

Massimo Burzio

TORINO Arese e Termini Imerese, due degli stabilimenti più importanti e «storici» della Fiat potrebbero chiudere definitivamente. A Mirafiori, invece, si profila una cassa integrazione lunga (almeno sino al 2003) e a zero ore, che potrebbe svuotare questo impianto di contenuti e forse di prospettive industriali. Sono, sostanzialmente, questi i pesantissimi tagli strutturali comunicati in modo informale, ieri, ai rappresentanti delle istituzioni locali piemontesi.

Al sindaco Chiamparino, alla presidente della Provincia Bresso e al governatore del Piemonte, Ghigo, i vertici Fiat e cioè Fresco, Galateri e Boschetti, hanno rivelato in anticipo le linee guida nuova, dolorosissima, ristrutturazione aziendale. E anche se c'è stato il tentativo, clamorosamente fallito, di mantenere sotto riserbo l'incontro - non fosse altro che per un teorico rispetto per i sindacati che sono convocati domani a Roma (e non più a Torino come pareva inizialmente) - poco tempo dopo la fine delle riunioni Fiat-enti locali si è saputo praticamente tutto.

Ed è un tutto che è a dir poco inquietante ed a cui mancano soltanto i numeri precisi dei «tagli». Anche se si ipotizza che siano tra le 5 e le 8 mila le persone a rischio occupazione. Per il resto si tratta, come ha rivelato il sindaco Chiamparino nel pomeriggio, di una Fiat Auto che ha, come noto, «un eccesso di capacità produttiva» che riguarderebbe alcuni stabilimenti più di altri. «Per alcuni» ha aggiunto il primo cittadino «si tratta di un ricambio di modelli per altri, invece, si è esaurito il ciclo produttivo». Dalle affermazioni di Chiamparino non è certo difficile identificare a quale fabbrica servirà «un ricambio di modelli» e cioè Mirafiori (dove andranno a morire Panda e Marea e che subirà probabilmente una cassa a zero ore sino al 2003 con prospettive che il Lingotto avrebbe definito «certe» di rientro per gli addetti). E dove, invece, «si è esaurito il ciclo produttivo»: Arese e Termini Imerese.

Qualcosa in più sulla vicenda, intanto, si potrà sapere oggi, dopo l'incontro tra il premier Berlusconi e il Ministro dell'Industria Antonio Marzano che è destinato proprio ad esaminare la questione degli esuberanti della casa torinese. La quantificazione numerica dell'operazione, come già detto, ci sarà invece soltanto domani, quando gli uomini del Lingotto riceveranno nella sede Fiat di via Bissolati a Roma, i rappresentanti di Fiom, Uilm e Fismic.

Le prime notizie del nuovo, im-

Damiano (Ds): è un problema di politica industriale, per la fusione con Detroit serve un'azienda forte

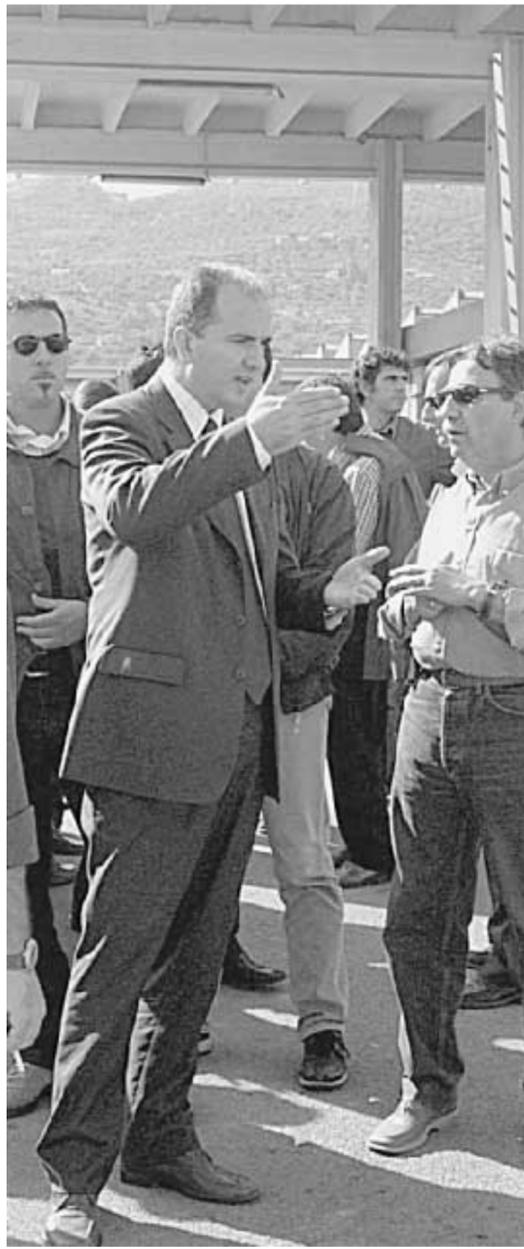
“ Mirafiori verso la cassa integrazione a zero ore almeno per tutto il 2003, mentre per due stabilimenti si parla di fine del ciclo produttivo ”



Domani l'ufficializzazione dei tagli (tra i 5 e gli 8 mila) Chiamparino: problema di non facile gestione sociale La Fiom chiede un tavolo negoziale

Fiat, minaccia di chiusura per Termini ed Arese

La crisi del Lingotto diventa emergenza nazionale. Oggi vertice del governo. Domani l'incontro con i sindacati



Giuseppe Lumia allo stabilimento Fiat di Termini Imerese. Michele Naccari/Ansa

Financial Times: verso l'integrazione con Gm

MILANO I tagli dell'organico previsti da Fiat Auto «accelereranno l'eliminazione di due modelli marca Fiat, spianando in questo modo la strada a una più completa integrazione con General Motors». Lo scrive il Financial Times, ricordando che la casa americana possiede già il 20% del capitale di Fiat Auto e che quest'ultima dispone di un'opzione di vendita put sul restante 80% a Gm a partire dal gennaio 2004. Il quotidiano aggiunge che il governo italiano, a luglio, ha iniziato a offrire incentivi che finora hanno però avvantaggiato più i concorrenti che Fiat Auto. Alcuni funzionari del gruppo e banchieri interpellati dal Financial Times hanno detto di non contare sull'aiuto del governo per rimettere in piedi Fiat Auto, anche se

circolano voci sul fatto che il governo possa prestare aiuto a causa delle pressioni di cui è oggetto. Il giornale, per il quale tra gli esponenti del governo italiano cresce sempre più «la rassegnazione» su una possibile vendita di Fiat Auto a Gm, conclude che la nuova strategia commerciale di Fiat Auto sta registrando «qualche successo» e cita dati che dovrebbero essere resi noti entro la settimana e secondo i quali le vendite di Fiat in Germania e Francia sono salite rispettivamente del 12% e del 6%, contro un mercato in rialzo dell'1% in entrambi i paesi, e in Spagna del 18% contro un aumento del 7% del mercato locale. Nel Regno Unito sono invece scese del 7% in un mercato diminuito del 2,4%.

ponente, programma di riduzione degli organici alla Fiat Auto hanno immediatamente destato profonde preoccupazioni e vivaci proteste. Come ha detto, ieri pomeriggio all'apertura del Consiglio comunale, il sindaco Chiamparino: «La situazione che si delinea fa prefigurare problemi di non facile gestione sociale». E questi, è intuibile, saranno nazionali e non solo torinesi. A questo proposito il responsabile del dipartimento Lavoro dei Ds, Cesare Damiano, ha chiesto «un tavolo di confronto governo - sindacati - imprenditori - enti locali». Sarebbe, quindi, questa «la prima cosa da fare di fronte alla crisi che sta mettendo alla prova Fiat Auto». Una crisi che per l'esponente Ds «nasce innanzitutto da un problema di politica industriale su cui il governo è completamente assente». Secondo Cesare Damiano, poi, le sinergie «giuste» andrebbero trovate non in una nazionalizzazione della Fiat, come proposto da qualcuno, ma «nell'ambito dell'alleanza con Gm te-

nendo ben presente che la fusione tra Fiat e il colosso di Detroit deve avvenire quando l'azienda torinese è forte, altrimenti ci sarebbero massicce ripercussioni sul fronte occupazionale». Per quanto concerne la ventilata chiusura di Termini Imerese, a parere di Giuseppe Lumia, capogruppo Ds nella commissione Antimafia, il ministro Marzano dovrebbe riferire al Parlamento sul caso perché «è da irresponsabili sostenere, come lui ha fatto, che ormai non v'è nulla da fare gettando in questo modo nel panico un'intera comunità».

Sul fronte sindacale è, poi, arrivata la fermissima presa di posizione del segretario della Fiom, Gianni Rinaldini, che ha dato la disponibilità dei metalmeccanici della Cgil ad aprire un tavolo negoziale con la Fiat

ma ha posto come condizione pregiudiziale che l'azienda non faccia ricorso alla cassa integrazione a zero ore o a maggior ragione «alla chiusura di interi stabilimenti e a qualsiasi altra ipotesi che si configuri come lo smantellamento del settore auto». Rinaldini, inoltre, ieri ha parlato anche di «situazione drammatica causata dalle decisioni sbagliate assunte nel corso degli anni scorsi» e ha bollato come «completo inganno» l'accordo separato di Fim, Uilm e Fismic sugli esuberanti del luglio scorso «presentato dalla Fiat e appoggiato dal governo». Anche la Uilm, infine, con il segretario generale Antonino Regazzi si è detta contraria alla chiusura di impianti: «Per quanto ci riguarda - ha detto - nessun lavoratore dovrà lasciare l'azienda». Sull'accordo del luglio scorso, inoltre, che la Fiom ha sempre respinto, Regazzi ha chiarito che «per noi è valido ed esauritivo perché ciò comporta - ha concluso - un'assunzione di responsabilità precisa da parte della Fiat».

E gli Agnelli venderanno la Rinascente

Opa di Eurofind (Ifil e Auchan) sui titoli della società, che abbandonerà Piazza Affari

Angelo Faccinotto

MILANO La famiglia Agnelli prepara la sua uscita dalla grande distribuzione. Eurofind, la società di diritto lussemburghese controllata da Ifil (la cassaforte della dinastia torinese) e Auchan che a sua volta controlla la Rinascente, ha annunciato ieri un'opa totalitaria su tutte le categorie di titoli della controllata non ancora in suo possesso. Obiettivo immediato, il ritiro delle azioni (per un controvalore di circa 735,4 milioni di euro) da Piazza Affari, con il conseguente addio del titolo alla Borsa.

In pratica, Ifil e Auchan, con questa operazione, rientreranno in possesso dell'intero capitale della Rinascente. Ma per farne cosa? Sugli obiettivi finali non sembrano esserci dubbi. L'opa di Eurofind non sarebbe che il primo passo dentro una strategia più complessa. Destinata a portare alla cessione della quota Ifil nello stori-

co gruppo italiano della grande distribuzione. Probabilmente proprio ai partner francesi. Una volta tolta dal listino Rinascente, infatti, Ifil potrà cedere il proprio pacchetto azionario scente senza sottostare ai vincoli imposti a tutela dei soci di minoranza. Anche se l'operazione potrebbe avvenire in tempi non immediati. Insomma, un altro passo nella razionalizzazione della galassia Agnelli - l'opa di ieri segue le offerte lanciate nel 2000 su Toro e Magneti Marelli - mosso dallo sfondo della crisi, gravissima, di Fiat Auto.

Ma quali sono i dettagli dell'offerta pubblica di acquisto annunciata ieri? Il prezzo offerto da Eurofind - che detiene il 56,12 per cento del capitale della Rinascente - è pari a 4,45 euro, sia per le ordinarie che per le privilegiate. Mentre per le azioni risparmio l'offerta è di 4,15 euro. A conti fatti, un premio (per le azioni ordinarie) del 33,3 per cento sul prezzo ufficiale di Borsa di venerdì scorso e del 15,1

sulla media dell'ultimo anno. Per un prezzo che gli operatori giudicano congruo.

Le risorse necessarie all'opa - che riguarderà appunto il 41,36 per cento del capitale - verranno reperite con un aumento di capitale di Eurofind, che sarà sottoscritto per il 50 per cento da Ifil e Auchan, in misura paritetica, e per la restante parte - una partecipazione di minoranza senza condivisione del controllo - da alcuni istituti bancari.

L'avvio dell'offerta - consulenti finanziari sono Mediobanca e Società Generale - è previsto indicativamente per l'inizio di novembre e si concluderà a dicembre. Se al termine dell'offerta Eurofind avrà una partecipazione compresa tra il 90 e il 98 per cento del capitale ordinario, verrà promossa un'opa residuale. Prima dell'offerta Auchan acquisterà dall'Ifil l'uno per cento del capitale di Eurofind, in modo che i due soci abbiano una posizione paritetica nella holding (oggi Ifil è

al 51 per cento del capitale, mentre Auchan controlla il restante 49 per cento). A un prezzo che verrà definito sulla base della valorizzazione delle azioni Rinascente in mano ad Eurofind ai prezzi dell'opa. Restano invece invariati gli accordi del 1997 in base ai quali Ifil ha un'opzione a cedere tutta la propria partecipazione a partire dal primo gennaio 2012.

Ufficialmente Eurofind, con una nota, ha precisato di considerare l'opa sulla Rinascente coerente con la strategia di incremento della partecipazione avviata a partire dall'accordo del 1997 tra i due soci, quando ancora la partecipazione nella società era pari al 40,5 per cento circa del capitale ordinario e al 26,3 del capitale sociale.

In Borsa, sulla scia dell'annuncio dell'opa, ieri pomeriggio i titoli Rinascente hanno preso il volo. In chiusura hanno fatto registrare un rialzo del 32 per cento a quota 4,413. Vicinissima al prezzo dell'offerta pubblica di acquisto.

Nel vecchio cuore dell'Alfa mille con il futuro a rischio

MILANO La notizia della possibile «fine» di Arese arriva presto e con la notizia arrivano le prime reazioni dei sindacati. La Cgil e la Fiom lombarda chiedono di mantenere gli insediamenti produttivi del settore auto all'ex Alfa di Arese. Viene convocato per il giorno 10 ottobre un incontro tra sindacati, Regione e Fiat. «Alla Regione spiega Antonio Larena della segreteria della Camera del lavoro di Milano - chiederemo di definire il ruolo che può giocare contro le ipotesi di smantellamento del settore produttivo automobilistico, che conta 1.150 addetti che salgono a circa quattromila considerando l'indotto».

Arese, costruito alla fine degli anni sessanta, aveva ereditato la produzione dell'antico stabilimento del Portello (l'ultima immagine del quale è ormai in un fotogramma di «Rocco e i suoi fratelli» di Luchino Visconti), simbolo della lunga e gloriosa storia dell'Alfa, il cui passaggio alla Fiat, arrivato sul filo di lana quando sembrava ormai nelle mani della Ford, è stato solo uno dei tanti paradigmi emblematici della storia dell'industria italiana. Arese non si identifica però più con l'Alfa: lo stabilimento a rischio di chiusura assemblea solo i veicoli a minimo impatto ambientale come la Fiat Multipla Bpower e la Fiat Multipla Bipower.

L'Alfa, anonima lombarda fabbrica automobilistica, è nata il 24 giugno 1910 con 250 dipendenti ed una produzione di 300 unità annue. Il marchio testimonia l'origine tutta milanese della casa automobilistica, con la croce rossa in campo bianco del gonfalone civico e il biscione visconteo. La sua prima vettura fu la «24 hp» che esordì nel 1911 nella targa Florio, ma il modello più prestigioso del periodo pionieristico fu il 40-60 hp, che si impose largamente nelle

corse del tempo. Nel 1915 comparve il secondo volto, quello «partenopeo», dell'Alfa. La società venne infatti rilevata da un operatore napoletano, l'ing. Romeo, il cui nome comparve sul marchio con la fine della prima guerra mondiale. La maggioranza del capitale però passò poco dopo alla banca nazionale di cui subì un crack nel 1921. La proprietà dell'Alfa fu trasferita allora all'istituto per la sovvenzione sui lavori industriali; intanto, nel 1923, la progettazione dell'Alfa passò sotto la guida dell'ing. Vittorio Jano (di origini Fiat) che divenne il vero protagonista delle nuove tecnologie Alfa. Nel 1928 uscì di scena l'ing. Romeo, alla vigilia di quella crisi mondiale che sconvolse un enorme numero di aziende. Nel 1933 venne costituito l'Iri cui venne affidato il pacchetto azionario dell'Alfa Romeo. Dopo la seconda guerra mondiale, riparati i gravi danni bellici, l'Alfa inquadrata in Finmeccanica produsse alcuni tra i modelli di grande successo del dopoguerra, come la 1900 e la Giulietta.

Nel 1960 venne quindi realizzato lo stabilimento di Arese mentre nel 1968 prese il via la costruzione dello stabilimento napoletano di Pomigliano d'Arco dove si avvia l'Alfasud. Sono gli anni della spider 1600 «Duetto», immortalata da Dustin Hoffman ne «Il laureato» e poi dell'Alfetta. Vengono poi le altre produzioni storiche, quelle degli anni '80-'90, con la '33', la '90', la '75 e la '164' che esce nell'87 e che è la prima vettura integrata del Gruppo Fiat. Il resto è cronaca di oggi. Alla fine del 2000, l'area di oltre due milioni di metri quadrati di Arese, di cui 800 mila coperti, è stata venduta alla società immobiliare bresciana Estate Sei.

Nella città in provincia di Palermo in bilico 3mila posti di lavoro Gli operai subito in piazza «Un altro colpo per la Sicilia»

Salvo Fallica

PALERMO Cinquecento operai della Fiat di Termini Imerese e dell'indotto hanno bloccato ieri mattina la strada che collega lo stabilimento alla città. Gli addetti al primo turno hanno protestato contro la ventilata chiusura per un anno della fabbrica che attualmente produce la Punto tre porte. Nel pomeriggio, i consiglieri e gli amministratori del Comune di Termini Imerese hanno occupato l'aula consiliare, in segno di protesta. I consiglieri in una nota hanno affermato che «non smobiliteremo finché non vedremo un atto concreto del governo per evitare la chiusura dello stabilimento». Sempre nel pomeriggio una nuova manifestazione degli operai, che hanno attuato un altro blocco stradale; a scioperare stavolta sono stati i lavoratori del secondo turno.

La posta in gioco è alta. A rischio vi sono tremila posti di lavoro, fra diretto ed indotto. Per l'economia di Termini Imerese,

l'area più industrializzata della provincia di Palermo, che ospita l'unico stabilimento della Fiat in Sicilia, sarebbe un colpo durissimo. Per i lavoratori e le piccole imprese dell'indotto, si aprirebbe una crisi drammatica.

La vicenda Fiat è vissuta con grande preoccupazione dal mondo sindacale, imprenditoriale, politico ed anche religioso. Il segretario della Camera del lavoro di Palermo, Franco Cantafia ha chiamato in causa «il superviceministro all'Economia con delega al Mezzogiorno Gianfranco Micciché», spiegando che dovrebbe essere lui «ad intervenire su questa delicata vicenda». Sulla vertenza, Cantafia dice che «i problemi della Fiat auto non sono legati ai costi di produzione, come si vuol far credere. Ma a scelte strategiche di gruppo, che hanno portato alla produzione di un solo modello di auto negli ultimi anni con risultati che sono sotto gli occhi di tutti». Posizioni molto critiche anche degli altri sindacati. Il leader regionale della Cisl, Paolo Mezzio si dice

stupefatto e chiede che senso avrebbe chiudere lo stabilimento per un anno? E Claudio Barone segretario regionale della Uil: «non vorrei che il tam tam negativo su Termini Imerese sia creato ad hoc per mettere con le spalle al muro tremila lavoratori». L'arcivescovo di Palermo, il cardinale Salvatore De Giorgi, ha espresso amarezza per la vicenda di Termini Imerese ed ha reso pubblica la propria solidarietà agli operai. Con chiarezza ha affermato: «La cessazione del ciclo produttivo del polo Termini frenerebbe lo sviluppo e penalizzerebbe ancora una volta il Sud d'Italia, ma soprattutto sarebbe un danno per migliaia di famiglie che da oltre trent'anni traggono il loro sostentamento da questa attività». Il cardinale ha anche lanciato un appello al Governo ed al Presidente della Repubblica «perché si tengano in considerazione le istanze delle famiglie, anche alla luce di quanto richiesto dalla Conferenza Episcopale italiana sul tema dell'occupazione del Mezzogiorno».

Parole dure anche dal mondo imprenditoriale. Il presidente degli industriali di Palermo Giuseppe Costanzo parla di «disastro di dimensioni incalcolabili per le aziende dell'indotto e per i lavoratori». Critiche alle disattenzioni sul Sud da parte del governo Berlusconi, giungono dal segretario regionale dei Ds Antonello Cracolici. Il leader siciliano diessino non risparmia critiche neanche al governatore Totò Cuffaro, «che si distingue per il suo silenzio assordante».