

Felicia Masocco

ROMA Una riunione tecnica nel tardo pomeriggio di ieri tra Berlusconi e Tremonti, quindi l'incontro con i vertici aziendali fissato per oggi a Milano. Il premier, il sottosegretario Gianni Letta e il titolare dell'Economia si vedranno con il presidente della Fiat Paolo Fresco e con l'amministratore delegato Gabriele Galateri. Giovedì prossimo il confronto si allargherà ai sindacati.

A una settimana dalle prime indiscrezioni sulla crisi più drammatica del gruppo automobilistico, il governo ora stringe i tempi e in attesa di chiarirsi le idee è un grande dispendio di rassicurazioni e promesse: «Abbiamo qualche idea e la volontà di trovare una soluzione» ha detto ieri Berlusconi reduce dal battesimo, a Trieste, della figlia del coordinatore di Forza Italia. E per Termini Imerese il grande annuncio: «Io dico che non si può pensare tutta l'economia di una zona con 3mila persone, perché c'è anche l'indotto, senza la sicurezza di un lavoro e con delle famiglie che non sanno come vivere». Chissà, forse i lavoratori dormiranno più tranquilli.

Su come salvare la Fiat e il posto di 8100 dipendenti (più i 40mila dell'indotto) per ora tante parole in libertà da mezzo governo. «All'esame ci sono varie ipotesi, ovviamente compatibilmente con quanto si può fare», ha detto il vicepremier Gianfranco Fini. La speranza è che nelle prossime ore, si alzi il sipario sui fatti, sempre che ce ne siano. Perché nonostante i rumors insistano su un possibile intervento diretto dello Stato sul capitale del Lingotto (insieme alle banche e alla General Motors), Fini ricorda che «l'Europa è esplicita nel negare la possibilità di aiuti di Stato». Un altro ministro del suo partito, Gianni Alemanno, spiega che quell'ipotesi «non va scartata a priori», anche se va mantenuta «come ultima ratio» dopo che sono state tentate altre strade. «Non immagino un ingresso dello Stato in quanto tale nel capitale della Fiat, mi sembra un'ipotesi non percorribile», sostiene dal canto suo Maurizio Gasparri, anche lui ministro di An. E un altro

“ Previsto per oggi a Milano un confronto di Berlusconi e Tremonti con i vertici dell'azienda torinese Solo giovedì l'appuntamento allargato con i sindacati ”



Fassino: l'ampliamento della collaborazione con General Motors è un'utile soluzione, a patto che non rappresenti una svendita ”

Sul Lingotto «abbiamo qualche idea...»

Il governo non sa che fare e le promesse si spremano. Ieri solo un incontro tecnico

ministro ancora, Enrico La Loggia (Affari regionali) aggiunge la «valutazione» sull'opportunità di «inserire la soluzione del problema siciliano (Termini Imerese, ndr) in Finanziaria». Una promessa quasi dovuta vi-

sto che proprio dall'isola i parlamentari della Cdl minacciano di non votare la manovra economica se la chiusura dello stabilimento del palermitano non verrà revocata.

Un vortice di dichiarazioni in or-

dine sparso mentre cresce la preoccupazione nel Paese e non solo. «Molto molto preoccupato» si è detto ieri il presidente della Commissione europea Romano Prodi che domani sarà a Torino. «Per una iniziativa pro-

grammata da tanti mesi - spiega - So che troverò una città in grande difficoltà. I limiti di azione dell'Europa li conosco tutti benissimo - aggiunge Prodi - noi dobbiamo proteggere la parità delle imprese europee. Ab-

biamo degli obblighi statuari, abbiamo obblighi che derivano dalle regole. Vedremo nell'ambito di questo di fare alcune riflessioni specifiche».

I vincoli che potrebbero ostacolare l'ingresso diretto dello Stato nel-

l'azionariato Fiat lasciano aperta la strada ad altri interventi legati al piano di rilancio del gruppo torinese che sarà al centro del vertice di oggi. Si parlerà di come finanziare gli ammortizzatori sociali per lo stato di crisi chiesto dall'azienda (cassa integrazione a zero ore e mobilità) e di eventuali altre misure, gli ecoincentivi ad esempio, che non confliggono con il divieto di aiuti di Stato.

Interviene sulla Fiat, per la prima volta come presidente della Fondazione Di Vittorio, anche Sergio Cofferati. Il suo è un vero e proprio allarme: «Potremmo assistere a licenziamenti di massa come non ve ne furono nemmeno negli anni '50», è il timore.

La crisi Fiat è un «fatto traumatico che segnerà profondamente la società italiana» e non è vero che se ne possa uscire con «sacrifici temporanei e

limitati». Per il Cinese sono finiti i tempi della catena cassaintegrazione-mobilità-pensione: «Così ha fatto anche la Fiat, oggi però non si potrà più. Lo scenario è diverso e per le persone che la Fiat vuole espellere esiste fortissima la possibilità di interruzione del rapporto di lavoro. Una cosa che non avvenne neanche con la crisi del 1981. Ma la cosa peggiore ora sarebbe edulcorare o nascondere la realtà».

Dall'opposizione il leader della Quercia Piero Fassino si sofferma su un altro aspetto, ovvero sulla cessione dell'azienda che le parole di Paolo Fresco al *Wall Street Journal* hanno dato per certa. Per Fassino la Fiat «non va svenduta». Va inoltre garantito un presidio produttivo nazionale nel settore auto. Il segretario dei Ds ha definito «un'utile soluzione» un ampliamento della collaborazione tra Fiat e General Motors, «a patto che non sia la svendita dell'azienda ma una integrazione tra il patrimonio di competenze. Una cosa più grande di cui la Fiat sia parte determinante». Aggiunge il capogruppo Ds a Montecitorio Luciano Violante: «Siamo pronti a sostenere una proposta del governo sulla Fiat, se seria. Non ci interessa fare opposizione su una materia così delicata. Siamo disponibili a sostenere il governo così come ci auguriamo che il governo sia disponibile ad ascoltare le nostre proposte».



Foto di Massimo Pincal/Agf

la giovane

«Il lavoro in fabbrica? Una fortuna che adesso non ho più»

DALL'INVIATO

Aldo Varano

TERMINI IMERESE Roberta Ferlito ha 26 anni. Da quando è iniziata la lotta porta sempre la tuta ardesia perché lei è operaia Fiat, operaia che lavora alla catena di montaggio, uguale a tutti gli altri suoi compagni.

«Sono entrata qui tre anni e mezzo fa e la mia vita è stata decisamente migliore rispetto a prima. All'inizio, quando i miei amici hanno saputo che avevo presentato la domanda per il contratto di formazione lavoro, mi hanno presa per matta: vai a fare il metalmeccanico? mi dicevano. Avevo il diploma magistrale e frequentavo a Palermo l'Isf per diventare insegnante di educazione fisica. Ma decisi in un altro modo perché avevo fretta. La mia fu una scelta di stabilità e da un anno c'ero riuscita: assunta a tempo indeterminato, un milione e 700mila ogni mese. Con gli assegni della bambina arro-

tondavo fino a un milione e 850. I miei progetti, ora, rischiano di andare tutti all'aria. Dovrò ripartire da zero».

«Se chiude la fabbrica, dovrò cercare un lavoro come commessa. La Sicilia offre questo. Questo è basta. E naturalmente tutto in nero, senza contributi e niente altro. Fino a pochi giorni fa, invece, ero in qualche modo invidiata. Avevo avuto una grande fortuna a entrare in fabbrica. Certo, all'inizio con qualche difficoltà. Non è vero che la fabbrica o i compagni di lavoro ti accolgono appena arrivi e va tutto liscio. Anzi. Ma poi mi ero imposta. Vede, la fabbrica qui ha consentito alle donne emancipazione. I pregiudizi cadono quando si vede che anche noi riusciamo a lavorare in mezzo agli uomini: quanto loro, forse, di più. A quel punto viene accettata. Del resto, il mio è un lavoro che richiede energia e attenzione. Mi arriva davanti lo sportello e io, secondo la postazione, completo fissando il maniglione, lo specchio, i tappi per lo

sportello. Le stesse cose degli uomini».

«Ora mi sembra tutto nero, nero, nero. Ho una bambina di tre anni e mezzo e sono separata. Non so che dire sul mio futuro. Mi sembra di vivere un brutto sogno e aspetto di svegliarmi e dimenticarmelo. Le mie amiche che fanno le commesse guadagnano al massimo quattrocento o cinquecento, non euro, sto parlando di lire. Ma se chiudo lo stabilimento sarà grave non soltanto per noi metalmeccanici, ma anche per queste ragazze, per le mie amiche commesse. Perché vede, anche se guadagnano poco almeno vanno a lavorare. Ma se chiude la Fiat ci sarà un taglio per le commesse, per i baristi, per tutti perché ci sarà una crisi grave. Non sarà più facile neanche guadagnare quelle 400mila lire al mese. Se potessi parlare ad Agnelli, all'avvocato, per esempio, mi piacerebbe dirgli tante cose».

Ma alla fine forse gli direi soltanto: siamo in crisi, e va bene. Ma dovete pensare anche a noi operai e, per favore, senza vederci come operai ma come gente, come persone. Perché ci tolgono la dignità, senza lavoro, senza un lavoro vero la tua dignità si abbassa. Inutile pensare che non sia così. Una donna giovane come me che lavora viene considerata. Senza lavoro diventa niente».

l'operaio

«Se Termini chiuderà, sarò costretto a ritornare al Nord»

TERMINI IMERESE Vito Amato, palermitano, 49 anni, per vent'anni ha lavorato in Piemonte. Poi da Mirafiori è riuscito a tornare in Sicilia. «Ero andato via - racconta - a 26 anni, nel 1977. Prima e dopo del militare avevo fatto lavori saltuari, sempre in nero. Le prospettive erano zero. Così mi sono fatto la valigia e via a Pinerolo dove c'era mia sorella, emigrata anche lei, che lavorava all'Indesit. Restai a casa sua un po' di mesi poi trovai una soffitta. Trovai quasi subito lavoro e poi riuscii, nell'80, a entrare in Fiat. Non fu facile. Lavoravo per una fabbrichetta dove cucivamo le fodere della 131 e della 132 millefiori, indotto. Feci domanda, ma c'era molta concorrenza. Mi chiamarono per dirmi che non avevano bisogno ma dopo 15 giorni mi richiamano per il colloquio. A 27 anni entrai in Fiat, Mirafiori presse, dove si fa lo stampaggio della lamiera. Un lavoro mai fatto. Proprio alla fine di quell'anno ci fu uno scontro furioso: 35 giorni di sciopero. Misero fuori 23mila persone, io comunque non venni licenziato. Nella pa-

squa dell'82 venendo giù per le vacanze, sul "Treno del Sole" ho conosciuto mia moglie. Anche lei è siciliana. Nell'84 ci siamo sposati».

Da quando sono partito la prima volta dalla Sicilia l'idea mia era tornare a Palermo. E' la mia terra, avevo mia madre, un'altra sorella, un fratello. Il mio pallino era tornarci. Nell'83 feci una prima domanda di trasferimento per la Sicilia ma a Torino dissero che ci voleva la richiesta di Termini Imerese. Nel 94, avevo il chiodo fisso di tornare e anche mia moglie era d'accordo, quando siamo venuti giù per Natale, mi sono presentato a Termini chiedendo se c'era la possibilità di tornare. A luglio 95 finalmente ce la faccio. Non le dico la felicità».

«Ora ho la sensazione di avere sbagliato tutto: questo mi viene in mente in continuazione. Certo, anche a Torino non è che lo cose vadano tanto bene. La mia, però, è un'età critica. Ho 29 anni di contributi e 49 anni: dove vado? Oggi (ieri, ndr) alla

televisione l'agenzia Adecco ha detto che in Sicilia hanno bisogno di 40 operai. Hanno precisato: minimo 20, massimo 35 anni. In pratica io sono tagliato fuori, come tanti altri di Termini. E' un assillo: cosa vado a fare alla mia età? Vado a cercarmi un lavoro? Cosa faccio? In Sicilia c'è una disoccupazione altissima. Mi metto a lavorare in nero? L'hanno scorso abbiamo avuto la fortuna di comprarci l'alloggio dove dormiamo. Paghiamo il mutuo. Ci sono ancora molti anni da pagare».

«Purtroppo non abbiamo figli ma in questa situazione siamo privilegiati. C'è gente che non sa dove andare a sbattere, miei colleghi che non sanno che fare. Ma è molto amaro dover dire, dopo che abbiamo fatto di tutto per averne, anche se ora siamo sereni e tranquilli: per fortuna non abbiamo figli. La sera non faccio altro che pensare allo stabilimento: continueremo a lavorare oppure no? Che faccio, mi passa per la testa, devo rifarmi la valigia? In questo momento, per carità, si stanno interessando tutti di noi. Spero non siano chiacchiere. Ma fra qualche tempo? Mia moglie è preoccupata, lo capisco, però m'incoraggia. M'incoraggia dicendomi: vediamo un po' come vanno le cose, eventualmente andiamo a trovare lavoro altrove. Che devo dire? Certo, se chiude la fabbrica qualcosa dobbiamo inventarci».

a.v.

Devono essere chiari e certi il merito e le finalità dell'intervento dell'esecutivo. Per Pezzotta la Fiat potrebbe vendere e mettere a disposizione qualche suo gioiello

La Cgil: precisi piani industriali sul «modello Volkswagen»

Giuseppe Vittori

MILANO Per la Fiat va seguito l'esempio della Volkswagen e il governo ha il dovere di intervenire direttamente a salvaguardia della produzione e dell'occupazione. La Cgil scende in campo sulle prospettive della crisi Fiat, in una giornata fatta di silenzi in cui sia i vertici del Lingotto che l'esecutivo non hanno ancora scoperto le loro carte in attesa del faccia a faccia previsto per oggi a Milano.

«Il sindacato - ha affermato Carla Cantone, segretario confederale della Cgil - è disponibile a discutere anche della forma partecipativa del governo, purché siano chiari e certi il merito e le finali-

tà dell'intervento». Secondo la sindacalista, il fine di questa partecipazione «è mantenere la produzione dell'auto nel nostro Paese e salvare l'occupazione. Un obiettivo raggiungibile che ha già altri esempi in Europa. La vicenda Volkswagen sta a dimostrare che il governo può intervenire con obiettivi precisi a sostegno di piani industriali credibili. La messa a disposizione di risorse non può essere a fondo perduto, ma va finalizzata alla costruzione di strategie produttive e occupazionali che diano garanzie ai lavoratori e a tutto il mondo produttivo che ruota intorno alla Fiat».

Continua intanto a trovare scarsi consensi l'ipotesi di una partecipazione diretta dello Stato nel capitale della Fiat Auto.

Una natta bocciatura viene anche dalla Cisl: «La Fiat - ha dichiarato Savino Pezzotta - potrebbe pensare a vendere, e mettere a disposizione, qualche gioiello, perché di gioielli ne ha tanti». Il segretario nazionale della Cisl ha quindi sottolineato con chiarezza che «il primo gesto spetta alla proprietà, che deve far capire se veramente vuole rilanciare le produzioni». E sul rapporto con la Cgil ha aggiunto: «certo che sulla Fiat faremo le cose insieme, così come le abbiamo fatte in questi mesi là dove era possibile...». Ma parlare di unità - ha aggiunto «è difficile».

Più possibilista su un intervento diretto dello Stato è apparso invece Luigi Angeletti. «Il problema è salvare l'azienda

dell'auto in Italia, che nel nostro Paese è la Fiat - ha detto il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti - Se per raggiungere questo obiettivo è necessario distinguere il destino della Fiat dagli azionisti, separiamo questo destino». Secondo Angeletti dunque se l'intervento dello Stato fosse «l'unica salvezza per l'azienda, va bene anche così».

Un'idea questa però non condivisa da diversi economisti. Patrizio Bianchi, esperto di politica industriale in Italia, ha bollato come «impresentabile» l'intervento diretto dello stato nel capitale Fiat Auto. Rappresenterebbe, osserva, un «ritorno alla Gepi» e darebbe l'idea di un «tamponamento». Lo Stato deve intervenire, ma nelle aree di crisi «per generare

nuovi contesti di reindustrializzazione». Bianchi invita, quindi, la famiglia Agnelli a reinvestire nell'auto piuttosto che lanciare opa sulla Rinascente.

Anche per l'economista Giacomo Vaccaio «non si capisce che ruolo dovrebbe avere lo Stato». «Lo Stato c'entra poco - afferma - il problema è capire quanto l'azienda deve dimagrire prima di essere comprata dalla General Motors».

Per quanto riguarda la realtà di Termini Imerese, Giuseppe Lumia dei Ds ha chiesto «niente cassa integrazione a zero ore e, soprattutto, niente idee sostitutive alla produzione di autoveicoli a Termini Imerese».

«Avanziamo due proposte per l'immediato» ha spiegato Lumia «la prima è

che la Fiat deve distribuire l'attuale produzione su tutti gli stabilimenti, per cui siamo nettamente contrari alla cassa integrazione a zero ore di Termini Imerese e degli altri stabilimenti. La produzione deve continuare perché se l'impianto dovesse fermarsi per il periodo proposto dalla Fiat di fatto ci troveremmo di fronte a una chiusura. La seconda proposta è che non siamo per niente disponibili ad accettare idee sostitutive della produzione di autoveicoli a Termini Imerese. Ben vengano contratti d'area ma solo per rafforzare questa funzione produttiva di autoveicoli e non per inventarsi altre soluzioni, come sembrano lasciare intendere alcune espressioni dello stesso Presidente del Consiglio Berlusconi».