

Airaud: «Io non penso che la crisi sia precipitata. Era conosciuta nei suoi dati, era possibile intuirlo, facendo un po' di conti. Noi lo abbiamo fatto, basandoci solo sui dati ufficiali. Penso ci sia stata una sotto valutazione, anche da parte della classe politica e non solo nell'ultimo anno, figlia ancora di quella solitudine autoritaria. Anche questo non ha aiutato. I medici pietosi al capezzale di un malato grave come la Fiat rischiano di fare più male che bene».

Vattimo: «È vero che chi conosce Torino e ci vive, non può non riconoscere che il management Fiat, quello almeno che conoscevo e con cui dialogavamo noi più o meno «esterni», è sempre stato di un livello incomparabilmente superiore - direi anche, infinitamente più acculturato e «alfabetizzato» - di quello di molte altre industrie grandi e piccole del nostro Paese. Questo, per esempio a livello di giornali, mass media, opinione pubblica, ha conteso moltissimo: non mi vergogno di dire che in anni di collaborazione con «La Stampa», anche se soprattutto lì la proprietà e i suoi interessi si sono sempre fatti sentire in maniera molto mediata, ho potuto apprezzare il clima di libertà e di attenzione alla cultura che, probabilmente per merito dell'Avvocato e dei suoi collaboratori più stretti, vi regnava. Solitudine autoritaria forse sì, ma di un autoritarismo di cui oggi sentiamo persino la nostalgia, di fronte alla rozzezza dei nuovi signori padani...»

Gallino: «A me viene in mente la questione della cultura industriale e dei miti che si sono diffusi negli ultimi anni per cui l'industria manifatturiera è obsoleta, rappresenta l'Ottocento, mentre le nuove attività sono tutte terziarie, sono tutte click & mouse. Se c'è qualcosa di certo è che l'industria rimarrà e continuerà a produrre e a essere attiva anche nel prossimo secolo. Perché comunque le persone vivono in case che hanno bisogno di materiale da costruzione, sanitari, viaggiano quindi hanno bisogno di treni, autoveicoli, aerei. Io credo che questa ipnosi da new o net economy degli ultimi due o tre anni, sia stata per certi aspetti micidiale».

Vattimo: «Confesso che anch'io, per un certo tempo, ho parlato con speranza e interesse della «fine del lavoro», soprattutto del lavoro industriale. E ancora adesso credo che la tecnologia e l'organizzazione sociale debbano procedere verso una qualche forma di allargamento del loisir - o almeno della produzione di servizi, persino di servizi "di parola" a spese della produzione strettamente materiale, che per reggersi ha bisogno di invadere la nostra vita di milioni di gadget inutili. Però devo anche dire che, davanti alla vera e propria crisi etica della nostra società, in cui può vincere uno come Berlusconi soprattutto perché il cinismo è diventato endemico, e la soggettività cosciente sembra sparita dal nostro orizzonte, penso che sia difficile immaginare un modo di ancoraggio della personalità al mondo che prescindendo dal lavoro e dalle strutture che esso ci aiuta a instaurare anzitutto a livello della vita interiore... Ma qui rischio di sviarmi nella filosofia...»

Airaud: «Condivido molte cose dette. Penso che per esempio chi a Torino ha detto che il terziario avrebbe assorbito tutti i posti di lavoro che perdeva l'industria non si è reso conto che le cose possono cambiare. Negli ultimi mesi, a Torino, abbiamo avuto il primo incremento di disoccupati, la prima volta in cui il terziario incomincia a perdere posti di lavoro. Nell'area torinese sono migliaia i softwaristi che rischiano il posto. Poi c'è un altro aspetto. Da parte di Fiat c'è stato un abbandono completo del prodotto. Immaginandolo per i mercati emergenti, il prodotto è stato impoverito, ed è stata abbandonata completamente tutta la ricerca su quello che è l'orizzonte dell'auto eco-compatibile. A Parigi la GM ha presentato l'auto alimentata a idrogeno, e prevede che il primo stabilimento di produzione di quei motori apra nello stato di New York. La Fiat è lontanissima da questo. L'autobus Iveco con motore a idrogeno fuel cell che gira per Torino ha un propulsore GM perché la Fiat non ce l'ha. Aver considerato l'auto un prodotto maturo è stato un altro errore tragico di sottovalutazione. Perché c'è probabilmente davanti a noi nei prossimi quattro, cinque anni una nuova primavera dei motori propulsori. La Fiat è tagliata fuori da questo sviluppo».

Gallino: «Io penso che nei centri di ricerca Fiat ci sia più competenza di quanto non si sia riusciti a esprimere nei pochi modelli tirati fuori in questi anni. Perché tutto sommato in Italia il nostro Politecnico sforna ottimi ingegneri, i nostri istituti producono

“ Giuseppe Berta è docente di Storia Economica all'Università Bocconi di Milano, già responsabile dell'Archivio Storico Fiat



Luciano Gallino, docente di Sociologia, e Gianni Vattimo, parlamentare europeo ds e docente di Filosofia teoretica, insegnano entrambi all'Ateneo di Torino ”



Micidiale l'ipnosi da new economy... L'industria durerà un altro secolo

fior di diplomati e per quel che se ne sa vi sono studi anche molto avanzati su auto alimentate in modo innovativo che non sono mai usciti dalle porte del centro di progettazione. Questa è una responsabilità del management».

Tranfaglia: «I calcoli sulle conseguenze occupazionali fatte in questi giorni dai media mi sembrano legati a una lettura riduttiva della crisi della Fiat, sia a livello torinese, sia italiano. Occorre invece fare un discorso molto più ampio sulle conseguenze, se non si troverà una soluzione rapida».

Gallino: «Certo, viene mediamente sottovalutato il numero dei posti a rischio. Non solo i dipendenti Fiat, ma anche la componentistica...»

Airaud: «Si parla di 1200 aziende che lavorano per l'auto. Oltre 73000 addetti di un sistema per cui il 60% del fatturato medio è ancora legato alle produzioni Fiat».

Gallino: «È più di due terzi dell'auto Fiat viene costruita fuori dalla casa madre, intorno al 65-68%. Il valore del prodotto viene creato fuori. Ma resta il fatto che se ogni auto Fiat è prodotta, poniamo, da 3 o 4 lavoratori e se ne va via quello Fiat, saranno cancellati anche i lavoratori che producono la parte restante. Altri posti a rischio sono quelli dei cosiddetti terzisti, coloro che da parecchi anni si occupano di segmenti del processo produttivo che un tempo erano esclusivamente Fiat: verniciatura, lastratura, manutenzione, movimentazione. A Cassino e Melfi sono presenti 8-9 aziende non Fiat, all'interno. E poi c'è il livello dei servizi all'auto: se si blocca Termini Imerese perderanno il posto gli autisti che portano le auto dalla Sicilia a Rotterdam o Milano. Perderanno il posto i meccanici, i lavoratori delle tante aziende che girano intorno al settore auto. Se si includono i terzisti e i servizi all'auto il rapporto diventa di 1 a 4, un dipendente Fiat in meno comporta 4 posti a rischio. Quasi 40.000 in Italia».

Si è puntato il dito sulla scelta della Fiat di mettere da parte l'Europa per puntare tutto sui mercati dei paesi emergenti

Airaud: «Quasi 40.000 in Italia, circa 14-15.000 a Torino. Si può sbagliare di qualcosa, ma la scala è questa. Poi ovviamente c'è un effetto economico generale. Sul pil italiano l'auto pesa moltissimo...»

Tranfaglia: «Secondo Sergio Cofferati potremmo trovarci di fronte a un fenomeno di licenziamenti di massa che nella storia repubblicana italiana non si è mai verificato, neppure nei primi anni Cinquanta».

Gallino: «Noi abbiamo avuto, come Francia e Germania i nostri trent'anni gloriosi, dal 1950 in poi. Tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli Ottanta c'è stata una fase di crisi ma comunque sono stati anni di ininterrotto sviluppo. Negli anni Ottanta sono cominciati i processi di outsourcing, ristrutturazioni e così via. In Italia l'obiettivo di questi processi, più che in altri paesi, è stata la compressione del costo del lavoro. Già negli anni Ottanta ci sono state contrazioni produttive molto marcate, ma comunque relativamente gradualmente».

Poi, la Fiat, tra il 1990 e il 2001, ha perso in Piemonte 100mila posti di lavoro. Aveva 160mila addetti in Piemonte a fine anni Ottanta e in 10/12 anni sono partiti senza scosse particolari. Perché sono stati diluiti nel tempo».

Airaud: «Alcuni sono stati trasferiti nella terziarizzazione. Fiat ha ceduto certe attività e i lavoratori hanno seguito il lavoro nella nuova impresa. Dentro la TNT, ad esempio, c'è una quota di ex carrellisti Fiat».

Gallino: «Comunque tutti processi gradualmente, mentre qui siamo davanti a un processo che dovrebbe concretizzarsi in sei mesi, un anno».

Airaud: «Sono licenziamenti annunciati. Direi a Termini Imerese chiudiamo lo stabilimento per un anno per tutti», o direi «a Mirafiori mettiamo in cassa 3.400 lavoratori, si rientra alla fine del 2003 se il mercato lo consentirà» nella situazione che abbiamo descritto equivale a dire che quei lavoratori non rientrano più. La cassa configura come il prologo al licenziamento. La chiusura di Termini Imerese è senza prospettive di riapertura. Aresè poi è stata gestita così in tutti questi anni: c'è stato uno spegnimento lento. Per fortuna ora c'è un sussulto dei lavoratori. Anche a Milano, a mio avviso, hanno sottovalutato molto la chiusura di Aresè, più ancora che a Torino. Persino a Pomigliano non sono tranquilli. La Fiat aveva previsto con GM che si sarebbe prodotta la nuova Alfa Duetto, lo spider, per il mercato americano. Doveva uscire nel 2004, è stata prima spostata al 2005, poi, adesso, al 2007. Ma la Pminfarina ha fatto sapere che

non si farà più. La crisi della Fiat è una crisi complessiva, non la si risolve a pezzi. Nelle ultime ore c'è una grande attenzione su Termini e per Aresè è intervenuta anche «la Padania». Torino rischia di essere messa un po' da parte, ma bisogna comunque evitare il campanilismo. A Mirafiori, nei reparti Carrozzeria e Presse fino a luglio c'erano 10mila operai: di questi 1600 sono stati messi in mobilità a luglio. Un accordo che Fiom non ha firmato perché non eravamo in presenza di un piano industriale, come poi si è dimostrato. Ora, dal 2 dicembre, quando dovrebbe partire la cassa straordinaria, al primo luglio 2003, quando dovrebbe cessare la produzione della Panda, ne escono altre 3.400.

Questo significa che a Mirafiori lavoreranno 5000 persone in tutto».

Gallino: «Con una evidente caduta sotto la soglia critica».

Airaud: «Sotto qualsiasi soglia critica, non c'è alcuna giustificazione al costo. Quando vado a Mirafiori per fare le assemblee sindacali è impressionante: per raggiungere il salone delle assemblee si entra dentro i capannoni dove la corrente elettrica è stata spenta, ci sono i robot coi loro bracci penzolanti, cavi elettrici che cascano, buio. Si vede solo la luce della porta carraia in fondo. I lavoratori che vanno a lavorare a Mirafiori fanno ogni giorno quella strada. Sembra di entrare in una fabbrica bombardata: un capannone che lavora, un altro spento, aree abbandonate, strade con erbacce...»

Tranfaglia: «Un'immagine visiva del declino».

Airaud: «... molto forte. Sicuramente Mirafiori è utilizzato per meno della metà, con 5.000 operai. Anche chi dice «Mirafiori si salva», si illude. Siamo semplicemente a uno spegnimento a orologeria di Mirafiori, perché Mirafiori ha un costo d'immagine. L'unica carta è l'anticipo della nuova Punto, prevista per il 2005, che sarà il primo vero nuovo modello con una produzione significativa, sui 600 mila pezzi».

Tranfaglia: «Qual è allora il possibile scenario, per Fiat?»

Berta: «La Fiat va nella direzione di una new company per l'auto. Il gruppo Fiat, o meglio ciò che resterà del gruppo Fiat senza l'auto non si può immaginare. Il problema è l'abbattimento del debito: se la società abbate in tempo, le componenti non auto del gruppo Fiat sono sgravate da un peso non indifferente e che le tengono ferme. E si partirà con una manovra di investimenti. Ammesso che le banche siano disposte a convertire i loro crediti in partecipazioni azionarie. Insomma,

ma, si abbatte il debito ma a condizione che il mercato non ponga nuove difficoltà altrimenti si sarebbe allo stesso punto di prima. Un percorso comunque si è già cominciato a tracciare: quello della new company, una ipotesi che circolava già da settimane e che adesso è stata ufficializzata. Le banche ci credevano già prima. Siamo a un passaggio epocale. L'auto sarà fortemente ridimensionata. È impensabile che in questo secolo la funzione dell'auto possa essere quella che è stata nella seconda metà del secolo scorso. Ora bisognerà capire se il complesso percorso che dovrebbe portare ad un'integrazione più stretta tra Fiat e GM, vedrà General Motors come un soggetto attivo, anche perché GM dovrà ridisegnare tutte le sue strategie europee. Al momento non sappiamo nulla, e prevale l'incertezza. Ma va detto che probabilmente non ne sanno molto di più neanche in America».

Tranfaglia: «È il ruolo della politica? Dal vertice tra Berlusconi e il gruppo dirigente Fiat, è uscita l'ipotesi di una società mista che veda, accanto alla Fiat e alla GM, anche la partecipazione di un'azienda pubblica. Una soluzione che secondo il premier sarebbe simile a quella seguita dalla Francia e Germania negli anni scorsi».

Gallino: «È comunque molto difficile avere delle fusioni tra uguali. La Fiat non è in grado di fare nessuna fusione tra uguali, la Fiat può soltanto, a questo punto, essere acquisita. Credo che resti solo da trattare il prezzo, non solo in termini economici, ma in termini politici, sindacali, culturali complessivi. Una trattativa sulle cose da fare, sulle cose che debbono restare, per far sì che non si tratti di una svendita, sarebbe molto più importante che non l'ingresso nel pacchetto azionario. Mi sembra invece che abbiamo cominciato molto male, se si parla di tavolo tecnico presso il Ministero dell'Economia. Non ci siamo proprio, perché dovrebbe esserci un tavolo politico con la "p" maiuscola».

È stata sbagliata la strategia di globalizzazione, ritenendo di poter ripetere quello che accadde negli anni Sessanta in Italia

Airaud: «Io penso che noi avremmo bisogno in poco tempo di precisare che cos'è l'interesse nazionale. Solo l'interesse nazionale può giustificare un intervento pubblico. Personalmente penso che aiutare la famiglia Agnelli a vendere la Fiat agli americani, non è un interesse del Paese. È un fatto che temo quando sento dire: «acceleriamo la vendita agli americani». E cosa vuol dire? Intanto la vendita agli americani si accelera se qualcuno vuole vendere, la Fiat potrà vendere nel 2004. Sappiamo come si comportano gli americani quando comprano: nell'ultimo anno la GM ha comprato da Daewoo dopo averla «cucinata» per due anni, ha preso quattro stabilimenti su diciassette nel mondo,

cioè si è presa il mercato, il marchio, e ha tenuto aperti solo quattro stabilimenti. È lo stesso ha fatto con l'Isuzu. Non c'è nessuna ragione per cui si debba comportare con la Fiat in modo diverso. Io penso che la GM aspetterà, cercherà il massimo delle convenienze. E poi gli americani non vogliono pagare quello che hanno concordato per quello che vale oggi la Fiat».

Gallino: «Meno di 16mila miliardi».

Airaud: «È terribile. Se interessasse a qualcuno sarebbe facilissimo scalare la Fiat».

Berta: «Comunque, per quanto riguarda la GM, non mi sembra che ci siano le condizioni per realizzare l'acquisto ora. La General Motors non è in buona salute: ha problemi finanziari rilevanti sul fondo pensione, problemi di liquidità. Siamo di fronte a un complesso cammino di integrazione che dipende anche nel mercato. La GM in Europa è un gruppo che sta facendo un percorso difficile e le prospettive della Opel sono ancora più delicate di quelle della Fiat. Oggi l'alleanza o l'integrazione non si fa per mettere in piedi una cosa del genere, indipendentemente dai rapporti di forza, da una parte o dall'altra, e quindi indipendentemente che si tratti di un'integrazione o di un'acquisizione».

Vattimo: «Lasciatemi dire qualcosa che viene dalla mia attuale esperienza di deputato europeo. Anch'io, come molti, mi aspetto che l'appartenenza all'Unione europea ci aiuti in momenti di crisi industriale come questi. Non ovviamente fornendoci sussidi, né autorizzando a violare le regole della concorrenza. Ma collocando le questioni sullo sfondo più vasto di analoghe difficoltà che incontrano le industrie dell'auto e non solo, in tutto il continente e nel mondo. Non c'è dubbio che tali problemi non si risolvono a livello nazionale. Soprattutto, non applicando sempre solo lo schema di una competizione tipo «mors tua vita mea» (o, qui, viceversa), vista come motore dello sviluppo (altro sacro valore che forse andrebbe un po' ridimensionato: sviluppo senza qualità, per esempio?), ma pensando che alle crisi periodiche si deve rispondere con una organizzazione internazionale più integrata e anche, se permettete, più amichevole. Non solo dobbiamo superare la logica della guerra delle armi, ma anche, credo, la logica della guerra commerciale».

Airaud: «È indispensabile, comunque, che l'intervento dello Stato avvenga nell'ambito delle regole comunitarie, che consentano eccezioni nel caso di salvataggio e in caso ci sia un rilancio privato. Altre forme di anticipo della vendita mi lasciano perplesso, anche quella dell'Opel, che chiuderà il 2002 con perdite operative di 400 milioni di euro. Non si tratta di nazionalizzare. Si tratta di trovare forme di partecipazione del settore pubblico, che vincolino la ricerca, lo sviluppo. L'intervento dello stato dovrebbe consentire, prima dell'arrivo degli americani di negoziare la permanenza di alcuni stabilimenti e l'anticipo di alcuni prodotti. Facciamo un esempio concreto: se si anticipasse la Punto al 2004, cioè un anno soltanto di anticipo, si darebbe un segno di futuro, si avrebbe anche un traguardo».

Tranfaglia: «C'è il rischio molto forte di una duplice sotto valutazione: una sotto valutazione delle forze politiche e del governo di fronte alla gravità della crisi, una sotto valutazione anche da parte degli italiani delle conseguenze che può produrre la crisi se non la si affronta. È un problema legato ai tempi: si tratta di riuscire a individuare delle politiche che siano in grado, attraverso un intervento molto forte di tutte le parti interessate, di salvare quello che si può salvare, tenendo presente molto chiaramente che una crisi non affrontata con tutte le forze significa il rischio di portare l'Italia tra quelle che diventano le semi periferie del mondo sviluppato. Vista sotto quest'ottica, la questione della Fiat non può non essere una questione centrale dal punto di vista sia politico che economico nelle prossime settimane».