

Massimo Burzio

TORINO La Fiat Auto è destinata a passare alla General Motors. Ormai non si tratta più di ipotesi, di indiscrezioni o di voci ricorrenti come accadeva sino a qualche tempo fa, ma di una «certezza» sostanzialmente suffragata dalle dichiarazioni, al Wall Street Journal di Paolo Fresco, il presidente di Fiat Spa. Non si tratta, insomma, più di capire se il Lingotto eserciterà l'opzione di put a GM ma soltanto di quando, come e soprattutto a che prezzo le attività automobilistiche della Fiat passeranno agli americani. «Stiamo discutendo un'ampia serie di possibilità», ha, infatti, rivelato Fresco in un'intervista apparsa sul giornale economico statunitense proprio nel giorno in cui si è svolto in tutti gli stabilimenti Fiat uno sciopero unitario di 4 ore contro i tagli occupazionali. Inoltre, a parere del presidente della Fiat (che peraltro non prevede una rapida fusione con la Opel vista la difficoltà di aggregare le due società) la prima mossa nella trattativa sul prezzo sarà comunque la svalutazione nel bilancio General Motors di buona parte o, addirittura, di tutti i 2,4 miliardi di dollari spesi nel 2000 per acquisire il 20% di Fiat Auto. Il valore del settore auto dell'azienda torinese, inoltre, è atteso «come molto basso» da Fresco che, sempre al Wall Street Journal ha detto di non credere che Detroit assegnerà a Fiat Auto «un valore alto» il quale danneggerebbe «la loro posizione di contrattazione dandoci la forza per negoziare».

All'intervista di Fresco al Wall Street Journal ha subito risposto il Sindaco di Torino Sergio Chiamparino affermando che se si accettasse che tra Fiat e GM l'unico problema sarebbe quello del prezzo vorrebbe

Preoccupazione delle banche per la situazione finanziaria, meno soldi dalla cessione di Fidis

Angelo Faccinotto

MILANO I no di Tremonti. L'imbarazzo di Cisl e Uil. La rabbia di Confindustria. L'opposizione della Cgil, che vede rafforzate le ragioni dello sciopero generale del 18 ottobre. Si può sintetizzare così il vertice convocato ieri pomeriggio a Palazzo Chigi per discutere di Mezzogiorno. In sostanza, quasi un nulla di fatto.

E il premier? Berlusconi ha intrattenuto i rappresentanti di sindacati e imprenditori raccontando barzellette, alcune anche politicamente non proprio «corrette», riferiscono i partecipanti.

E la crisi della Fiat, che tiene col fiato sospeso decine di migliaia di lavoratori e di famiglie? Se ne parlerà giovedì prossimo. Se il governo farà in tempo a predisporre un suo piano. Qualche accenno è stato fatto, certo, ad inizio riunione. Il discorso però poi si è perso. Al momento, ci si deve accontentare delle buone intenzioni. Il presidente del Consiglio, al termine dell'incontro, ha affermato che «lo Stato farà la sua parte». E degli appuntamenti in agenda: tra oggi e domani Berlusconi

“ L'annuncio del presidente al Wall Street Journal Chiamparino: allora il management non conta più nulla ”



Grande partecipazione alla protesta di ieri nelle fabbriche Rinaldini: sciopero generale dei metalmeccanici per difendere i posti di lavoro ”

Fresco: «Venderemo la Fiat Auto»

È solo un problema di prezzo e di tempi la cessione a General Motors. Vola il titolo in Borsa

dire che «Nessuno a partire dal management Fiat è più in grado di contrattare nulla». Secondo Chiamparino, invece, nella vicenda ci sarebbe il ruolo centrale del Governo sia a livello industriale sia finanziario.

E mentre il Lingotto si accingerebbe a consegnare le chiavi dei cancelli dei propri, ormai pochi, stabilimenti (viste le notizie sulle «chiusure» di Termini, Arese e lo «svuotamento» di Mirafiori), alla ribalta della vicenda Fiat sono tornate, ancora una volta, le notizie sulle difficoltà finanziarie del gruppo e sulle dimissioni. Sempre ieri, infatti, il Financial Times ha parlato della cessione della Fidis in un articolo in cui si prevede che Fiat potrebbe ricevere, quest'anno, molto meno «di quanto previsto

dalla vendita della sua quota di controllo in Fidis» e cioè circa 350 milioni di euro a causa di una serie di «disaccordi» nella trattativa con le banche (quelle che hanno effettuato il maxi prestito a Fiat e che sono capeggiate da BancaIntesa, Unicredit, Capitalia e San Paolo Imi).

Non c'è pace, insomma, per l'azienda torinese e le manovre attor-

no al gruppo degli Agnelli sono quasi quotidiane e potrebbero portare, anche, ad una imprevista revisione, con il pool di Istituti di credito, degli accordi primavera di «salvataggio». A fronte di tutte queste notizie diventa, quindi, emblematico il titolo «Agonia della Fiat» che un altro media britannico, il settimanale The Economist, ha utilizzato per un arti-

colo di commento sulle difficoltà dell'azienda torinese.

Intanto ieri si è svolto lo sciopero unitario di 4 ore proclamato dai sindacati contro i tagli occupazionali alla Fiat. Le adesioni sono state altissime (tra l'80 e 100%) ovunque. A Torino, davanti alla Porta 5, c'è stata una manifestazione alla quale hanno partecipato almeno 3.000 lavoratori

questo nome finalizzato all'innovazione e alla qualità del prodotto auto». Rinaldini propone lo sciopero generale dei metalmeccanici a sostegno della Fiat.

La «quasi conferma» della vendita di Fiat Auto a GM da parte di Paolo Fresco, infine, ha ottenuto almeno un risultato positivo. Il titolo Fiat ha guadagnato quasi il 10%.

secondo la Fiom (1.500 per le forze dell'ordine). Gianni Rinaldini, segretario generale della Fiom-Cgil ha espresso soddisfazione per la riuscita della manifestazione e ha dichiarato «il vero piano industriale della Fiat è quello della chiusura di stabilimenti e di migliaia di licenziamenti per la vendita concordata alla General Motors. Non è accettabile - ha aggiunto - subordinare di fatto l'intervento pubblico all'accordo con la General Motors, come vanno dichiarando diversi ministri, né tanto meno è accettabile un intervento sugli ammortizzatori sociali che sarebbe di puro accompagnamento alle scelte della Fiat e General Motors».

Secondo Rinaldini, invece, «È necessario un intervento pubblico con una partecipazione diretta che sia fondata però su un piano industriale degno di

questo nome finalizzato all'innovazione e alla qualità del prodotto auto». Rinaldini propone lo sciopero generale dei metalmeccanici a sostegno della Fiat.

La «quasi conferma» della vendita di Fiat Auto a GM da parte di Paolo Fresco, infine, ha ottenuto almeno un risultato positivo. Il titolo Fiat ha guadagnato quasi il 10%.



La manifestazione di lavoratori davanti alla sede della Mirafiori di Torino

Alberto Ramella/Agf

Fiom di Melfi: riduciamo l'orario contro la crisi

MELFI Ridefinire i turni e ridurre l'orario di lavoro alla Fiat di Melfi (Pz) per evitare la chiusura dello stabilimento siciliano di Termini Imerese. Questa la proposta avanzata dalla Fiom e dalle Rsu della sede produttiva lucana che punta ad un diverso modello organizzativo che privilegi la qualità del prodotto e l'impiego meno intensivo delle maestranze. Attualmente i settemila addetti di Melfi fanno funzionare gli impianti sei giorni su sette. La piattaforma proposta, invece, prevede la diminuzione dei turni, con il duplice risultato di «umanizzare» il lavoro sulle linee e ridurre la produzione di una quota prestabilita da trasferire a Termini. Per salvare il posto di lavoro degli operai siciliani, a Melfi, si dovrebbe passare dalle 1300 Punte al giorno a poco più di 700. L'idea di redistribuire in maniera solidaristica la quota di produzione ha trovato già i primi consensi, come quello del leader della Fiom della Sicilia, Claudio Sabatini.

«L'idea - ha commentato l'ex segretario nazionale dei metalmeccanici della Cgil - è estremamente interessante e tecnicamente realizzabile. Potrebbe essere la piattaforma su cui discutere per evitare la chiusura di Termini Imerese».

E Termini? Il premier racconta barzellette

Berlusconi: lo Stato farà la sua parte, incontro con il Lingotto nel week end. Fallisce il vertice sul Sud

ni incontrerà i vertici del Lingotto.

Ma il merito? Stando ai resoconti - e, soprattutto ai giudizi - il quadro emerso dalla due ore abbondanti di faccia a faccia non sembra essere troppo confortante. Nell'Italia del promesso miracolo berlusconiano, le risorse necessarie a rifinanziare le misure già previste per il Sud semplicemente non ci sono. Il ministro dell'Economia, Tremonti, davanti alle richieste si è prodotto in una serie infinita di «no». Così ci si deve accontentare, anche in questo

caso, delle dichiarazioni di Berlusconi. Che ha assicurato attenzione «ai rilievi delle parti» e disponibilità del governo «a migliorare la Finanziaria per il Sud». Ma anche di necessità di far e i conti con le disponibilità.

In sostanza, le novità, se così si può dire, sarebbero l'apertura di un tavolo permanente per il Mezzogiorno, la riproposizione della discussa Tremonti-bis, e la riduzione dell'uno per cento dell'Irpeg, l'imposta sul reddito delle società. Sufficiente?

«Non c'è una lira, cioè un euro,

per niente» - dice il segretario confederale della Cgil, Paolo Nerozzi, presente all'incontro. E oltre ai soldi non ci sono certezze. Né sul fronte del credito d'imposta, né su quello della ricerca e dell'occupazione. Se fino alla scorsa primavera mancavano le risorse, ma esisteva almeno una strumentazione definita - è il caso del credito d'imposta o dei patiti territoriali - ora non c'è più nemmeno quella. Sostituita dal fondo unico. Quindi, né soldi, né strumenti.

Conclusione di Nerozzi: «Per il Mezzogiorno si avvia un processo fatto di discrezionalità, un processo pericolosissimo. Il Sud è una priorità, ma le risorse messe a disposizione dal governo sono al di sotto dei drammi che stiamo vivendo in questi giorni. Le ragioni del nostro sciopero del 18 escono rafforzate».

Se la Cgil trova confermati i motivi della protesta, non è che Cisl e Uil, che con il governo il 5 luglio hanno sottoscritto il cosiddetto «patto per l'Italia», siano uscite rassicura-

te dal faccia a faccia. «Abbiamo avuto risposte non del tutto soddisfacenti - dice il numero uno della Cisl, Savino Pezzotta - Alle mie domande non ho ricevuto le risposte che mi aspettavo. Sul Sud non ci siamo proprio. Ci sono ancora discrepanze tra quanto concordato e quanto c'è in Finanziaria». E visto che l'incontro era sul Sud è tutto dire.

E Confindustria? Alla fine D'Amato ha parlato di «passo avanti». E «di forte convergenza di critica da parte di imprese e sindacati».

Una convergenza che ha costretto il presidente del Consiglio a prendere atto della situazione. E a dichiararsi aperto ad intervenire. Appunto, un passo avanti. Che adesso dovrà essere sostenuto «con gli interventi, puntuali e concreti». Cioè, fondi strutturali e, soprattutto, legge 488. Che - sostengono gli imprenditori - è uno strumento ottimo per creare sviluppo e occupazione. Il punto di scontro sull'Irpeg, insomma, non basta.

Ci si ritroverà la prossima settimana.

Nel 1980 la casa automobilistica sembrava ormai morta. Il presidente Carter concesse un prestito di 1,5 miliardi di dollari che Iacocca rimborsò poi a Reagan

Quando la Casa Bianca salvò la Chrysler dal fallimento

Bruno Marolo

WASHINGTON Succede anche in America. Una industria automobilistica sul punto di affondare, dopo essere stata il vanto della nazione per oltre mezzo secolo. Una richiesta disperata di aiuto al governo, accolta con furiose polemiche. Un presidente preoccupato, di fronte all'accusa di spendere il denaro pubblico per fare un favore ai sindacati.

La storia americana è a lieto fine. Dimostra che nessuna crisi è irrimediabile, se a gestirla sono industriali capaci e politici di buona volontà. Rimessa in sesto nel 1980 con un

prestito federale di 1,5 miliardi di dollari firmato dal presidente Jimmy Carter e rimborsabile in dieci anni, l'industria automobilistica Chrysler risanata da Lee Iacocca pagò il debito fino all'ultimo centesimo tre anni dopo, e versò al governo 350 milioni di dollari di interessi. Vale la pena di ricordare i fatti.

Per milioni di americani, la Chrysler è un mito. Fondata nel 1925, oltre alle auto di grossa cilindrata per cui è famosa produce i carri armati Sherman usati dalle truppe americane nella seconda guerra mondiale e i primi missili Jupiter per l'esplorazione dello spazio. Nel 1972 e nel 1973 il fatturato raggiunge il massimo stori-

co. L'improvviso aumento dei prezzi del petrolio innesca nella seconda metà degli anni 70 una crisi che pare irrimediabile.

Nel 1979, Lee Iacocca diventa presidente di una azienda che si dibatte tra un mare di debiti e una montagna di auto invendute. Implora un finanziamento pubblico per evitare il fallimento, che lascerebbe centinaia di migliaia di disoccupati. Il congresso approva un prestito di 1,5 miliardi di dollari, ma pone condizioni severe. Per ottenere il denaro federale, la Chrysler dovrà ottenere dalle banche private prestiti per altri 2 miliardi.

Lee Iacocca presenta un piano di

risanamento e convince 150 banche ad accettare azioni Chrysler come garanzia. Nel gennaio 1980 il presidente Jimmy Carter firma la legge per il salvataggio dell'azienda, attirandosi critiche feroci dagli economisti e dalla stampa. A novembre ci saranno le elezioni e Carter viene accusato di demagogia. «Tutti i benefici - scrive il Washington Post - di questo intervento caritatevole soltanto in apparenza saranno di breve durata, e per la maggior parte sono motivati dal desiderio di compiacere i sindacati in un anno elettorale. I danni dureranno più a lungo. Il ministero del Tesoro diventa un socio della Chrysler e sarà corresponsabile dei proble-

mi futuri».

Iacocca vende a prezzi di liquidazione le auto prodotte in eccesso, chiude la divisione marittima e ristruttura gli altri settori, riduce di 53 mila il numero dei dipendenti, lancia nuovi modelli di auto che consumano meno carburante. Si rivolge direttamente al pubblico in una serie di spot televisivi: per la prima volta nella storia americana il capo di una azienda appare nella pubblicità dei suoi prodotti. Nel 1983, davanti alle telecamere, Iacocca consegna al nuovo presidente Ronald Reagan un assegno da 1,85 miliardi di dollari: il prestito è interamente rimborsato, con gli interessi, sette anni in anticipo.

Nello stesso anno la Chrysler rivoluziona il mercato con i nuovi minibus per famiglie, Dodge Caravan e Plymouth Voyager. Nel 1984 ottiene i maggiori profitti di tutti i tempi e compra il 15,6 per cento delle azioni Maserati, rivendute nel 1988.

E' un esempio clamoroso di una industria americana salvata dal governo e dal parlamento, ma non è l'unico. Nel 1971 l'azienda aeronautica Lockheed Aircraft, sull'orlo della chiusura per il fiasco del suo ultimo aereo di linea L-1011, rimase a galla grazie a un prestito federale di 250 milioni di dollari. Il desiderio di salvare 60 mila posti di lavoro spinse il congresso ad approvare lo stanziamento malgrado gli scandali delle bustarelle pagate dalla Lockheed ai politici di mezzo mondo, Italia compresa, per promuovere gli aerei "Hercules". Nel 1975, la città di New York, dissestata dalla crisi economica e dall'esodo delle aziende che pagavano tasse, venne messa in amministrazione controllata e ottenne dal governo federale 1,65 miliardi di dollari in prestito, restituiti nel 1985. La più grande operazione di soccorso con i soldi dei contribuenti risale al 1989: 124 miliardi di dollari per impedire la chiusura di un migliaio di piccole case di risparmio messe con le spalle al muro da una serie di aumenti dei tassi di interesse.