

Felicia Masocco

ROMA Fine della produzione alla Fiat di Termini Imerese, fine della produzione anche ad Arese: senza troppi giri di parole, gli stabilimenti chiuderanno. Gli organici produttivi di Torino vengono dimezzati, cassa integrazione straordinaria per 1200 a Cassino. Si salva Melfi, Pomigliano d'Arco è solo lambita.

Non è «triste», è qualcosa di più, è drammatico il piano di riorganizzazione presentato ieri dall'azienda ai sindacati. I numeri ufficiali confermano le previsioni peggiori. Sono 8 mila e 100 i lavoratori che tra il prossimo dicembre e luglio saranno posti in cassa integrazione straordinaria a zero ore per un anno o in mobilità. Uno su quattro di quelli attualmente impiegati.

Nessuna garanzia è stata data dall'azienda per il loro rientro per questo vale poco più di nulla quanto è scritto nel piano, ad esempio, su Termini Imerese e sulla possibilità per 1800 operai di tornare al lavoro se «la crescita dei volumi della Punto» lo consentirà. Ugualmente per Arese: la produzione dei veicoli Vamia, (l'auto ecologica) è trasferita a Torino. Si

parla di ricollocazione per tutti i 1000 cassaintegrati, ma sono parole. E non basta: sono fortissimi i timori per le ricadute sull'indotto, la Fiom stima che sono non meno di 40 mila i posti di lavoro in pericolo.

Un piano inaccettabile, ingovernabile, i sindacati lo respingono, si oppongono alla chiusura dei siti produttivi e rispondono con uno sciopero unitario. Lo stop è fissato per domani, almeno quattro ore, in tutte le aziende Fiat Auto e collegate. Un nuovo sciopero di otto ore, che interesserà l'intero gruppo, è già in programma.

È questa la prima reazione di Fiom, Uilm e Fismic a quanto prospettato dai vertici aziendali nella sede romana di via Bissolati. La seconda investe il governo: deve intervenire. Non tanto e non solo per dire quali e quanti strumenti sono in campo per gestire una crisi di queste dimensioni, quanto per occuparsi delle prospettive del gruppo automobilistico. E, guardando oltre, pensare più di quanto non abbia fatto finora alle sorti dell'intero settore industriale italiano. I sindacati si sono detti indisponibili a qualsiasi trattativa che non fosse a livello governativo; ieri sera un vertice a Palazzo Chigi ha dato un'accelerata ai tempi di reazione dell'esecutivo e all'uscita il sottosegretario al Welfare Maurizio Sacconi ha annunciato l'apertura di un tavolo.

Il governo viene chiamato in causa anche dal Lingotto per avanzare

“ I dati ufficiali confermano le previsioni peggiori: chiusura per Arese e Termini, cassa integrazione anche a Cassino e a Mirafiori ”



Chiesto lo stato di crisi Umberto Agnelli: un piano triste ma obbligato L'indotto rischia di perdere altri 40mila posti di lavoro ”

La Fiat: «8.100 lavoratori sono di troppo»

La situazione del gruppo è drammatica. I sindacati decidono lo sciopero unitario per domani



Il governo se ne lava le mani: niente aiuti

Berlusconi apre un tavolo. Fini, non si può chiudere Termini. Marzano e D'Amato: l'azienda s'arrangi

Laura Matteucci

MILANO Emergenza Fiat, il governo se ne lava le mani. «Non possiamo dare aiuti di Stato ad un'azienda. Possiamo solo aiutarla a stare sul mercato». Così il ministro per le Politiche comunitarie Rocco Buttiglione, all'uscita del vertice interministeriale sulla vicenda Fiat di ieri sera. Buttiglione ha aggiunto che le scelte del governo dipenderanno «dal piano industriale». Analogo il commento del ministro delle Attività produttive

Antonio Marzano, per il quale «piani di salvataggio pubblici non sono consentiti», in linea col presidente di Confindustria, D'Amato, che dice no a interventi dello Stato. Mentre tutto quello che Berlusconi riesce a dire sulla crisi Fiat è vedere come uscirne. E a poco serve l'annuncio dell'apertura di un tavolo negoziale presso la presidenza del Consiglio per discutere il piano industriale.

Lacerato tra le esigenze del più importante gruppo industriale italiano e le riforme «liberiste» che sogna di portare a termine, il governo è stato messo con

le spalle al muro dalla vicenda Fiat. Lo scontro, sempre più aspro e che ha portato alle ultime prese di posizione del governo, è sugli ammortizzatori sociali da utilizzare.

Roberto Maroni, ministro del Welfare, ha ribadito ieri le sue posizioni: «Stiamo ipotizzando - dice - scenari in base agli strumenti previsti dalla legge: cassa integrazione e mobilità a breve» (due anni al massimo). Strumenti che la Fiat non ritiene sufficienti, avendoli peraltro già sperimentati, tanto che nell'incontro con il governo di due giorni fa ha chiesto

il ripristino della legge sulla «mobilità lunga» (che poteva durare fino a sette anni). Il conflitto è evidente, come anche l'imbarazzo di Maroni, quando ricorda che Confindustria continua «a chiedere una drastica riforma delle pensioni di anzianità», «mentre d'altra parte la Fiat, uno dei suoi più importanti associati, chiede esattamente una cosa opposta». Unica certezza dichiarata dal ministro del Welfare: «Affronteremo allo stesso modo i problemi di Termini Imerese come di Torino o di Arese. Noi mettiamo sullo stesso piano chi perde il posto di lavoro, che sia cittadino del Nord o del Sud». Meno intransigente sull'argomento «mobilità lunga» sarebbe Giulio Tremonti. E forse anche per questo il superministro all'Economia non ha molte parole per il caso Fiat: «È uno dei temi fondamentali della discussione di politica economica», dice e, bontà sua, sottolinea che in gioco ci sono «cifre non marginali». Se Tremonti parla poco, Berlusconi in compenso tace del tutto, a parte il commento dirimente di cui sopra. Chi parla, casomai, è il suo vice Gianfranco Fini, che categoricamente esclude la chiusura dello stabilimento di Termini Imerese. «Si può ristrutturare, convertire, ma non chiudere», dichiara. «Se chiuderemo uno stabilimento al Nord - prosegue Fini - è un dramma, ma al Sud è un problema di ordine pubblico, una tragedia sociale».

Quindi? «La Fiat si impegni a produrre vetture non inquinanti. In questo caso, noi possiamo aiutarla». In caso contrario, niente aiuti. Per Fini, l'esecutivo infatti può muoversi solo in due direzioni: «Da un lato un sostegno ai lavoratori, e dall'altro dobbiamo prevedere la possibilità di estendere gli incentivi». Morale: non si può intervenire dando soldi, perché sarebbe un aiuto di Stato. «L'Europa direbbe che non lo potremmo fare, ci deve essere la libera concorrenza», la Fiat deve comprendere. La richiesta di non chiudere arriva nel frattempo anche per Arese, da un gruppo di parlamentari della Casa delle libertà. Ecumenico Marco Follini, presidente dell'Udc: «Credo che alla Fiat sia lecito chiedere un piano di ristrutturazione che eviti, da un lato, di essere troppo assistenziale e dall'altro la chiusura di stabilimenti».

Illuminante il ministro per gli Affari regionali, Enrico La Loggia: per la Fiat, dice, è necessario elaborare «un piano di riconversione industriale serio, concreto, credibile». Un piano «che metta lo stabilimento di Termini Imerese in condizione di continuare a vivere». L'unica cosa certa, per il momento, è che qualsiasi aiuto pubblico dovrebbe essere sottoposto al vaglio di Bruxelles, e del commissario alla Concorrenza Mario Monti.

rà la richiesta di stato di crisi per la Fiat Auto e per alcuni stabilimenti di Comau e di Magneti Marelli le cui attività sono strettamente collegate alla produzione di automobili.

«È un piano molto triste, ma obbligato», ha detto il presidente dell'Ifl Umberto Agnelli, una tappa irrinunciabile «per avere un nuovo sviluppo». Un piano necessario - secondo il Lingotto - per ridurre in maniera significativa i costi, visto che gli interventi precedenti si sono rivelati «insufficienti con riflessi sensibilmente negativi sulla redditività di Fiat Auto».

Tra gli «interventi» precedenti, il taglio di 3500 posti di lavoro nel luglio scorso quando venne presentato un piano industriale identico a quello di questi giorni, venne accettato da Fim, Uilm e Fismic (la Fiom non firmò l'accordo). Alle lacrime e sangue confermate ieri, vanno aggiunte anche quelle di tre mesi fa.

L'obiettivo del piano è scritto nelle ultime righe: «consentire all'azienda di rispondere con maggiore agilità e flessibilità all'andamento dei mercati e, allo stesso tempo, di dare nuovo impulso alla redditività necessaria per lo sviluppo». Una «missione» che Gianni Rinaldi, segretario generale dei metalmeccanici Cgil, traduce senza peli sulla lingua: «La Fiat sta facendo il lavoro sporco, poi ci sarà qualcuno che interverrà con l'acquisizione». Il fine ultimo di tutta questa faccenda sarebbe in sostanza il passaggio di mano del gruppo automobilistico. Per Rinaldi quella della Fiat è una «partita complicata» che potrebbe sfociare in un «conflitto sociale pesante. La questione - ha detto - è nazionale. Riguarda il governo. Deve essere chiamato in causa non sugli strumenti ma sulle prospettive industriali dell'azienda. Questo piano accompagna il processo di smantellamento del settore auto in Italia, noi non abbiamo nessuna intenzione di assecondare Fiat e Governo in questo percorso. Nel piano - ha concluso - non c'è nulla che rende credibile il rilancio dell'automobile».

Dalla Fiom quindi un giudizio «totalmente negativo». Anche dalla Fim-Cisl è «no» a qualsiasi ipotesi di licenziamento e di chiusura degli impianti. «Non siamo disponibili a negoziare - ha detto il segretario Giorgio Caprioli - nessuna chiusura di impianti e nessuna ipotesi di licenziamento. Nessun lavoratore deve restare per strada. Per ognuno ci deve essere o l'ipotesi di rientro in azienda o l'accompagnamento verso la pensione». Il rifiuto a discutere delle eccedenze se non ci sono garanzie sul rientro in azienda, viene dal segretario generale della Uilm, Tonino Regazzi: «Siamo convinti - ha detto - che l'ipotesi di chiudere alcuni stabilimenti sia sbagliata e ci opporremo con tutte le nostre forze e con tutti i nostri mezzi».

In alto la riunione dei sindacati con la Fiat ieri a Roma

LA "CASSA" ALLA FIAT

A partire dal 2 dicembre 5.000 lavoratori della Fiat Auto saranno collocati in Cassa integrazione straordinaria a zero ore. Altri 1.500 saranno posti in Cigs, dal mese di luglio 2003

COSÌ A DICEMBRE 2002...		
Stabilimento	Operai	Impiegati
Arese	800	200
Pomigliano d'Arco	-	50
Termini Imerese	1.550	120
Cassino	1.140	60
Torino Mirafiori	600	400*

* impiegati degli enti centrali

...E A LUGLIO 2003

La Cigs riguarda 1.700 operai della linea Panda a Mirafiori, più circa 300 della Comau service

P&G Infograph

L'intervista

Sergio Chiamparino

sindaco di Torino



TORINO «È necessario ottenere dall'azienda un segnale forte, ottenere chiarezza, nel breve ma soprattutto nel medio periodo»: Sergio Chiamparino, sindaco di Torino, commenta così le prime notizie che giungono da Roma a proposito dell'incontro tra l'azienda e i sindacati.

Sindaco, vede un futuro torinese per la Fiat?

«Nel breve periodo qualche elemento in più è stato dato. Nel medio, l'unica strada percorribile è lavorare per costruire un produttore europeo di automobili nell'ambito di General Motors, un produttore che nasca dalla progressiva integrazione fra Fiat e Opel. Non vorrei che facessimo finta

di andare a insegnare ai gatti ad arrampicare. Questo è un progetto che deve essere sostenuto da adeguate ipotesi di finanziamento e di assetto societario, ma al momento questa sembra davvero l'unica via per essere in grado di costruire un progetto e negoziare condizioni in cui i nostri stabilimenti torinesi e italiani possano mantenere una posizione qualificata e forte».

Manca, quindi, per ora una strategia. Questa è la sua prima critica?

«Le notizie dicono di una pesante situazione e di una non facile gestione sociale ed economica. La Fiat ha scelto intanto il *primum vivere*. È natura-

le. Ma, se ci vengono richiesti sacrifici e impegni, ci deve essere anche offerta la possibilità di considerare un progetto industriale, che dia garanzie per il futuro, certezze insomma. Questo vale per noi, ma anche per un'opinione pubblica critica e delusa, che non ha fiducia nella Fiat e nei suoi prodotti. Un'ipotesi credibile per il futuro è anche una condizione per il rilancio sul mercato».

Lei aveva poche settimane fa e comunque prima di questi annunci diretti ipotizzato un impegno diretto degli enti pubblici, anche nell'azionariato Fiat. Resta di questa opinione?

«Certo, a condizione che quel pro-

getto a medio e lungo termine esista e sia credibile. Esistesse insomma una realistica strategia di rilancio, una forma di partecipazione pubblica sarebbe giustificata e utile. Più che un semplice sostegno, penso a un intervento che crei sinergie per valorizzare il distretto automobilistico torinese, per la ricerca, per il design. Ci sarebbero tanti modi per intervenire...».

Come giudica l'atteggiamento del governo?

«Altalenante, incomprensibile. Si è discusso degli ecoincentivi. Ma non credo che questo sia determinante. Credo che sarebbe indispensabile una forte presenza internazionale e una grande capacità di regia nel caso che

dentro General Motors si potesse costituire quel famoso produttore europeo, proprio per garantire una sua presenza italiana, per valorizzare il nostro patrimonio industriale e tecnologico».

Per il sindaco di Torino, la prospettiva intanto è quella di tanti cassaintegrati e di una città più povera...

«Tremila persone che vanno in cassa integrazione a zero ore, parte delle quali non riusciranno a rientrare, rappresentano ovviamente un problema per la comunità. Le ricadute sul reddito e sulla qualità della vita cittadina sono facilmente intuibili... Un conto poi è parlare di strumenti

che accompagnano le persone verso la pensione, un conto è parlare di cassa integrazione legata a prospettive incerte, in attesa che nuovi prodotti arrivino alle linee e che per giunta abbiano successo, mentre l'azienda insiste sull'eccesso di capacità produttiva...».

Tutto questo capita proprio quando la Finanziaria taglia i soldi ai Comuni...

«Indebolendo non solo la nostra possibilità di iniziativa diretta, ma anche la nostra capacità ad attutire almeno l'impatto della cassa integrazione. I tagli ai finanziamenti possono significare tagli a servizi sociali...».

Ultima domanda: non le sembra che l'immagine Fiat stia precipitando?

«Questo è un argomento serio, soprattutto per la dirigenza Fiat. La prima esigenza è di interrompere questa spirale di sfiducia. L'immagine della Fiat si è scolorita, la gente non crede nella Fiat e nei suoi prodotti, anche quando i prodotti sono buoni e competitivi. Lo ripeto. Questo pesa sul mercato in modo grave. L'azienda deve dare segnali positivi subito, a cominciare dalle trattative sindacali, ripartendo con una volontà nuova, costruttiva, tesa al dialogo, in questa fase dura di crisi, coinvolgendo per prima cosa tutte le parti sindacali in una logica di concertazione».