

DALL'INVIATO Roberto Monteforte

**TORINO** La città è sgomenta. Tutti sono consapevoli che questa non è una crisi come le altre, che rischia di sfaldarsi quel modello sociale e produttivo costruito sulla Fiat e sul suo indotto che ha fatto di Torino la capitale dell'auto e dell'innovazione industriale del paese. Come rispondere alla crisi, come governarla, come capire quali potranno essere i suoi sbocchi e in particolare come sostenere i lavoratori che rischiano, come sempre, di pagare i prezzi più alti a Torino come in Sicilia e negli altri insediamenti Fiat: sono queste le domande che angosciano la gente. E sono quelle che in modo chiaro ieri l'arcivescovo della città, cardinale Severino Poletto, ha rivolto a tutte le parti coinvolte. A tutti ha chiesto impegno e senso di responsabilità. Alla dirigenza dell'azienda torinese ha chiesto di dare «segni concreti ed evidenti» che non intende arrendersi, che è seriamente impegnata a rilanciare l'impresa, che «ha la volontà di non abbandonare», «perché - ha affermato - non possiamo permetterci che Torino e l'Italia perdano l'industria dell'auto».

Ma serve chiarezza. Per questo l'arcivescovo ha proposto un incontro da tenere a Torino per verificare, al massimo livello, i destini dell'azienda automobilistica. Un incontro dove anche la General Motors chiarisca le sue intenzioni. Il cardinale Poletto ha atteso una settimana, fatta di incontri con le parti sociali ed i soggetti coinvolti, di approfondimenti e riflessioni, prima di parlare. Poi ieri, in occasione della giornata, programmata da tempo, di riflessione con i politici e gli amministratori della città, ha deciso di esprimere le sue considerazioni sulla vicenda Fiat.

**Eminenza, lei insiste, non contano solo i numeri dei bilanci, ma contano le persone.**

«Come ho già detto la settimana scorsa i numeri sono importanti in una crisi, però ci sono anche altri tipi di numeri oltre ai bilanci in rosso della Fiat, da prendere in considerazione e sono le persone, le famiglie interessate alla crisi, perché le persone sono più importanti dei soldi.»

**Ha invitato tutti a prendersi le proprie responsabilità.**

«Ho citato la "Laborium Exercens" dove si afferma un principio fondamentale della dottrina sociale della Chiesa: il capitale è per il lavoro, il lavoro è per l'uomo. Poi c'è anche il profitto che va a beneficio sia di chi ha messo il capitale, sia di chi ha messo il lavoro. Di fronte alla crisi chiedo che chi ha il capitale privato, nei limiti del possibile, faccia i necessari sacrifici per riuscire a rilanciare l'azienda e la produzione di auto. E' il messaggio che abbiamo sentito ribadire dalla proprietà...»

**Ha chiesto un intervento anche del capitale pubblico**

«Il capitale pubblico è il frutto delle tasse di tutti i cittadini. Non so tecnicamente in che modo, ma cre-

Chi ha il capitale privato, nei limiti del possibile, faccia i necessari sacrifici per riuscire a rilanciare l'azienda

Ho chiesto un incontro a cui partecipi anche la General Motors. È il tassello che sinora è mancato



Un cartello esposto dagli operai dello stabilimento Fiat di Termini Imerese (Fucarini/Ap)



“ Il cardinale ha chiesto impegno e senso di responsabilità. «Non possiamo permetterci che la città e l'Italia perdano l'industria dell'auto» ”

Non ci sono solo i numeri dei bilanci, ci sono le persone e le famiglie interessate alla crisi. E le persone sono più importanti dei soldi ”

## «La Fiat non deve arrendersi»

L'arcivescovo di Torino Poletto invita l'azienda a dare «segni concreti ed evidenti»

do che per penalizzare il meno possibile le famiglie e le persone che sono a carico dei lavoratori messi in cassa integrazione o in mobilità, il capitale pubblico possa sostenere in una misura maggiore gli ammortizzatori sociali.»

**Ha anche proposto un incontro sul futuro della Fiat. Con quale obiettivo?**

«Ho proposto che si tenga a Torino un incontro da organizzare con molta cura al quale partecipino le autorità governative, l'azienda, i sindacati, i rappresentanti delle istituzioni locali degli imprenditori e delle piccole imprese anche dell'indotto, ma anche un rappresentante qualificato della General Motors. E questo il tassello mancante ai tanti incontri tenuti sino ad ora. È una presenza importante per riuscire a

“

capire cosa può comportare in sviluppo la collaborazione tra Gm e Fiat. Bisogna poter riuscire a capire che parte ha in questa crisi la General Motors: se non c'entra per nulla o se c'entra, se la soluzione sarà nel

passaggio al gruppo americano o se, invece, si avrà un rafforzamento del gruppo Fiat che mantiene la sua autonomia e la sua maggioranza di azioni.»

**Una risposta chiara aiutereb-**

**be a diradare il senso di inquietudine dato dall'incertezza sulle intenzioni dell'azienda?**

Quello che posso dirle è che mi pare di cogliere il sentire della gente.

Sono tantissime le persone, lavoratori della Fiat e nell'indotto, che impegnati nella produzione di auto Fiat, vedendo la gravità e l'ampiezza di questa crisi, hanno paura per la prospettiva che avrebbe una chiusura,

una dismissione o il dare ad altri la produzione di automobili. Pare che l'azienda non abbia queste intenzioni. Mi è stata assicurata la volontà di rilancio e l'intenzione di non perdere la presenza nel settore che la Fiat, la massima industria nazionale rimasta in questo momento in Italia, occupa. Speriamo che il governo, le autorità istituzionali e la proprietà trovino il modo di mantenere in Italia questa presenza e quindi garantiscano i posti di lavoro. Non possiamo permetterci che a Torino e in Italia sparisca la produzione industriale dell'automobile.»

**Incontrerà gli operai delle fabbriche colpite dalla crisi?**

«Me lo hanno chiesto i sindacati e ho dato la mia disponibilità, ma in una forma particolare. Non andrò in piazza o davanti ai cancelli di Mirafiori. Sono però ben disponibile ad incontrarli in un salone pubblico della città per ascoltarli e parlarne loro. Il dialogo desidero farlo come pastore, non voglio occupare posti di altri, essere strumentalizzato o fare della demagogia.»

**Che cosa può fare la Chiesa a favore dei lavoratori in difficoltà?**

«Sensibilizzare le persone interessate al problema per trovare soluzioni che penalizzino il meno possibile i lavoratori e le famiglie. E, con spirito di carità, aiutare singole persone o famiglie, particolarmente colpite dagli effetti della crisi.»

**Quanto conta in questa sua azione la sua esperienza di lavoro di fabbrica?**

È un'esperienza che mi ha reso attento a questi problemi, anche se ho deciso di lavorare in fabbrica perché ero parroco di un quartiere tutto operaio e desideravo in questo modo conoscere meglio la vita dei miei parrocchiani. La mia era una finalità pastorale. Ma cerco di avere un'attenzione anche su tutti gli altri aspetti che riguardano la vita delle persone.»

**Tra i temi che creano discussione c'è quello dell'immigrazione. Torino è la città che storicamente ha accolto gli immigrati, negli anni scorsi meridionali, oggi extracomunitari. Come si pone di fronte a questo problema?**

«Anch'io sono emigrante, sono venuto in Piemonte dalla provincia di Treviso. Torino è stata città accogliente e la Fiat ha beneficiato di questa immigrazione. Indubbiamente oggi ci troviamo di fronte a problemi nuovi. L'immigrazione interna è assorbita con maggiore facilità, l'integrazione è più semplice. Quella extracomunitaria porta più problemi: distanze culturali, di lingue, di convinzioni religiose. Per spiegare come Torino deve porsi di fronte a questo problema uso tre aggettivi: Torino deve essere accogliente; tollerante, perché deve attendere con pazienza l'integrazione; ed esigente. Perché bisogna anche esigere che chi viene onestamente in Italia rispetti le nostre leggi ed i nostri costumi di vita, le nostre convinzioni religiose e la nostra cultura, come noi rispettiamo le loro.»

Spero che il capitale pubblico possa sostenere in una misura maggiore gli ammortizzatori sociali

Il sindaco Chiamparino è preoccupato di una soluzione solo finanziaria che punta a sbarazzarsi rapidamente del settore. L'unione con Gm deve avere una logica imprenditoriale

## Due anime al Lingotto. Mi auguro che prevalga quella industriale

Massimo Burzio

**TORINO** Ci sarebbero ormai due «anime» in Fiat: una soltanto finanziaria e che non vedrebbe l'ora di sbarazzarsi del settore auto e l'altra, quella industriale, che prima di vendere alla General Motors vorrebbe almeno tentare di salvare e risanare le attività legate all'automobile.

Al quarto piano del palazzo del Lingotto, quello dove hanno gli uffici i top manager, sarebbe quindi in corso una sorta di battaglia senza esclusione di colpi, dove anche un'intervista o, per contro, la presa di posizione di un qualche esponente del mondo dell'economia, marcherebbe un punto a favore di questo o quel partito.

Complice la malattia di Giovanni Agnelli (la cui storica propensione alla continuazione nella produzione di auto era rimasta, forse, l'ultima barriera contro una vendita) e a causa della congiuntura negativa della Fiat sui mercati, i «finanziari» avrebbero recentemente conquistato spazi a discapito degli «automobilisti» che, comunque vada a finire, sembrano avere incarichi e potere «a tempo» e cioè legati al 2004, quando Fiat potrebbe esercitare l'opzione di vendita a Gm.

A suffragare l'ipotesi di quelle che sarebbero, tra i top manager, in ogni caso soltanto delle visioni diverse sui tempi e i modi di approccio alla ormai scontata cessione di Fiat Auto agli americani, ci ha pensato ieri il sindaco di Torino Sergio

Chiamparino che ha detto: «Vedo da parte dell'amministratore delegato Boschetti, del direttore generale Alessandro Barberis e dello stesso Galateri, uno sforzo per ridurre almeno l'emorragia che è, poi, la condizione per fare l'altro passo». Gli schieramenti in Fiat, insomma, sembrano essere quelli identificati da Chiamparino: Boschetti e Barberis «automobilisti» convinti, Galateri forse sulle medesime posizioni. In campo avverso e tra i «finanziari», invece, ci sarebbe il presidente di Fiat Spa, Paolo Fresco che con l'intervista dell'altro giorno al Wall Street Journal non ha mancato di schierarsi a favore di una vendita in tempi rapidi.

A queste dichiarazioni di Fresco al quotidiano americano, quindi, ieri si è rife-

rito Chiamparino affermando che «che ci sono notizie anche di piani diversi (e cioè di non cercare di salvare Fiat Auto ma di passare rapidamente la mano agli uomini Gm, ndr.) Non so che fondamento abbiano queste notizie ma sono il segno che le anime sia in Fiat sia nel mondo finanziario italiano sono più d'una».

Il sindaco, tra l'altro, non ha dubbi sul cosa si dovrebbe fare la momento attuale. «Io - ha precisato - mi batto perché prevalga quell'anima che a mio giudizio, ma mi posso anche sbagliare, può permettere di ricostruire in Italia un produttore qualificato, efficiente e competitivo che guardi a Gm perché oggi un partner globale è fondamentale».

Chiamparino, però, fa anche un distin-

guo netto sul come dovrebbe essere l'unione o la federazione con Gm. «È fondamentale - ha quindi chiarito - che ci sia una logica industriale in cui la finanza è in funzione della riduzione dell'indebitamento e soprattutto dello sviluppo industriale. Per questo ci vuole un contenitore che permetta di fare un'operazione di forte rifinanziamento della produzione automobilistica».

Una Fiat Auto confederata a Gm, magari unita alla Opel, per qualcuno, però, sarebbe l'unione di due debolezze visto che né Torino né Russelsheim (dove ha sede la Opel) vivono momenti felici. E non solo, ci sarebbe più di una sovrapposizione nella gamma modelli.

«Lo so anch'io - ha detto Chiampari-

no - che Fiat e Opel sono in questo momento due produttori deboli ma che hanno comunque una base di mercato non irrilevante, tra il 15 e il 16% di quote di mercato in Europa. E so anch'io che andare in questa direzione, dal punto di vista dell'organizzazione vorrebbe dire affrontare riqualificazioni anche molto dure. Non sto, insomma, dicendo che in questa operazione vedo tutte rose e fiori ma li vedo una prospettiva in cui gli sforzi finanziari del gruppo Fiat e quindi degli azionisti, delle banche creditrici e di altri finanziatori italiani ed europei, del mercato stesso, possono essere finalizzati a sviluppare, attraverso un piano industriale da elaborare, un produttore competitivo, efficiente e qualificato».