

Oreste Pivetta

MILANO Mentre Paolo Fresco, presidente Fiat, in un'intervista al *Financial Times*, conferma tagli e chiusure, senza escludere tuttavia l'ipotesi di una partecipazione dello Stato, mentre il ministro Maroni sembra rassegnarsi al piano presentato dal Lingotto (salvo spendere una parola buona per l'Alfa di Arese, scoprendo la propria sensibilità elettorale) e ai licenziamenti, Fiom e Fim si ritrovano, chiedendo che si cambi rotta e che il governo rispetti le promesse. Gianni Rinaldini, segretario della Fiom, censura il governo perché, al di là dell'auspicio di ritocchi non sostanziali, si appresta di fatto ad accompagnare il piano Fiat: «Invece, la crisi è giunta ha un punto tale che soltanto la definizione di un nuovo piano industriale e quindi di un nuovo assetto proprietario, che veda in primo luogo il contributo della famiglia Agnelli, ma anche l'intervento pubblico finalizzato al rilancio del settore, potrà salvaguardare stabilimenti e occupazione».

Giorgio Caprioli, segretario Fim, risponde a Maroni, ricordando polemicamente di non aver letto nessuna dichiarazione che affermi che il piano va bene così come è: «Se la leggessi, questo sarebbe un fatto negativo e contraddirebbe quanto ci hanno detto diversi ministri. È un piano sostanzialmente solo di tagli e chiusure. Ci hanno detto che il piano va cambiato. Adesso insistano perché ciò avvenga».

La Fiom, con un documento presentato ieri, va oltre, cercando di indicare alcune linee di intervento, intervento che si regge sull'ingresso di capitale pubblico «attraverso finanziarie pubbliche con l'eventuale coinvolgimento delle regioni o esistono gli stabilimenti del gruppo». Dunque ricapitalizzazione (alla quale deve ovviamente concorrere la Fiat) per garantire maggiori risorse, per un nuovo assetto proprietario, per «un nuovo piano industriale che garantisca l'occupazione e gli attuali stabilimenti». Niente chiusure, dunque, niente cassa integrazione a zero ore (se mai cig a rotazione e contratti di solidarietà, estesi anche all'indotto).

Le premesse della Fiom stanno nella necessità di mantenere i livelli di produzione oltre il milione e mezzo di vetture all'anno (il mercato italiano è uno dei più importanti al mondo con un acquisto medio annuale di duemilioni e duecentomila vetture), livelli al di sotto dei quali «l'Italia non avrebbe più una propria industria dell'auto, ma diventerebbe un paese consumatore di automobili». Per questo è indispensabile il rilancio del settore, attraverso il rilancio della ricerca, dell'innovazione e della qualità, mentre il piano Fiat, «in sostanziale accordo con General Motors e con le banche», ridimensiona capacità produttive e occupazione.

Ma Paolo Fresco, nell'intervista al *Financial Times*, sembra respingere qualsiasi cambiamento di programma: «Abbiamo bisogno di mantenerci in rotta. Altrimenti rischiamo di distruggere qualsiasi cosa: la nostra clientela, i nostri lavoratori e il mercato». Naturalmente precisa che l'anno prossimo, quando sarà necessario un aumento di capitale di Fiat Auto «noi - Fiat e Gm - faremo la nostra parte». Contraddittoriamente però Fresco accetta l'eventualità di un azionista pubblico: «Se c'è una soluzione finanziaria».

Documento delle tute blu Cgil: per il rilancio nuova proprietà con l'intervento dell'azionista pubblico

”

“ Il ministro del Lavoro s'inchina ai programmi presentati dalla casa torinese. Lo Stato non interverrà nel capitale sociale del Lingotto ”



Denunciano i sindacati: il governo si appresta ad accompagnare il piano che arriva da Torino dopo aver proclamato che era da rifare

”

Maroni condivide i licenziamenti della Fiat

Rinaldini (Fiom) e Caprioli (Fim): cambiare strada. Fresco: noi andiamo avanti



Operai della Biemme Sud di Termini Imerese, industria dell'indotto Fiat, incatenati ai cancelli della loro fabbrica

Naccari / Ansa

incentivi

Nuova ipotesi di rottamazione per le auto più vecchie di dieci anni

Marco Tedeschi

MILANO Il governo non interverrà nel capitale della Fiat, ma qualche cosa ha promesso che farà per allentare l'impatto della drammatica crisi che ha colpito il gruppo torinese e migliaia di lavoratori. Entro novembre sarà allo studio del Consiglio dei ministri il progetto per la rottamazione delle auto con più di 10 anni di vita, un'iniziativa che potrebbe aiutare il Lingotto a tirare almeno un sospiro di sollievo. Una specie di nuova edizione della rottamazione, sebbene limitata alle auto più vecchie del parco nazionale.

La proposta di una seconda ondata (dopo quella di qualche anno fa) di svecchiamento del parco auto parte dal ministro dell'Ambiente Altero Matteoli, che lo ha annunciato a margine della riunione dei paesi che hanno firmato la convenzione di Aarhus.

«Il progetto di rottamazione», spiega il ministro, «sta andando avanti, ma non ha inventato nulla di nuovo, si vanno a mutare decisioni già prese in altri Paesi».

Un altro degli interventi per aiutare la Fiat potrebbe essere quello degli eco-incentivi che potrebbero essere prorogati oltre il limite di dicembre. Gli eco-incentivi, stando al dato di settembre, hanno aiutato il mercato dell'auto italiano tranne la Fiat che ha registrato un forte calo delle immatricolazioni.

Infatti, il ministro parla dell'iniziativa come di «uno strumento importante ma certamente non sufficiente» per supportare la crisi dell'azienda torinese. Quello di Fiat, sottolinea il ministro, è un problema che va «affrontato in maniera più globale». Il risultato degli ecoincentivi sul mercato dell'auto è stato negativo per la Fiat mentre ha favorito altri produttori stranieri

che, almeno in questa prima fase, sono riusciti a proporre vetture che hanno incontrato il favore dei consumatori. Ora la proroga degli ecoincentivi potrebbe aiutare il mercato dell'auto in generale in un momento di difficoltà, ma la Fiat potrebbe anche non beneficiarne in maniera sensibile.

Nel corso della prima rottamazione, invece, il gruppo torinese ebbe un fortissimo beneficio, alla pari dell'intero mercato automobilistico italiano che toccò vette record di vendite. A lunga distanza, però, gli analisti dell'industria automobilistica sostengono che la rottamazione sia stata una «droga» che ha alterato le condizioni di fondo, competitive del mercato e che, in sostanza, ha prodotto anche dei danni gravi, dopo un primo momento di straordinario successo.

Così come appare negativa la politica dei maxi sconti e dei chilometri zero che ha caratterizzato la concorrenza tra i costruttori di auto negli ultimissimi anni. La stessa Fiat ha seguito questa linea commerciale, ma negli ultimi tempi, dopo l'arrivo di Boschetti alla Fiat Auto, si è nettamente allontanata da questa politica perché dannosa sotto il profilo economico.

I cardinali con i lavoratori

MILANO I cardinali di Milano e Torino incontrano i lavoratori della Fiat. Per l'arcivescovo del capoluogo piemontese, Severino Poletto, l'appuntamento è per questa sera alle 20.30, nel salone della Parrocchia di Santa Barbara, a Mirafiori. Un incontro, promosso da Fim, Fiom e Uilm, e voluto dagli stessi lavoratori, che hanno inviato al vescovo Poletto una lettera, nella quale esprimono il desiderio di «aprire un confronto diretto, per avere parole di solidarietà, incoraggiamento e speranza».

L'arcivescovo di Milano, Dionigi Tettamanzi, incontrerà invece domani alle 15.30 a Rho il Consiglio di Fabbrica dell'Alfa Romeo di Arese perché vuole «conoscere direttamente da parte dei rappresentanti dei lavoratori i problemi e le difficoltà occupazionali dell'Azienda».

Ieri sera intanto in Arcivescovado, Tettamanzi ha ricevuto le segreterie milanesi di Cgil, Cisl e Uil. All'incontro hanno partecipato Antonio Panzeri, segretario della Camera del Lavoro, Amedeo Giuliani, segretario della Uil e Mariagrazia Fabrizio, segretaria della Cisl. Prima di entrare nel Palazzo arcivescovile milanese i tre segretari hanno sottolineato che questo è innanzitutto un incontro di benvenuto e che illustreranno al cardinale la situazione del lavoro e occupazionale della realtà milanese. «Vogliamo rappresentare - ha detto Panzeri - al cardinale la situazione di Milano e i punti, a nostro avviso, di crisi della città nel mercato del lavoro. Non si tratta di un incontro specifico sulla situazione di crisi della Fiat e in particolare dello stabilimento Alfa di Arese, anche se questo sarà uno dei temi che discuteremo con il cardinale».

ria che il governo ha in mente siamo disponibili a prenderla in considerazione. Non vedo proprio niente di immorale in una partecipazione dello Stato. Non lo sto chiedendo. Io ho il mio piano. Ci sono "competitors" come Renault e Volkswagen che hanno una partecipazione statale».

A proposito della put option che consente alla Fiat di cedere, a partire dal 2004, alla General Motors l'80 per cento di Fiat Auto che andrebbe ad aggiungersi al 20 già in mano agli americani, il presidente della Fiat esclude che vi siano progetti per anticiparla. «Parliamo continuamente con Gm e qualche decisione alla fine sarà presa. Ma i nostri sforzi oggi non hanno nulla a che fare con il put».

In questa situazione, il ministro Maroni si limita a ripetere che il governo «non può e non deve intervenire nelle politiche del gruppo Fiat, anche se qualcuno un po' malignamente ha ricordato che con tutti i soldi andati alla Fiat negli anni il governo italiano dovrebbe già essere considerato un azionista. Visto però che così non è, le politiche di gestione del gruppo è giusto riguardino il gruppo e non il governo italiano». Pazienza insomma per quelli che resteranno senza lavoro. Non interessano al ministro, che si concede una capriola per dire che se da una parte il governo non può e non deve intervenire sulle politiche del gruppo, dall'altra è giusto chiedere che non vengano chiusi di colpo e così brutalmente importanti insediamenti dal punto di vista sociale come Termini Imerese e l'Alfa di Arese. Soprattutto Arese, ovviamente: «Come cittadino lombardo mi sembra giusto chiedere alla Fiat ogni sforzo perché l'Alfa rimanga ad Arese». Conclusione d'ufficio: «Niente metterà a rischio la riforma degli ammortizzatori sociali e il Patto per l'Italia cui non sarà tolto alcun soldo per affrontare la crisi Fiat».

Il presidente della holding non esclude lo Stato: già lo hanno fatto Volkswagen e Renault

”



Cassino in cassa integrazione Comau in sciopero

CASSINO Uno sciopero spontaneo è stato indetto per ieri e oggi dai lavoratori della Comau, azienda terziarizzata che opera all'interno dello stabilimento Fiat di Piedimonte san Germano. Sono i 400 lavoratori addetti alla manutenzione del reparto dove opera la Delfo, altra azienda terziarizzata che produce le lamiere e dà lavoro a 500 persone. Lo sciopero, ha spiegato la Fiom Cgil, è stato determinato dagli eccessivi carichi di lavoro pretesi dai dirigenti della Comau. «Si pretende - è detto in una nota - di effettuare 20 turni di lavoro, compresi sabato e domenica, senza alcun motivo serio ed organizzativo e tutto questo risale all'accordo firmato il 15 marzo 2001 tra Fiat, Fim, Uilm e Fismic in cui si prevedevano 20 turni lavorativi e che non è stato mai spiegato agli operai e ne richiesto il loro consenso in assemblea. La Fiom lo aveva detto, quell'accordo non può funzionare perché quando peggiorano le condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori non ci sono aumenti al merito o scatti di livello che possano ripagare». La Fiom ha invitato gli altri sindacati a far riaprire la trattativa con l'azienda al fine di migliorare l'organizzazione del lavoro. I lavoratori della Comau addetti alla manutenzione sono gli unici a lavorare in tre turni, compreso quello notturno ed anche sabato e domenica. «Ora si sono ribellati - ha detto il segretario provinciale della Fiom Franco Mazzarella - perché non vogliono più lavorare il sabato e la domenica senza un motivo valido, se non in via eccezionale». Da ieri è scattata una settimana di cassa integrazione che ha bloccato la produzione della Stilo che riprenderà il 28 ottobre. Un'altra settimana è prevista dall'11 novembre. Nei piazzali dello stabilimento sono ferme circa 14 mila autovetture.

Quarant'anni, lavora alla «catena», invocato dai suoi colleghi in ogni manifestazione. «Mi vogliono bene, speriamo di vincere»

Mastrosimone, il capo operaio di Termini

Aldo Varano

TERMINI IMERESE Ha un leader riconosciuto la lotta degli operai di Termini Imprese. E' Roberto Mastrosimone, 40 anni, un cognome che sembra suggerito da Verga. E' lui il punto di riferimento degli scioperi di questi giorni. Roberto è operaio della catena di montaggio; sindacalista Fiom, ogni volta che è necessario. Quando insorge un ostacolo, quando si deve decidere se allentare o irrigidire i blocchi parte subito la domanda: dov'è Roberto? Che dice Roberto?

Eppure solo due settimane fa era isolato, accusato di voler spaccare il sindacato, di essere un visionario convinto che la Fiat avesse deciso di chiudere in Sicilia. Gli avevano fatto

anche un volantino contro: Mastrosimone è catastrofista. Poi da Roma e da Torino, per dirla con Peppe, dirigente Cisl, gli hanno dato ragione. «Mica sono un mago - scherza Roberto - c'erano mille segni che ci volevano far fuori. Bastava non avere pregiudizi». Ora è acqua passata. «Siamo uniti, i sindacati di Termini decidono insieme momento per momento».

Ci tengono gli operai che Roberto sia sempre in prima fila. Mentre sfilavano gli oratori davanti ai venticinquemila di piazza Duomo alla manifestazione dello sciopero di Termini, un gruppetto ha iniziato a scandire il suo nome. Un attimo, e l'ha ritmato l'intera piazza mentre lui implorava di star calmi. Il silenzio è tornato solo quando gli hanno dato il microfono. Parla calmo, senza demagogia:

sono le cose che dice, non il modo, che piacciono ai suoi compagni. Davanti ai cancelli, il giorno di «Porta a Porta» c'era l'accordo generale: da Vespa non va nessuno. A Roma aveva deciso che da Termini parlasse solo la Uil. Vespa ha dovuto cambiare la scaletta: gli operai, ma anche i tre sindacati, sono stati inflessibili: o parla anche Roberto o niente. All'iniziativa con Fassino, segretario del partito di Roberto (è stato consigliere comunale di Rifondazione, ma ha sbattuto la porta quando Bertinotti ha affondato Prodi) si era messo sul palco un po' dietro per fare posto a quelli di Roma e Palermo. Dietro il palco è arrivato un gruppetto di tute: «Devi andare in prima fila perché la lotta è nostra e ci devono vedere tutti». C'è voluta la capacità diplomatica di Roberto e Peppe Lumia, che era accanto a lui,

per aggiustare le cose. «Anche io sono qua dietro. E che vuol dire? che non conto niente? Noi siamo di Termini e loro forestieri», li ha calmati Lumia.

«Certo che mi fa piacere tutto quest'affetto. Ma un po' mi mette in imbarazzo. Al corteo mio figlio Salvatore, che ha sette anni, si vergognava perché m'indicavano tutti. M'ha detto preoccupato: papà, ma che gli hai fatto?». Una piccola pausa e aggiunge: «Speriamo di vincere». Lui dice di non aver nessun segreto: «Se sei coerente e soprattutto trasparente gli altri se ne accorgono». Gli vogliono tutti bene, ma i suoi sponsor sono soprattutto i più giovani, quelli con l'orecchino e la pomata. «Capiscono che non faccio sconti a nessuno. Fassino e il mio segretario ma io dal microfono gli ho detto: prendete

impegni e tenete conto che abbiamo la memoria lunga».

Siciliano anomalo Mastrosimone: quando venne assunto alla Fiat 15 anni fa, con una raccomandazione, piantò subito una grana: bisogna smetterla d'entrare coi santi in paradiso. Soprattutto, non ha mai imparato a farsi i fatti suoi. Nel maggio dell'anno scorso, mentre andava in fabbrica, davanti ai cancelli della Bnsud, 200 operai dell'indotto che verniciano i paraurti, c'era un assembramento. Frenò e scese a parlare con quei ragazzi, nessuno dei quali della Cgil. Un'ora dopo arrivò l'incarico della direzione dicendo che il sindacalista poteva salire. Ma gli operai s'impuntarono: «O sale Roberto o trattativa niente». «Così m'imbarcai. Ora - sorride - alla Bnsud la Cgil ha il 90 di tesserati».