

Giovanni Laccabò

MILANO La crisi Fiat precipita e il ministro Antonio Marzano, che ieri ha speso un paio d'ore per farsi spiegare la ristrutturazione dall'amministratore delegato Gabriele Galateri, alla fine non ha saputo far altro che «raccomandare ai vertici del Lingotto di valutare con molta attenzione l'impatto occupazionale e le conseguenti problematiche». Un exploit penoso, espressione di un governo a ruota di un piano a due tempi, il primo dei quali taglierà non meno di 8 mila posti di lavoro. Poi arriverà il rilancio, ma allora l'azienda sarà un bel boccone per General Motors, come predice Moody's Investors Service: entro il 2004 la Fiat dovrà vendere le sue attività nell'Auto per sostenere gli attuali livelli di credibilità del debito, in quanto il piano di riduzione dell'indebitamento da solo non basterà.

Ma il governo sembra capire che in gioco c'è la sorte di un grande settore industriale del Paese e, come a luglio, non prende di petto il problema e si limita a fare da sponda al Lingotto, così come - osserva la segretaria Fiom del Piemonte Laura Spezia - anche gli enti locali e la Regione: «Incredibile fiducia nell'azienda, la stessa fiducia che ha portato a tacciare di catastrofismo la Fiom quando non ha sottoscritto il finto piano industriale e ha sostenuto che era in atto lo smantellamento dell'auto». Laura Spezia sollecita «una grande mobilitazione sociale».

Il governo non sa che pesci pigliare, Gasparri attacca gli Agnelli perché bussano sempre alla porta del governo e vuole dare lezioni di liberismo a Torino. Il faccia a faccia Marzano-Berlusconi, previsto per ieri, è stato rinviato: dopo mesi che si parla di crisi, e dopo i 3.457 licenziamenti dell'estate, Berlusconi dichiara serenamente di avere ancora bisogno di «raccolgere tutti gli elementi necessari per una valutazione più ampia e complessiva». Il mercato intanto non aspetta e il titolo Fiat ieri mattina ha sfondato i minimi a quota 9,23 euro, poi a 8,82, è tornato indietro al 1985. Il mercato spera in un rapido «matrimonio» tra Fiat e Gm, il cui presidente Richard Wagoner ieri ha ribadito che «le considerazioni strategiche che portarono General Motors a entrare in Fiat nel giugno 2000 si stanno rivelando più attuali che mai».

Oggi alle 15 a Roma i vertici del Lingotto spiegano ai sindacati le cifre della crisi, in particolare degli esuberi: quasi certi più di 8 mila, con chiu-

“ Oggi l'azienda comunica il piano Marzano invita alla prudenza Berlusconi rinvia il vertice Ipotesi di estensione degli ecoincentivi ”



Il centro-destra attacca gli Agnelli, Gasparri vuole dare lezioni di liberismo Moody's: solo con la vendita del settore auto il gruppo si può salvare ”

# La Fiat chiede aiuto, il governo non sa che fare

Oltre 8.000 esuberi, stop ad Arese e Termini. Il Lingotto crolla in Borsa e ritorna ai livelli dell'85



Un momento della protesta degli operai della Fiat di Termini Imerese, nel Palermitano

## Allarme conti: la perdita è di 140 milioni di euro al mese

TORINO La situazione dei conti della Fiat rimane molto delicata. Nonostante il recente accordo con le banche, che hanno rinegoziato il debito e fornito nuova liquidità al Lingotto, le condizioni generali della finanza Fiat non sono per niente buone. Anzi l'allarme è scattato proprio in questi giorni.

Il gruppo, a quanto risulta, perde circa 140 milioni di euro al mese (poco meno di 280 miliardi delle vecchie lire), una tendenza assai preoccupante perché a fine anno porterebbe le perdite del gruppo torinese a livelli insostenibili (oltre 3000 miliardi delle vecchie lire).

Per questa emergenza, di fronte al mercato che non si muove, con modelli di vetture che non danno risultati apprezzabili, i vertici del Lingotto hanno scelto, certo sollecitati dal sistema bancario, la via più dolorosa per i lavoratori: tagli occupazionali e chiusure di impianti.

Ma non è detto che questi sacrifici possano bastare a sistemare i bilanci del gruppo. Le grandi agenzie internazionali di rating stanno invocando la vendita del settore auto per fronteggiare i debiti del gruppo, mentre la Borsa ritiene che il peggio debba ancora venire e ieri ha duramente colpito i titoli Fiat scesi al livello più basso dal 1985.

FIAT			
Gli stabilimenti			
	Modelli	Dipendenti	In cassa integrazione straordinaria
MIRAFIORI	Punto, Panda, Marea, Multipla, Lybra, 166, Thema	9.900	3.000
ARESE	Vania, auto ecologica	750	900 (750 Fiat più 150 produzione esterna) Senza garanzie di rientro
CASSINO	Stilo	4.500	-
POMIGLIANO	Alfa 156, 147, 156 SW, 147 GTA	5.000	-
TERMINI IMERESE	Punto	1.900	2.600 (1.900 Fiat più 700 produzione esterna) Senza garanzie di rientro
SATA MELFI	Punto, Lancia Y	5.000	-

ANSA-CENTIMETRI

## le interviste

Luciano Gallino: la speranza di Torino è un tessuto produttivo ancora dinamico

## Una sconfitta annunciata Un paese che perde i pezzi

Luciano Gallino, professore universitario, è uno dei più attenti studiosi della realtà torinese e piemontese.

**Professore, una crisi scontata?**  
«La notizia della crisi stava nelle dichiarazioni stesse della dirigenza Fiat, dichiarazioni di parecchi anni fa. Dissero che per sopravvivere era necessario superare i tre milioni di veicoli prodotti... Con il tempo questa quota-obiettivo sarebbe salita. La Fiat non è mai arrivata a produrre tanto. Negli anni di punta raggiunse due milioni e mezzo o poco più di veicoli, ben sotto comunque il limite di.»



**Nessuna politica industriale in Italia  
Troppe attività e nessun modello competitivo**

«Nella Grande Torino, la città e la sua provincia, gli sviluppi significativi sono riconoscibili. L'industria informatica, ad esempio, la cosiddetta Ict, information communication technology, occupa cinquantatremila addetti, molti di più ormai della

Fiat, che è ferma a quarantamila. Non c'è ovviamente solo l'informatica. Sta di fatto che i centomila posti persi dalla Fiat in dieci anni sono stati assorbiti e questo dimostra tutto sommato la vitalità della struttura produttiva. Solo che quei centomila se ne sono andati gradualmente, pensionamenti, nuovi lavori. Adesso sono migliaia a rischiare e tutti assieme nel giro di pochissimo tempo. Il processo di crisi si è drammaticamente accelerato. Inoltre, senza eccedere nel pessimismo, non si deve mai dimenticare che il 65 per cento di un'auto Fiat esce da aziende non Fiat, che per ogni dipendente Fiat ce ne sono altri due che lavorano allo stesso prodotto nella componentistica e nelle aziende terze negli stessi stabilimenti Fiat, alla manutenzione, ad esempio, o alla verniciatura. Se Mirafiori chiude per una anno, altri sei mila lavoratori sono a rischio».

**La critica tocca le politiche nazionali a favore della Fiat: troppi aiuti concentrati sul gigante torinese, dimenticando il resto che poteva svilupparsi, approfittando di una cultura manifatturiera...**  
«Perdere l'industria dell'auto sarebbe stato ed è gravissimo. Non solo per una tradizione che finisce. Perdendo l'auto si perdono, nella ricerca e nella produzione, connessioni con altri settori d'avanguardia, dai nuovi materiali all'elettronica. Nel momento peraltro in cui si vive l'inizio di una rivoluzione dei combustibili e dei motori, una rivoluzione che trascinerà con sé nuove tecnologie. Penso solo alla produzione dell'idro-

geno. Voglio dire: se cade l'auto, cade il nucleo portante, trainante della ricerca, dell'industria, in settori d'avanguardia».

**Come sempre in questi casi ci si interroga sulle responsabilità...**

«Si può ragionare di una serie di cerchi concentrici. Il primo: questo paese non ha una politica industriale. Gli imprenditori di un tempo, da Olivetti a Pirelli agli stessi Agnelli, personaggi singolari ma straordinari come Mattei, grandi funzionari di stato come Pasquale Saraceno, sono scomparsi o sono invecchiati. Succede così che in Italia non vi siano più grandi imprenditori di livello mondiale. Sono stati sostituiti da un ceto imprenditoriale, la cui massima preoccupazione è l'articolo diciotto o la flessibilità, temi di quarto o quinto ordine. La politica pubblica, che ha avuto un valore determinante in paesi come la Francia, la Germania o gli Stati Uniti, s'è ritratta. La conseguenza è stata che progressivamente s'è lasciato un primato italiano o un vantaggio italiano in tanti settori, nell'informatica, nella chimica, nell'aeronautica dove c'erano Siai Marchetti, Macchi, Agusta, la stessa Fiat. Considero ad esempio deleterio il mancato ingresso nel consorzio europeo per l'airbus».

**Il cerchio più ristretto?**

«L'assetto della Fiat: troppe attività nello stesso gruppo, più finanza, assicurazioni, energia che auto. Se devi produrre auto ti devi concentrare sull'auto, come hanno deciso le grandi aziende mondiali...».

**L'ultimo cerchio?**

«La mancanza di modelli competitivi, che altre aziende europee hanno saputo invece presentare, modelli nuovi o risultato di un buon restyling. I francesi hanno per un secolo prodotto solo one-se carrette, come la R4. Nell'ultimo decennio hanno saputo organizzare un sistema di progettazione e produzione che ha garantito ogni anno nuovi modelli. La Volkswagen vive da trent'anni con la Golf, che però ha sempre rinnovato. La Fiat ha perso questi appuntamenti».

o.p.

Marco Revelli: gli errori, dal licenziamento di Ghidella alla globalizzazione

## Il bis degli anni Sessanta bocciato nel Terzo mondo

Marco Revelli, docente universitario, ha dedicato molte pagine del suo lavoro saggistico alla Fiat e a Torino. In un libro pubblicato nel 1997, *La sinistra sociale* (Bollati Boringhieri), scriveva «se Torino uscirà dallo stallo in cui si trova... lo dovrà fare nonostante e contro la Fiat».



**Revelli, Torino dovrà fare nonostante e contro la Fiat. Doveva provarci prima?**  
«La Fiat era diventato un peso, non un fattore di sviluppo, paralizzava ogni scelta, imponeva il proprio controllo. Cinque anni fa si erano create condizioni per una vertenza tra la città e la Fiat. Ci hanno risposto: ciò che è bene per la Fiat, è bene per la città. Un luogo comune di apparente buon senso, catastrofico in momenti straordinari che chiedevano coraggio. Quante volte ci è stato raccomandato: non fiamoci la testa prima del tempo...».

**Ora è peggio perché il sistema Ita-**

**lia rischia d'affondare.**

«Non solo manca politica industriale. Ci sono paesi in cui una socialità dinamica compensa la fragilità del progetto pubblico... S'assume a un effetto sistemico di decomposizione che cancella ogni ragione di aggregazione. Per questo faccio il tifo per la Fiom, che tiene in piedi un meccanismo che almeno aggrega e che ci salva da questa deriva».

**Solo la Fiom?**

«Se fossi un operaio Fiat mi costituirei parte civile contro Cisl e Uil, che in questi anni ci hanno inondato con dichiarazioni di impressionante superficialità».

**Anche per l'intesa sugli esuberi di qualche mese fa?**

«Certo. Regolarmente in questi tempi, per lo meno dall'accordo con Gm, si sono ripetute le notizie di un precipitare della crisi. Ogni volta abbiamo ascoltato vacue rassicurazioni e avvertito invece il fastidio per chi denunciava la gravità della crisi. Tutto quello che sta succedendo non è privo di una propria storia e di un proprio sviluppo, non è il prodotto di circostanze che improvvisamente si manifestano... L'anamnesi è già stata scritta due anni fa, per certi versi cinque o sei anni fa, negli eventi degli anni novanta, dalla cacciata di Ghidella in poi, dalle scelte di Romiti, in una megalomane forma di globalizzazione, che lasciava intravedere lo svuotamento dell'epicentro piemontese, nell'idea di Cantarella di puntare sui grandi numeri, nella fragilità del prodotto in un mercato saturo come quello europeo... Quando un anno fa la Fiom lanciò l'allarme sui rischi

sura di Arese (domani incontro in Regione Lombardia) e Termini Imerese, e riduzione della capacità produttiva di Mirafiori e Cassino. E cassa integrazione a palate ovunque. Domani alle 15,30 Marzano risponde al question time del Senato. Il governo tra l'altro calcola che la crisi dell'auto inciderà per 0,3%-0,4% sulla crescita del Pil nel 2002. Il ministro dell'Ambiente Altero Matteoli ha anticipato la disponibilità a finanziare gli ecoincentivi, una greppia buona per tutti, anche per i concorrenti.

Il leader Cgil Guglielmo Epifani, rilevando che «il problema occupazionale sta diventando il problema fondamentale del Paese», sollecita «una responsabilità pubblica negli orientamenti e indirizzi di fondo» e chiama le imprese «a comportamenti coerenti». I timori sono comuni a tutti i sindacati e anche per la Cisl che a luglio ha firmato l'accordo separato ed ora ritiene «sbagliato cominciare la questione dagli esuberi come invece sembra voler fare la Fiat», dice il suo segretario federale Piepaolo Barretta: «La questione ormai va ben oltre e riguarda gli assetti proprietari e il ruolo specifico dell'azienda nel quadro del mercato italiano ed europeo». E anche per il leader Fim-Cisl Cosmano Spagnolo «l'impatto occupazionale sarà ingovernabile», se le previsioni saranno confermate. I 10 mila licenziamenti sarebbero «una catastrofe sociale insostenibile».

Ma proprio alla vigilia dell'incontro di oggi, Fim, Fiom, Uilm e Fismic hanno siglato due nuovi accordi separati che marcano male per le già difficili relazioni tra sindacati, e che preannunciano la catastrofe che si sta abbattendo sull'indotto a ruota della crisi principale. Gli accordi riguardano la Pinfarina di Torino e la Lear di Melfi (Potenza). Alla Pinfarina, era scaduto in settembre una cig e l'accordo separato l'ha prorogata fino al 31 gennaio 2003. La Fiom non l'ha accettato perché prevede il rientro di circa 130 lavoratori in cassa a zero ore senza rotazione. Inoltre gli attuali 550 addetti in cig aumenteranno fino a 950 (su 1.750). Infine sono prorogate a luglio 2003 le procedure di mobilità in scadenza a fine 2002, nonostante che già in 300 abbiano lasciato la Pinfarina negli ultimi 12 mesi. La Fiom non ha firmato sostenendo che «gli ammortizzatori sociali non devono servire a discriminare, bensì a distribuire i sacrifici». A Potenza, la Lear - sellerie per auto - ha firmato con Fim e Uilm la cig per 50 addetti per 12 mesi, lo spostamento della produzione dei pannelli delle porte della Punto e della Y10 da Melfi agli stabilimenti Lear del nord e la chiusura della ex Pianfei di Melfi.

per l'occupazione, le sono saltati tutti addosso... Ricordo le pagine torinesi della *Stampa* e di *Repubblica*, le accuse, anche allora, di catastrofismo, di pessimismo».

**La Fiat ha pagato e paga la sua globalizzazione. Sarà stata una scelta sbagliata, ma anche sfortunata.**

«La Fiat ha scoperto tardi la globalizzazione, quando i giapponesi e gli americani la praticavano da tempo e l'ha realizzata in forma concentrata, massiccia, con un processo d'esplosione dal centro alla periferia, inseguendo il sogno di essere grande, tra coloro che stanno sopra i quattro milioni di automobili, con risorse finanziarie, familiari, sproporzionate per questo progetto. La Fiat ha cercato di ripetere il modello italiano, un'utilitaria a tutti, puntando alla motorizzazione di massa in America latina e in paesi dell'est come la Polonia, in Medio Oriente, mettendo un piede in India e poi nel Maghreb e delocalizzando la produzione dove i costi erano più bassi. Nella grande illusione liberista della globalizzazione che distribuisce un po' di ricchezza alle neo borghesie del terzo mondo. Hanno scambiato l'ideologia della globalizzazione con la realtà. Le cose infatti sono diversamente. Era prevedibile. C'erano stati gli avvertimenti della crisi brasiliana e di quella asiatica».

**La sua accusa alla Fiat è di aver divorato risorse che avrebbero giovato altrove.**

«Per una sorta di riflesso condizionato a Torino ma non solo a Torino si è non solo accettato ma anche attivamente premuto perché continuassero ad affluire risorse per tentare di salvare il salvabile. Sono stati dati fondi pubblici, sono state impegnate le banche che hanno investito migliaia di miliardi, senza garanzie per la comunità. Risorse che sono finite nei canali finanziari della Fiat, non certo a creare nuovi posti di lavoro. È gravissimo che non si siano considerate soluzioni alternative al salvataggio del gigante».

o.p.