della fabbrica». Però predomina la tensione, mitigata dalle vacanze, e si pensa al cda del 29, alle brutte novità, al crollo in Borsa di mercoledì e alle spine di settembre. Alla Fiom si chiede di non mollare, arrivano sempre nuove tessere, però fa paura il boom della mobilità nell'indotto: ieri un altro fallimento con 100 operai sulla strada e la cig che ormai tocca i livelli del '93, l'ultima grande crisi dell'auto. Airaudo: «Temiamo che l'accordo si ribalti in termini ancor più drammatici sulla componentistica, su quei 12 mila di cui si parla. Per fortuna abbiamo deciso di difendere i lavoratori anche con gli scioperi, a settembre». Ma è vero che senza accordo la Fiat avrebbe cacciato i giovani invece dei più anziani? «Non è vero. Anzi un anno fa a luglio alla Comau abbiamo respinto la mobilità e la Fiat non ha proceduto e a settembre ha fatto l'accordo». Senza la firma di Fim e Uilm ora la Fiat avrebbe avuto 120 giorni prima di licenziare, ma nel frattempo avrebbe dovuto reggere il duro scontro dei sindacati uniti: «Forse stavolta avrebbe vinto, visto che Fim e Uilm hanno ceduto alle pressioni, ma è una prova che l'anno scorso abbiamo superato insieme. Ora Fim e Uilm hanno ceduto ad una brutta spirale che si chiama ricatto».

E Arese? In cima alla lista delle chiusure, ieri era sguarnita dalla cig. La segretaria Fiom Maria Sciancati conosce come la pensano grazie alle centinaia di telefonate ricevute a Roma: «Si sapeva che sarebbe finita con l'accordo separato, ma tutti ritengono inconcepibile che una parte del sindacato possa firmare un accordo dove si condividono interventi che non prefigurano l'uscita dalla crisi. Per Arese è sancita la criticità. L'accordo dice che a ottobre si discute la Carrozzeria di Arese: sono 750 lavoratori ai quali qualcuno dovrà spiegare che non hanno futuro. È follia».

Una foto di archivio della sede torinese della Fiat

Emilia-Romagna, spiato lo sciopero Cgil

BOLOGNA *Una raccolta dati che «assume oggettivamente un carattere intimidatorio» nei confronti della Cgil e un ministro del lavoro che con questa iniziativa « viene meno al ruolo che dovrebbe essere proprio di un'autorità pubblica, capace di rivolgersi a tutti gli interlocutori sociali, anche in presenza di dissensi». È quanto denunciano in una interrogazione a Maroni un gruppo di parlamentari dell'Ulivo in merito alla raccolta dei dati relativi all'ultimo sciopero generale indetto dalla Cgil in Emilia-Romagna l'11 luglio scorso. «Le strutture del ministero del lavoro - accusano i parlamentari del centro-sinistra - hanno utilizzato tempo e risorse per compiti diversi da quelli istituzionali, configurando la possibilità di una denuncia alla Procura della Corte dei conti». Quindi i parlamentari si rivolgono direttamente a Maroni per sapere se non «ritenga che l'utilizzo delle strutture periferiche del ministero costituisca una pesante e illegittima interferenza nelle relazioni sindacali». Infine, i parlamentari chiedono ufficialmente di poter conoscere «quale uso effettivo sarà fatto dei dati raccolti» e se risponde al vero che «siano state impegnate nella raccolta anche unità delle forze dell'ordine».*

l'intervista

Cosmano Spagnolo

Segretario Fim-Cisl

«Dobbiamo tutelare i lavoratori, riconosco che il piano industriale del Lingotto è insufficiente nel lungo periodo»

Ho firmato, anche se con il mal di pancia

MILANO Fino all'ultimo il segretario nazionale Fim-Cisl Cosmano Spagnolo ha ribadito che il piano Fiat è insufficiente.

Spagnolo, allora perché ha firmato?

«Ho firmato per dare tutela ai lavoratori coinvolti nella mobilità. Una non firma avrebbe solo sommato ai problemi futuri quelli dei 2.887 esuberi».

Ma per loro c'era comunque la pensione attraverso la mobilità.

«Non è vero. Solo l'accordo può derogare ai criteri di legge. Senza accordo la Fiat avrebbe messo fuori i giovani».

E il piano industriale?

«L'accordo è il punto di partenza, non di arrivo. I sindacati non hanno il potere di definire il piano industriale: dobbiamo semmai riflettere su come dotarci del potere di intervento, quello vero, sulle scelte strategiche delle aziende»

Ma senza l'accordo non si sarebbe invece rafforzato il fronte che chiede un vero piano industriale?

«Non ho certezze, ma ritengo che la Fiat avrebbe messo fuori la gente. Il suo problema vero è la finanza disastrata, il 29 luglio si saprà che nel primo semestre Fiat Auto raddoppia il risultato negativo dell'intero 2001. In questa fase, dopo che Fiat ha rinegoziato il debito e le banche le hanno imposto di vendere il vendibile, è impossibile immaginare una svolta radicale».

Ma la Fim condivide l'analisi Fiom sulla inattendibilità dei programmi anticrisi. O no?

«Il piano può aggredire l'emergenza ma non assicura la prospettiva. Dobbiamo lavorare per crearla, per ora non esiste un altro piano industriale. E allora perché non tutelare i lavoratori tutti insieme, anche con la Fiom, anziché abbandonarli al loro destino? Ecco perché ho firmato. L'intesa poi mi ha fatto cogliere un altro obiettivo: far diventare la Fiat un caso nazionale perché a ottobre il governo apre un tavolo interministeriale per monitorare l'andamento del piano e dell'intero comparto automotoristico, compresa la ricaduta sull'indotto e sui provvedimenti varati come gli ecoincentivi».

> Su Arese vogliamo una verifica seria non la chiusura Sarebbe stato meglio se la Fiom avesse detto sì all'intesa

Ma è credibile che un governo capace solo di fare il notaio possa cambiare pelle sulle politiche industriali?

«Dobbiamo lavorare per questo scopo: nessun governo, né di centrodestra né di centrosinistra, può sostituirsi all'azienda. Il tavolo ci farà sapere quale politica industriale il governo vuol mettere in atto»

Ma il governo dimostra di non sapere nemmeno cos'è una politica industriale. Cambierà domani?

«Non ho certezze e diffido di chi ne ha troppe. Dobbiamo operare per costruire questa prospettiva, e poi a settembre c'è rischio che non si realizzi nemmeno quel piano modesto per mancanza di soldi. Non era meglio combattere uniti questa battaglia?»

E allora perché vi siete divisi?

«Per l'amarezza che ho e non per polemica rilevo che la Fiom per due volte in 70 giorni ha scelto da sola: ha deciso da sola di ritirare la procedura e ha fatto lo sciopero da sola del 12 luglio, quando nessuno può dire che la Fim aveva assunto posizioni tali per cui la Fiom poteva scioperare da sola».

Però, visto com'è finita, la Fiom aveva ragione. E poi si può firmare un accordo che mette in dubbio Arese?

«Non è l'accordo che mette in dubbio Arese e a settembre lo avremmo comunque affrontato. Con tutta sincerità, è falso dire che l'accordo è responsabile della chiusura di Arese».

Non come concausa, nessuno lo dice, però la chiusura è nell'accordo.

«No, non ho firmato la chiusura di Arese. Non a caso la verifica toccherà per primo Arese, che è tutto da discutere, cosa che mi preoccupa moltissmo».

g.lac.

Adesioni al 75% secondo la Filt al la protesta contro governo e imprenditori che rifiutano le richieste dei sindacati. Lo stop termina alle 21 questa sera

Treni fermi, i ferrovieri chiedono il contratto

Felicia Masocco

ROMA Centomila ferrovieri aspettano il nuovo contratto di lavoro dal 1999, i loro stipendi sono al palo dal 1997; al contrario, la liberalizzazione del servizio ferroviario muove concreti passi e dietro l'angolo c'è la deregolamentazione, il dumping contrattuale. Le trattative per avere il contratto unico del settore ferroviario previsto da un accordo di tre anni fa siglato da imprese, sindacati e governo sono aperte, ma Confindustria, Agens e Fs fanno «melina», dimostrano cioè di non avere alcuna intenzione di affrontare i nodi veri della partita, ovvero inquadramento professionale e retribuzioni. Risultato, la materia resta nel limbo e si arrangi chi può.

E mentre il governo, con i ministeri del Tesoro (azionista di maggioranza di Fs) e delle Infrastrutture (ministero «vigilante») recita la parte dello spettatore distratto, i sindacati scioperano: terminerà oggi alle 21 la protesta di 24 ore di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Sma e Ugl e per l'intera giornata sui binari sarà la paralisi. le adesioni, secondo la Filt, sono del 75%. Ugualmente avverrà per le navi traghetto delle Fs. Saranno garantiti i servizi minimi previsti dalla legge con treni a media e lunga percorrenza e, nel trasporto regionale, con treni nelle fasce orarie dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21). Per informazioni si può chiamare l'8488-88088, oppure cliccare sul sito www.trenitalia.com. I treni saranno regolari in Sicilia: dopo la tragedia a Rometta Marea i sindacati hanno deciso di trasformare lo sciopero in una manifestazione di solidarietà nei confronti delle vittime. Negli impianti si osserveranno 5 minuti di silenzio e due ore di lavoro saranno devolute ai familiari dei ferrovieri caduti.

È il terzo sciopero unitario di 24 ore da quando due anni fa è iniziata la vertenza per avere il contratto unico, ovvero regole e retribuzioni uguali per tutti i lavoratori dell'area ferroviaria. Non averlo significa veder realizzato a breve e su larga scala quello che, ad esempio, è stato messo in atto da un'impresa che opera tra il Brennero e Verona con circa otto treni-cargo e una trentina di macchinisti ai quali è stato applicato un contratto individuale plurimo. Contratti «pirata», si sarebbe detto una volta, ma oggi tira un'altra aria. Senza regole definite le imprese possono applicare quelle per loro più convenienti, un buon motivo per Confindustria e la sua associata Agens per allungare la durata del negoziato. Non si spiega invece l'atteggiamento delle Ferrovie: a rigori un contratto di riferimento significherebbe per le Fs cautelarsi da futuri competitori. Ma è pur vero che le Fs sanno di poter operare in monopolio ancora per qualche anno; in più il Patto per l'Italia apre la strada a cessioni di rami di azienda che unitamente al processo di societarizzazione in atto consentirebbe alla holding ferroviaria di «spacchettare» i settori e applicare contratti diversi per officine, macchinisti, ferrovieri .

«Quello che sta accadendo è una spia per tutti i contratti in scadenza - spiega Sandro Rocchi, coordinatore nazionale ferrovie della Filt-Cgil - si sta tentando di forzare. La liberalizzazione va avanti, 20 imprese hanno già la licenza, i ferrovieri scioperano per vedere tutelato il proprio reddito e per avere regole e tutele estese a tutti i lavoratori del settore». I sindacati si dicono consapevoli dei disagi recati ai cittadini ai quali «oltre a presentare le proprie scuse», chiedono «solidarietà per sostenere le ragioni del lavoro e della sicurezza».

Festa de L'Unità di Roma
Venerdì 26 Luglio - ore 21.00
COFFERATI
Presiede:
Nicola ZINGARETTI
DEMOCRATICI DI SINISTRA
Foro Italico
26 Giugno - 28 Luglio