

Marco Tedeschi

MILANO Torino manda nuovi brutti segnali: le perdite di Fiat auto sono superiori a un terzo del capitale. Notizia praticamente certa, anche se si dovrà attendere il consiglio d'amministrazione di Fiat spa del 31 ottobre, per la conferma. Con questi conti, codice civile alla mano, Fiat auto sarebbe costretta a ricostituire il capitale. L'ipotesi della ricapitalizzazione era stata anticipata da Paolo Fresco, presidente del gruppo, in un'intervista al *Financial Times*. Adesso saremmo di fronte a qualche cosa di più di una ipotesi. Fresco aveva assicurato l'impegno dei maggiori azionisti: cioè, con General Motors, la famiglia Agnelli. Con una conseguente necessità: la vendita di qualcuno tra i gioielli di famiglia, quale tra Toro Assicurazioni, Rinascente, Italenergia difficile dire (senza escludere i giornali, che rappresenterebbero ovviamente il capitolo più politico della storia). Il 31 ottobre il consiglio d'amministrazione del gruppo prenderà in esame i bilanci del terzo trimestre: di fronte a perdite record, potrebbe deliberare un nuovo aumento di capitale (già a fine aprile ricostituito a 1,8 miliardi di euro).

Paolo Fresco aveva confermato al *Financial Times* il piano presentato nei giorni scorsi. Aveva confermato quindi tagli e chiusure. Ma a questo punto si aprirebbe un futuro per lo stabilimento di Termini Imerese: la Fiat lo chiuderebbe, lo riaprirebbero i libici della Lafico. La finanziaria di Gheddafi, che già negli anni ottanta era entrata nel capitale Fiat e che l'anno passato aveva ripetuto l'operazione con la Juventus, potrebbe così riprendere la produzione di auto. Il progetto piacerebbe alle banche, che sostengono in questo momento il Lingotto.

Un'altra voce, meno fondata, ri-

Per protesta strade bloccate a Termini Imerese L'8 novembre si ferma la provincia di Palermo

Luigi Angeletti
Savino Pezzotta
e Guglielmo Epifani
ieri sera
a Porta a Porta

Felicia Masocco

ROMA Nessuno si aspettava un minuto tra i tre segretari di Cgil. Cisl e Uil ieri sera a «Porta a porta», «per la prima volta insieme» come ha detto e ripetuto l'ospite, Bruno Vespa. Ma che fossero scintille fin dalle prime battute non era, neanche questo, scontato. Guglielmo Epifani, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti erano «insieme», ma non soli: presenti nel salotto buono della Rai anche il ministro alle Attività Produttive Antonio Marzano e il viceministro dell'Economia Baldassarri. Risultato, il segretario della Cgil si è ritrovato solo contro tutti a fronteggiare un fuoco di fila di posizioni tutte uguali (Cisl e Uil hanno firmato il Patto per l'Italia, patto voluto dal governo) e tutte diverse dalle sue, in un crescendo di toni culminato nelle accuse di «falsità» rivolte dal viceministro al leader di Corso d'Italia.

Così si sono capite subito due cose: che nonostante in molti nella politica e nel sindacato non si risparmiino in nome dell'unità tra le confederazioni, le distanze di merito sono tali da far parlare, al momento, di un obiettivo fallito; inoltre, dopo ieri sera, solo i distratti possono ancora pensare che il governo abbia rinunciato a mettere nell'angolo il maggiore sindacato che anche in occasione dello sciopero di venerdì scorso ha dimostrato la forza che ha.

Forse si è anche compreso perché Sergio Cofferati più volte invitato alla

Il sottosegretario all'Economia offende il leader della Cgil mentre Pezzotta e Angeletti stanno zitti

Il 31 ottobre si riunisce il Consiglio di amministrazione: attesi risultati molto negativi nel terzo trimestre e adesso ci vogliono capitali



Il governo si limita a nominare advisor internazionali ma non si vede lo straccio di una proposta alternativa da presentare ad azienda e sindacati

Fiat Auto ha bisogno di nuovi fondi

Le perdite hanno bruciato un terzo del capitale. Ipotesi libica per la fabbrica di Termini Imerese



guarda i giapponesi della Toyota, che già in passato avevano manifestato l'interesse a investire a Torino. Una delegazione del Lingotto sarebbe a Tokio per discutere la cessione del settore auto. Un portavoce ha semplicemente comunicato che «la Fiat, come è suo costume, non commenta indiscrezioni di fonte giornalistica». Nessuna indiscrezione dalla Toyota.

Molti interrogativi dunque sul destino della Fiat, di fronte a nessuno dei

quali si percepisce una risposta del governo. Il vice premier Fini, da Londra, fa sapere che il governo giocherà la sua partita contro la crisi dell'auto, invocando un piano industriale che non sia solo di tagli, ma che garantisca «una prospettiva di medio e lungo periodo». Come il governo intenda giocare la sua partita però non si sa. Ad ascoltare il ministro competente, Marzano, ministro alle attività produttive, l'asso nella manica sarebbero gli ecoincentivi per il

rinnovo del parco automobilistico, un po' poco evidentemente per giustificare l'impegnativo annuncio dello stesso Marzano: «Abbiamo una strategia combinata». A meno che non si ritenga strategica la scelta di un advisor, un consigliere, Roland Berger, ad assistere il ministero nelle questioni legate alla crisi Fiat. Sconcertante (e indicativa dello smarrimento del governo) la comunicazione (in un'intervista) del commissario della Ue, Mario Monti: «Siamo

fermi alla telefonata che ho ricevuto dal capo del governo Silvio Berlusconi circa dieci giorni fa nella quale ha sottolineato che tutto sarà comunque concepito senza infrangere le regole europee. Non ci sono stati più contatti né la notifica di un piano». Niente.

S'agitano a parole i governatori regionali. Enzo Ghigo (Piemonte) chiede che si creino le condizioni per agevolare l'aggregazione di Fiat Auto con un altro costruttore in quanto gli attuali volumi di vendita rendono i prodotti dell'azienda torinese non competitivi con quelli della concorrenza». Formigoni (Lombardia) vorrebbe l'auto ecologica ad Arese, ma esclude l'intervento diretto «a meno che non si tratti di qualcosa di simbolico».

Protestano, ovviamente, di fronte a tanta inerzia, i lavoratori. Ieri quelli di Termini Imerese hanno di nuovo bloccato le strade d'accesso al loro stabilimento, per un paio d'ore nel pomeriggio. Giovedì manifesteranno a Palermo, raggiungendo Palazzo dei Normanni, sede del Consiglio regionale, mentre per l'8 novembre è stato proclamato uno sciopero provinciale di quattro ore, di tutte le categorie e di tutti i sindacati. Uniti.

Prime conseguenze infine sull'indotto Fiat. Rischia la chiusura la Rolam di Altare, azienda che produce cavetti per tergitristalli elettrici. La società della multinazionale canadese Intier, ha un fatturato di 60 miliardi di vecchie lire ed un organico di 220 persone, tutti lavoratori giovani. La proprietà ha attivato la procedura di mobilità per 80 dipendenti e annunciato il trasferimento della produzione in altro stabilimento in Polonia. Nel savonese ci sono alte due aziende che operano nell'ambito Fiat: la Apilocked controllata da imprenditori italiani ed inglesi e la Bitron che fa riferimento ad una multinazionale italiana. Le due aziende lavorano anche per case automobilistiche non italiane.

Mario Monti (commissario Ue): l'ultima telefonata di Berlusconi dieci giorni fa, poi silenzio

Torino

Le preoccupazioni del cardinale Poletto

TORINO «Più passa il tempo senza segnali forti, nuovi e più mi preoccupa la crisi». Lo ha detto ieri il cardinale di Torino, Severino Poletto, incontrando alcune centinaia di dipendenti della Fiat nella parrocchia torinese di San Barnaba, nel popoloso quartiere di Mirafiori. «Voglio dire ai lavoratori - ha aggiunto il cardinale - che bisogna resistere nell'idea della speranza e della fiducia, perché non possiamo permetterci che l'industria dell'auto sparisca da Torino e dall'Italia. Sarebbe una iattura nazionale veramente grave, ma spero di no».

Parlando del ruolo della General Motors, il cardinale ha poi sottolineato: «Conoscere le intenzioni della Gm diventa importante per capire la gestione di

questa crisi. Manifesto una mia convinzione: se la Gm dicesse chiaramente che cosa intende fare, sarebbe una cosa positiva». «Siamo qui per cercare di incoraggiarci - ha poi proseguito il prelado rivolto ai lavoratori - anche perché non ho soluzioni. Per quanto mi compete, tutto quello che posso fare, mi impegno a farlo con sincerità e convinzione. L'importante è che l'industria dell'auto, che ha stabilimenti diffusi in tutta Italia, crei sensibilità e solidarietà di sostegno per risolvere in modo positivo la crisi». Il cardinale ha anche ricordato che non bisogna dimenticarsi dell'indotto, «perché il crollo della Fiat creerebbe una caduta a effetto domino spaventoso. Speriamo che chi può batta un colpo».

«Il capitale privato deve intervenire per rilanciare l'azienda - ha ancora detto il cardinale -, il primo soggetto che deve darsi una mossa per rilanciare l'azienda è la proprietà. È inoltre importante l'intervento del capitale pubblico per gli ammortizzatori sociali, per rendere meno traumatica la situazione di chi deve stare fuori dalla fabbrica per mesi». A questo proposito il cardinale ha ribadito la necessità di una rotazione della cassa integrazione.

Baldassarri insulta Epifani

A «Porta a Porta» agguato al segretario della Cgil, solo contro tutti

venti, il 5% del totale e il 20% degli iscritti alla Cgil che sono 5 milioni», ha detto. «A queste affermazioni neanche rispondo, si commentano da sole», ha replicato Epifani.

Ma uno scontro c'era già stato, pochi minuti prima, tra il leader Cgil, e quello Cisl: oggetto, la riforma fiscale e ancora lo sciopero. Epifani ha ricordato che la riduzione della pressione fiscale sarebbe dovuta partire dal primo gennaio 2002, mentre il governo «l'ha rinviata di un anno». Secca la replica di Pezzotta: «Ma noi abbiamo portato il

governo a ridurre le tasse, e voi scioperate perché il governo riduce le tasse...». E poi, a proposito di unità: «Non si può dire che si vuole l'unità sindacale e al tempo stesso gridare nelle piazze che abbiamo sbagliato tutto. È legittimo dire di parlare di unità». E sullo sciopero: «È stata una rottura dell'unità sindacale».

Al segretario della Cgil il compito di tenere a bada questo e quello mentre sullo schermo apparivano slogan del tipo: «Meno tasse per chi guadagna meno», tanto per essere imparziali. Subito

dopo nuovo scontro, questa volta sull'articolo 18: Epifani ha ribadisce che la battaglia della Cgil è fatta per difendere la dignità e i diritti dei lavoratori, «il piccolo foro che fa crollare la diga dei diritti è stato trovato», ha detto. Pezzotta, Angeletti e il ministro Marzano, hanno risposto all'unisono come a nessun lavoratore sia stata tolta questa tutela e che, anzi, il numero dei tutelati è addirittura aumentato. «Non si toglie niente a nessuno e si dà qualcosa a chi non ce l'ha», ha detto il ministro; «Ora ci sono cassa integrazione e indennità di

disoccupazione per lavoratori che prima non l'avevano», ha aggiunto il segretario Uil. «Ora stiamo esagerando - ha sbottato Epifani - sembra che abbiate aumentato i diritti dei lavoratori. Invece quell'accordo li riduce, perché, per come è scritto, si estende a tutti i lavoratori delle nuove imprese». E a chi dice che la Cgil è isolata, Epifani replica: «Siamo soli, ma insieme a tanti: stiamo raggiungendo le 5 milioni di firme contro il Patto. Abbiamo ragione da vendere, e non vedo perché dovremmo cambiare linea».

C'è voluto il Mezzogiorno per poter ascoltare toni più concilianti: con la crisi della Fiat, il Sud è indicato tra i temi su cui i sindacati possono trovare convergenze. E, con i dovuti distinguo, le analisi sulla realtà di oggi coincidono. «È vero che ci sono risorse per il Sud - ammette Pezzotta - ma sono spalmate in un modo che non capiamo. Ed è questo il problema, di rispettare quel Patto per l'Italia che noi abbiamo firmato e che prevedeva di incrementare i fondi per il Sud. Lo esigiamo». Analisi condivisa dalla Uil «ora dovremmo verificare - dice Angeletti - come il governo realizzerà gli impegni sottoscritti con il Patto per l'Italia. La cosa paradossale - ironizza - è che stiamo lavorando per le imprese». E sulle risorse, e sulle norme, conviene la Cgil. «Il governo - incalza Epifani rivolgendosi a Marzano e a Baldassarri - ha inspiegabilmente cancellato delle leggi che funzionavano bene». Convergenze, ma l'unità è lontana.

Il 18 ottobre è stato un grande successo Non cambieremo la nostra linea

Contrasti tra Fiom, Fim e Uilm sulla data di convocazione, mentre le piattaforme per il rinnovo del contratto saranno probabilmente separate

Lo sciopero dei metalmeccanici ancora non c'è

Angelo Faccinnetto

MILANO Due giorni di discussione non sono bastati. La data dello sciopero generale dei metalmeccanici per la Fiat - che dovrebbe svolgersi, secondo le intenzioni, entro il 10 novembre - non è ancora stata fissata.

Lunedì sera, alle 22, la riunione congiunta delle segreterie nazionali di Fiom, Fim e Uilm si era conclusa con un comunicato nel quale si dava notizia dell'aggiornamento della discussione. Un aggiornamento che, però, non ha prodotto risultati. Dopo febbrili consultazioni telefoniche da un capo all'altro della penisola, anche ieri nulla di fatto. La discussione continua. Nonostante in giornata fonti Uilm - attribuibili allo stesso segretario generale, Antonino Regazzi - avessero accreditato venerdì 15 come probabile data dello sciopero. E nonostante fossero state indicate persino le modalità: otto ore per i dipendenti del gruppo torinese, quattro ore per tutti gli altri metalmeccanici.

Ma perché tante difficoltà per definire una semplice data. E per una protesta già decisa e condivisa da tutti? Il tema Fiat non era stato forse indicato - insieme a Finanzia-

ria e Mezzogiorno - come uno dei banchi di prova sul quale cercare di tornare a tessere il sottilissimo filo dell'unità sindacale?

Spiegazioni ufficiali non ce ne sono. Il confronto continua. E del resto non ci sono state rotture. Una ricostruzione di quanto avvenuto in questi giorni può comunque aiutare a capire lo stato delle relazioni tra le tre organizzazioni di categoria. Che, in assenza di regole condivise sulla democrazia, si avviano al rinnovo del contratto nazionale con piattaforme separate. La Fiom, che ieri in un documento è tornata a indicare le proprie condizioni per un cammino unitario, chiederà aumenti salariali medi dell'8 per cento. Cioè 130/140 euro al mese.

Dunque. Il 17 ottobre Fiom, Fim e Uilm hanno deciso la mobilitazione unitaria della categoria a sostegno della vertenza Fiat. Come detto, sciopero generale entro il 10 novembre. E subito si comincia a lavorare sulla data. La più accreditata sembra quella di venerdì otto. Una parte della Fiom, però, avanza perplessità. Troppo in là. Tanto che il segretario del Piemonte, Giorgio Airaud, chiede formalmente che la giornata di lotta si svolga entro la fine di ottobre. I motivi sono intuibili. L'attenzione dell'opinione pubblica

e dei media, molto alta in questa prima fase della vertenza. Ma anche - e forse soprattutto - il fatto che proprio entro fine ottobre il governo si è impegnato a presentare una propria proposta di intervento. Una forte pressione in questa fase potrebbe condizionare in modo considerevole i comportamenti di Palazzo Chigi. A favore dei lavoratori. Senza contare, poi, che il 31 si riunirà il consiglio di amministrazione del Lingotto per discutere della ricostituzione del capitale di Fiat Auto sulla quale si dovrà pronunciare l'assemblea.

Fim e Uilm, invece, giocano la carta della dilazione. Forse anche per ragioni politiche. Cioè per marcare le distanze dallo sciopero generale della Cgil del 18 ottobre. I meccanici Cisl indicano il 15 novembre. Quelli Uilm sembrano disposti ad andare anche oltre. Per tenere aperta la discussione in attesa delle decisioni di governo ed azienda. Angeletti sottolinea che «l'importante è che lo sciopero sia efficace». Affermazione che suona un po' come sfiducia nei confronti della linea Fiom. Poi però cambiano rotta e sponoano l'ipotesi Fim. La fanno propria e la rendono pubblica. Senza sortire alcun effetto. Risultato, appunto, nulla di fatto. La discussione continua. Ma la strada sembra farsi sempre più aspra.

Per l'industria manifatturiera un altro anno con il segno meno La ripresa rinviata al 2003

MILANO Attività produttiva in calo dello 0,8% a fine anno per l'industria manifatturiera italiana, dopo il calo del 2001, e per la prima volta in flessione per due anni consecutivi dal biennio '92-'93. A partire dalla prossima primavera si vedranno le prime schiarite, con una produzione che raggiungerà quindi nell'intero 2003 in media un tasso di crescita di poco superiore all'1%, per assestarsi al 2,5% nel 2004. Sono queste alcune delle previsioni elaborate da Prometeia in collaborazione con IntesaBci nel rapporto mensile di analisi dei settori industriali. Secondo lo studio, le difficoltà attuali scaturiscono prevalentemente dall'economia internazionale, con una penalizzazione diretta dell'industria italiana, tramite un rallentamento delle esportazioni, ed una indiretta, attraverso il peggioramento delle aspettative di imprese e famiglie. Mentre emerge come una peculiarità dell'attuale rallentamento del comparto manifatturiero il forte ruolo svolto dall'andamento negativo dei mercati finanziari.