

Fiat, prima della cassa integrazione

Segue dalla prima

Al termine della procedura, in caso di mancato accordo, la Fiat potrà procedere in modo unilaterale con la messa in cassa integrazione dei lavoratori. I Democratici di Sinistra, in questa situazione, hanno partecipato ad una pluralità di iniziative che hanno coinvolto i vari stabilimenti dell'auto (Mirafiori, Arese, Pomigliano, Melfi, Termoli, Cassino, Termini Imerese), sostenuto le lotte unitarie del sindacato e dei lavoratori e assunto precisi orientamenti che è opportuno riassumere.

1. Il problema fondamentale, dal quale partire, è legato al futuro del settore automobilistico in Italia. Con la cessazione della produzione della Marea e della Panda, l'Italia diventa l'ultimo produttore europeo di automobili. C'è il rischio oggettivo che il nostro Paese venga privato di una produzione industriale strategica che ha riflessi sull'indotto, sul territorio e sul prodotto lordo complessivo del Paese. Il governo deve porsi il problema della necessità di una politica industriale capace di reggere il confronto internazionale e la globalizzazione. Un Paese come il nostro, privato di grandi gruppi industriali, è condannato a essere marginalizzato sul terreno della innovazione, tecnologia e organizzativa, e della ricerca, a scapito della sua competitività com-

pressiva. Per i Democratici di Sinistra è prioritario mantenere in Italia un polo industriale automobilistico forte e concorrenziale sul piano internazionale, capace di sviluppare le necessarie alleanze.

2. Per realizzare questo obiettivo è necessario, in primo luogo, che venga modificato il piano industriale della Fiat, marcatamente orientato al ridimensionamento della capacità produttiva e dell'occupazione e poco al sostegno degli investimenti, dell'innovazione e della ricerca. Le risorse che la Fiat intende mettere a disposizione, 2,5 miliardi di euro all'anno per i prossimi anni, per la realizzazione di venti modelli di auto, non sono adeguate perché la loro quantità è inferiore a quanto impiegato nel quinquennio precedente e, se si confrontano con gli investimenti delle aziende europee concorrenti, si nota un evidente diva-

L'azienda e gli azionisti devono investire ulteriori risorse. Il governo deve utilizzare tutti gli strumenti che ha a disposizione. Il tempo che rimane è breve

PIER LUIGI BERSANI CESARE DAMIANO

rio a svantaggio della Fiat. Inoltre, l'entrata sul mercato dei nuovi modelli dell'azienda, è troppo lenta rispetto alla velocità delle altre case automobilistiche e crea un vuoto di mercato per il 2003. Bisogna osservare che la vita media del prodotto automobilistico della migliore concorrenza è di circa 4 anni e mezzo, mentre la Fiat è ancora a 6 anni. La Marea uscirà dalla produzione dopo 7 anni e la sua sostituzione avverrà soltanto nel 2005. Questo è inaccettabile.

Dunque, l'azienda e gli azionisti devono investire ulteriori risorse; la Fiat anche attraverso il piano di di-

missioni che è già stato annunciato.

3. Lo Stato deve intervenire attivamente e il governo deve uscire dalla scomposta iniziativa di queste settimane fornendo precise indicazioni. Noi non chiediamo la statalizzazione dell'azienda, chiediamo un ruolo attivo dello Stato. Intanto, il governo deve coordinare i suoi interventi al fine di evitare pronunciate diffidi da parte dei ministri e proporsi di operare attivamente con una regia che favorisca la definizione degli assetti azionari necessari per un piano industriale più forte e aggressivo. Da questo punto

di vista anche il profilo societario della Fiat può essere ridefinito con l'apporto delle banche creditrici, di altri soggetti finanziari o industriali, della stessa General Motors, con forme di ricapitalizzazione im-

mediata, che consenta di raggiungere l'obiettivo fondamentale di accompagnare un nuovo piano industriale a un assetto azionario stabile capace di fornire adeguati investimenti per la produzione, l'occupazione, l'innovazione e la ricerca in una ottica di lungo periodo. Nella discussione vanno coinvolti, oltre all'azienda e alle parti sociali, anche gli enti locali interessati.

Il governo deve utilizzare tutti gli strumenti che ha a disposizione, nell'ambito della regolamentazione europea, per sostenere il settore dell'auto. Agevolazioni fiscali, sostegni agli investimenti, ammortizzatori sociali.

4. Il tempo a disposizione è estremamente breve e le certezze necessarie vanno fornite entro il mese di novembre, prima dell'avvio della cassa integrazione. Per i Democratici di Sinistra, che ritengono fondamentale la definizione di un nuovo piano industriale, non è accettabile la chiusura di unità produttive come Arese e Termini Imerese, da cui deriva l'idea di una diminuzione della capacità produttiva dell'industria automobilistica nazionale, con la conseguente rinuncia a svolgere un ruolo strategico, sul piano industriale, da parte del nostro paese.

5. I Democratici di Sinistra convocheranno nelle prossime settimane una iniziativa nazionale delle lavoratrici e dei lavoratori degli stabilimenti Fiat per valutare la situazione e avanzare le proprie proposte.

Italiani di Piero Sciotto

Pianisti in Senato: "Niente di illegittimo!"

Peregulation

Esuberi Fiat: si apre una voragine

Linghiotto

Maramotti



Automobili, drizziamo le antenne

PAOLO HUTTER



Tra Finanziaria e crisi Fiat drizziamo le antenne per evitare che con motivazioni demagogiche si rilanci la abnorme preponderanza dell'automobile e la sua invasività. Cominciamo con la faccenda delle multe. Tre parlamentari di Forza Italia si stanno facendo una pubblicità eccezionale proponendo di condonare le multe agli automobilisti, e in particolare quelle sul divieto di sosta. Si tratterebbe di pagare il 30% del dovuto entro il marzo del 2003. Per difendere la loro proposta come interessante per la pubblica amministrazione diffondono stime secondo le quali ci sono città dove più di metà delle multe non viene pagata. Come al solito per i condoni, la logica sarebbe quella dei pochi maledetti e subito. Se la proposta è seria, si dovrebbe argomentare sul fatto che il danno alla credibilità delle multe non verrebbe ricompensato da un incasso straordinario entro il marzo 2003. Mai è stato fatto un condono per le multe, a fatica si sta in molte città lavorando per rendere gli automobili-

sti più disciplinati. A Milano è successa una vicenda istruttiva, a proposito della recente encomiabile ordinanza che riduce gli orari per la distribuzione merci in centro. Qualche giorno fa un quotidiano milanese riporta che molti camioncini continuano a entrare e scaricare a tutte le ore, che le multe date da quando è scattata l'ordinanza sono state pochissime e titola sarcastico: «Fallisce la linea dura». Titolo un po' inquietante: come se in questo campo potesse esistere una linea morbida... O si stabilisce una regola o no, o la si fa applicare con sanzioni o no: il governo del traffico non è una politica di integrazione sociale. Conoscendo però i... Poli (gli esponenti del Polo milanese) ci si poteva aspettare davvero una retromarcia, magari ammantata da dichiarazioni liberali-umanitarie. Invece il comandante dei Vigili ha spiegato che l'ordinanza era di difficile applicazione perché, alla lettera, proibiva solo il carico-scarico, e quindi il camioncino poteva arrivare e fermarsi senza essere sanzionabile.

«Bisogna coglierli in flagrante carico o scarico, è la stessa difficoltà che abbiamo con le cacche dei cani», ha spiegato, mettendo così in luce quello che era effettivamente un punto debole dell'ordinanza. La Giunta Comunale ha deciso di rilanciare, ed è in arrivo una nuova ordinanza che nello stesso orario proibisce in centro anche la sosta dei camioncini. (Ovviamente non si può fare lo stesso con i cani, il paragonare era solo... di passaggio). Sempre a Milano c'è stato anche un sondaggio in cui si è scoperto che sono più numerosi i cittadini

che chiedono più controlli e multe. La racconto per dire che forse il vento non sta tirando dalla parte della tolleranza italota per l'automobilista indisciplinato. Si arriverà a questa discussione nelle aule del Parlamento? Sperabilmente no, perché le multe e la loro riscossione sono affare dei Comuni, è scandaloso che si pretenda di legiferare senza un accordo coi Comuni, l'Anci non ha chiesto il condono delle multe, forse l'emendamento può essere fermato prima di entrare nel merito. Più insidiosa invece, perché del tutto legittima, e perché viene da un ministro, è la proposta di rilanciare l'incentivazione indiscriminata dell'acquisto di nuove auto per chi rottama una non catalizzata. In effetti a Roma i concessionari Fiat hanno venduto bene negli ultimi mesi, in controtendenza rispetto al resto del paese: merito del divieto totale ai non catalizzati che scatterà anche per i residenti romani il 1 gennaio. (Ma in generale si dice che gli incentivi non aiuterebbero la Fiat.) L'argomento è da prendere con le pinze,

per noi ambientalisti. Sbaglia chi nega che i non catalizzati inquinano di più. Ma guai se ogni non catalizzata venisse sostituita da un'auto nuova: continueremmo ad avere trentadue milioni di veicoli immatricolati, una quantità abnorme. La battaglia contro i non catalizzati è interessante da un punto di vista ambientalista nella misura in cui può portare al car sharing, al car pooling, all'introduzione del metano sulle vecchie auto, e solo per una parte (non uno a uno, massimo uno a tre) all'acquisto di un'auto nuova. Anche se davvero il credito di imposta di 1700 euro a veicolo proposto da Matteoli dovesse risultare a costo zero per lo Stato per effetto degli aumenti Iva (ed è tutto da dimostrare) la manovra sarebbe pessima per la mobilità sostenibile. Dev'essere sostenuta con divieti e premi la demolizione delle auto vecchie ma per quanto riguarda l'acquisto l'incentivo può essere preso in considerazione solo per i veicoli a metano o a bassissimo consumo.

segue dalla prima

Il mondo civile chiede risposte

ché le richieste dei terroristi erano generiche, e perché non è scattata una macchina di propaganda - in Cecenia, o altrove - che puntasse a dare risultati politici all'iniziativa militare?

Anche se non c'è proprio da gioire davanti a centocinquanta morti, dei quali due terzi erano ostaggi. In ogni caso il bilancio è pesantissimo: è stata una delle azioni più sanguinose degli ultimi decenni.

Va considerato un successo il blitz degli specialisti russi? Bisogna congratularsi con Putin, che ha avuto il polso fermo e il coraggio di rischiare?

Prima di congratularsi bisognerebbe conoscere un po' meglio lo svolgimento dei fatti. Ancora sappiamo poco, troppo poco. Sono da chiarire molte anomalie. Per esempio non abbiamo capito bene chi fossero questi terroristi. Fanatici religiosi o combattenti ceceni? Cioè, era prevalente l'aspetto del fondamentalismo islamico di questo gruppo d'assalto - e dunque è ragionevole pensare a un collegamento con Al Qaeda o altre organizzazioni anticoccidentali - o invece era prevalente l'aspetto irredentista e anti-russo? Nei giorni scorsi il presidente Putin ha parlato di collegamenti internazionali: cosa intendeva dire, e sulla base di quali informazioni?

Secondo interrogatorio: quale era l'obiettivo dei terroristi? Quando si organizza una azione così clamorosa, e si impegnano decine di uomini (votati alla morte) è improbabile che non si curi nei dettagli la gestione politica dell'attacco. Si valutano varie ipotesi di svolgimento, si prepara con precisione un ventaglio di richieste, concrete, comprensibili, si decide se e come trattare, si organizzano gruppi che non partecipano direttamente all'attentato ma che possano gestirlo e possano governare i rapporti con l'opinione pubblica. Come mai stavolta non è stato così? Per-

Terza domanda: come è avvenuto il blitz? Come sono entrate le «teste di cuoio» nel teatro? Cosa hanno fatto nei 45 minuti durante i quali hanno sconfitto i terroristi? Per quale motivo, per quale necessità, hanno ucciso praticamente tutti i ceceni? E in che modo hanno evitato che i terroristi-suicidi si facessero esplodere e facessero esplodere il palazzo? Il palazzo davvero era minato? Le cinture di dinamite che i terroristi avevano alla vita erano davvero di dinamite? In Israele non si è mai riusciti a prevenire gli attentati suicidi, neanche con azioni-lampo. Come mai a Mosca lo si è impedito con un blitz che è durato quasi un'ora?

Poi c'è una quarta domanda: i militari russi hanno usato gas. Era gas nervino? Perché erano in possesso di gas nervino? L'uso militare dei gas è stato proibito una prima volta nel 1925, a Ginevra. Poi, siccome era risaputo che in alcuni paesi (tra i quali l'Unione sovietica e gli Stati Uniti) il gas veniva ancora prodotto, illegalmente, ci fu un'ulteriore convenzione (la Bwc, che vuol dire biological and Toxin Weapons, cioè armi biologiche e tossiche), firmata nel 1972 e che proibiva esplicitamente la produzione, l'acquisizione, il possesso e lo stoccaggio di armi chimiche. Nel 1993 si è deciso di rafforzare la Convenzione del '72 istituendo un complesso sistema di controlli. Gli Stati Uniti sospettano che Saddam Hussein non rispetti questa convenzione, e per questo minacciano una guerra. Neppure la Russia rispetta questa convenzione?

Il blitz si è concluso da poche ore, ed è del tutto ragionevole che a Mosca ci sia un po' di confusione e che anche le notizie arrivino frammentarie e contraddittorie. Possiamo senz'altro sperare che nelle prossime ore arrivino dei chiarimenti, e sia possibile rispondere in modo esauriente e positivo a queste domande. Nel frattempo, per prudenza, è giusto sospendere le congratulazioni a Putin e al governo russo.

Piero Sansonetti

segue dalla prima

Cavallo Pazzo della Rai

In ogni caso chi lavora in posizione direttiva alla Rai, lavora sotto il peso del conflitto di interessi di Berlusconi, unico al mondo. Molto al di sotto di Berlusconi c'è Gasparri, ministro delle Comunicazioni, che ha inaugurato un comportamento nuovo, il teppismo di governo. Indica liste di nemici, spintoni gli avversari, compare in audio e in video in trasmissioni con cui non dovrebbe avere nulla a che fare, salvo il gusto di umiliare i conduttori di quelle trasmissioni. Insulta, insinua, calunnia alcuni con lo scopo di intimidire tutti. Scrive e pubblica lettere per dire che bisogna fare spazio ai suoi portaborse e che urge sgomberare la Rai da chi non è nel suo giro, cioè i sospettati di essere di sinistra.

Il presidente della Commissione parlamentare di vigilanza gli tiene testa, lo richiama al buon senso. Ma Gasparri non è tipo da prestare attenzione ai dettagli. Lui intende occupare la Rai e lo sta facendo. E quando compare in persona in un programma tv, l'imbarazzo è così grande che l'indice di ascolto cala di colpo. Le mani di milioni di cittadini corrono al telecomando. In questa situazione impossibile si scatena un nuovo gioco con cui altri dirigenti della Rai pensano di riuscire a «passare la notte», come diceva De Filippo. Il gioco è questo: per ogni critica, non importa quanto puntuale, testuale e legittima, loro mostrano di essere stati vittime di un insulto sanguinoso, di una indicibile offesa personale. Il tentativo è di rendere impossibile anche solo la rassegna delle mille finestre dedicate al governo o alla sua maggioranza, in mille occasioni e mille programmi. Come quando vengono convocati in

quattro per dare addosso a Epifani, nuovo segretario generale della Cgil che per errore (si può sperare che non si ripeta) si è presentato al programma «Porta a Porta». Il grado di tensione e confusione fra ruoli, diritti, doveri e senso del fare servizio pubblico viene rappresentato con chiarezza quando accade che intervengano, a difesa di un programma sbilanciato verso il governo - e denunciato come tale da qualche critico sopravvissuto - i Comitati di redazione. Difficile liberarsi dall'impressione che siano sotto stress da intimidazione, dato lo scarto clamoroso fra le tipiche funzioni sindacali di un Cdr e la difesa politica di un singolo programmatore e di uno specifico programma. La cultura di occupazione e sottomissione di Berlusconi e soci, insieme con l'infatuazione da gas esilarante del potere di Maurizio Gasparri, hanno creato una situazione strana. È come se la Rai fosse il rudere di un

dopo-guerra, della fine di qualche tremenda situazione finalmente finita, sia pure al costo di distruggere tutto. Si odono (per esempio a Radio Tre, nel ciclo di programmi detto «Terzo Anello») voci di nuovi conduttori che denunciano con asprezza le proteste degli ascoltatori («ridatemi i programmi di cultura», chiedono gli ascoltatori). Le risposte dei conduttori sono stralunate, come se fossero testimonianza emozionata di qualcuno che è arrivato per primo sul luogo di un disastro. La Rai è certamente il luogo di un disastro. Pochi incompetenti, alcuni dirigenti servili e molti professionisti spaventati tengono in mano una azienda in cui non mancano persone capaci e nel cui Consiglio d'Amministrazione, dedito ormai a pratiche devastanti di censura e di epurazione, fanno bene a restare Zanda e Donzelli in rappresentanza del centrosinistra. Se non altro saranno i testimoni dello

svolgere di un progetto che è un misto di distruttività e di incompetenza. Diciamo francamente. L'attuale vertice della Rai è una disgrazia che non ha solo a che fare con la vittoria elettorale del centrodestra. È anche il frutto malato del sovrapporsi di alcune scelte gravi e di alcune coincidenze sfortunate. Per esempio, in An non tutti sono incolti e inclini al teppismo di governo come Gasparri. Per esempio, tra i frequentatori e gli adulatori di Berlusconi non tutti sono contenitori frivoli e vuoti come Baldassarre. Nei territori conquistati e occupati dal centrodestra in tanti settori della vita italiana non tutto il personale dirigente si sfalda e si piega come è avvenuto ai vertici della Rai. Giusta dunque la manifestazione unitaria, la protesta e la richiesta dell'Ulivo. Se ne vadano subito. Il danno, se prolungato, potrebbe essere letale.

Furio Colombo

ai lettori

Per assoluta mancanza di spazio la rubrica «Cara Unità» è rinviata a domani