

Felicia Masocco

ROMA La Fiat licenzia, per circa quattromila dipendenti è certo, per altrettanti il «forse» è appeso al filo dell'andamento del mercato, cioè se e quando il gruppo torinese tornerà ad essere competitivo. È questo il dato drammaticamente più evidente emerso ieri - ed è ufficiale - nell'incontro a Palazzo Chigi tra governo, vertici aziendali e sindacati. Quasi quattro ore di spiegazioni, di illustrazione di lucidi da parte del Lingotto, di domande senza risposta da parte dei sindacati, di silenzio imbarazzante da parte del governo. Il piano presentato è quello noto, di tagli senza sviluppo, e per la prima volta con chiarezza è stato detto che finora si era cercato di «oscurare»: il 50% dei 7600 lavoratori destinati alla cassa integrazione a zero ore non rientrerà in azienda; sull'altra metà non ci sono garanzie. A tutti si aggiungono i 500 lavoratori che secondo il piano dell'azienda dovranno andare in mobilità (altri 3.400 lavoratori in mobilità già ci sono). E nessuna garanzia è stata data sulla riapertura degli stabilimenti dopo un anno di stop: il ministro Maroni che solo l'altro ieri aveva dispensato favole e ottimismo è stato clamorosamente smentito, «non si possono dare assicurazioni» è stato costretto ad ammettere lui stesso. Il sottosegretario alla presidenza del Consi-

“ L'incontro a Palazzo Chigi si chiude con un fallimento: l'azienda vuole solo cacciare gli operai. Il governo è assente, il sindacato non ci sta



Il settore auto perde quest'anno 2 miliardi di euro, il titolo crolla in Borsa dopo il «no» di Epifani, Pezzotta e Angeletti alla scelta dei tagli

Nessuna speranza dopo la cassa integrazione

La Fiat non dà garanzie ai lavoratori. Il piano è questo: licenziamenti di massa

glio Gianni Letta, a capo della «delegazione» governativa (Maroni, Marzano, Buttigione e Sacconi, assente Tremonti) alla fine della riunione ha posto il suo sigillo: il governo prende tempo per riflettere. Una valutazione nei pros-

simi giorni, quando convocherà nuovamente le parti.

Il quadro tracciato dall'amministratore delegato di Fiat Auto, Giancarlo Boschetti, è andato oltre le attese più pessimistiche. Non solo si chiamano i

licenziamenti con il loro nome, ma pesa sul tavolo della crisi l'annuncio del disavanzo per fine anno: la perdita netta è stimata intorno ai 2 miliardi di euro. Un elemento che insieme alla bocciatura del piano da parte dei sindacati ha fatto di nuovo precipitare i titoli del Lingotto che a Piazza Affari hanno registrato un calo del 6,89%. Fiat ha poi annunciato un aumento degli investimenti previsti, portandoli da 2,5 a 2,6 milioni di euro l'anno; oltre a una produzione di auto che dovrebbe attestarsi nel 2003 allo stesso livello di

quest'anno (1.900.000 vetture di cui 1.150.000 in Italia). Rassicurazioni che lasciano il tempo trovano e comunque, a giudizio di Guglielmo Epifani, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti, del tutto inefficaci al fine della fuoriuscita dalla crisi.

«Riteniamo di avere dato un contributo importante alle richieste del governo», ha spiegato dopo l'incontro il direttore generale di Fiat Spa, Alessandro Barberis, per il quale «il piano consente all'azienda di riequilibrare i suoi conti e di coniugare, allo stesso tempo, lo

sviluppo con le ristrutturazioni». «Il punto del lavoro - ha detto Barberis - è un pezzo del piano: ovviamente sono misure dolorose, che rattristano, ma sono strade necessarie per riequilibrare i conti».

Non la pensano così gli operai di tutto il gruppo che ieri da Arese a Termini Imerese, Cassino e Mirafiori hanno protestato duramente ed oggi torneranno a farlo. Cgil, Cisl e Uil si sono ricompattate, da loro l'ultimatum del ritiro delle lettere di cassaintegrazione, altrimenti non ci sarà negoziato. Ed è

forte, oltre che unitaria, la richiesta di un intervento del governo a farsi pienamente carico di una situazione che riguarda il futuro del settore auto nel nostro paese. Finora il governo è stato splendidamente assente, «abbiamo scoperto che non aveva nulla da dirci», ha polemicamente osservato dopo l'incontro il segretario generale della Fiom Gianni Rinaldini.

«D'ora in poi l'esecutivo parteciperà direttamente al negoziato», ha garantito il sottosegretario al Welfare, Maurizio Sacconi. Sempre meglio che niente. Ma intanto alzano la voce anche le Regioni che ieri hanno disertato l'incontro con l'azienda per protestare contro l'esclusione dalla trattativa.

Al Senato i Ds, primo firmatario Gavino Angius, hanno presentato una mozione affinché il governo chieda all'azienda un nuovo piano industriale in assenza del quale nessun aiuto pubblico deve essere concesso. «L'incontro a Palazzo Chigi lascia inalterata la situazione ed è grave perché il problema della Fiat ha bisogno di soluzioni in tempi stretti», è il commento del responsabile Lavoro della Quercia Cesare Damiano. E attacca il governo: «Da una posizione altalenante di non condizionalità del piano dell'azienda, è passato con Maroni, alla sua accettazione. Oggi si riserva di esprimere un'opinione. E intanto il tempo passa e la tensione tra i lavoratori aumenta».

Fresco a gennaio lascerà il cda di General Electric

MILANO Paolo Fresco, presidente del gruppo Fiat, lascerà il Cda di General Electric insieme al presidente di Sun Microsystems, Scott McNeally, dal prossimo primo gennaio. Lo ha reso noto il gruppo statunitense in una nota in cui si delinea il nuovo profilo della «governance» a partire dal prossimo anno basato su una maggiore indipendenza del direttivo e sul rispetto delle normative sul conflitto di interessi. «Paolo Fresco e Scott McNeally - si legge in una nota del presidente Jeff Immelt - hanno preso la difficile decisione di non ripresentarsi alle elezioni del «board» dei direttori e si dimetteranno dal Consiglio a dicembre».

Due operai dell'Alfa di Arese (Dai Zennaro/Ansa) e a destra i segretari di Cgil, Cisl e Uil



Foto di Filippo Monteforte/Ansa

Piaggio in lotta, per la Fiom si annuncia un'altra emergenza A rischio lavoro e produzione

PONTEREDA Sciopero di tre ore e manifestazione, organizzata da Cgil, Cisl e Uil, alla vigilia della cassa integrazione (dall'11 novembre) per due settimane, (altre sono già previste entro la fine dell'anno), per 2500 dei 3300 addetti della Piaggio di Pontederà. Per il segretario nazionale della Fiom-Cgil, Giorgio Cremaschi, «la situazione della Piaggio ha analogie con quella della Fiat: una grande azienda che dal territorio ha avuto molto e che adesso licenzia». «Per evitarlo - ha aggiunto Cremaschi - è necessario un piano industriale che preveda investimenti per garantire tecnologia e innovazione e la salvaguardia dei posti di lavoro». Secondo il deputato ds Marco Filippeschi «la situazione della Piaggio è grave e i riflessi sull'indotto sono già pesanti, ma in questa situazione il governo si dimostra latitante». Alla manifestazione è intervenuto anche il presidente della Regione Toscana, Claudio Martini, che ha sottolineato come «in un momento di grave crisi per la Piaggio, che ha messo 2500 operai in cassa integrazione, debba arrivare dalla proprietà un piano industriale di rilancio che difenda l'occupazione e l'indotto».

Sindacati uniti: ritirate le lettere

Cgil, Cisl e Uil bocciano il progetto del Lingotto. Lunedì vertice confederale

ROMA Di fronte ai licenziamenti di massa in Fiat Cgil, Cisl e Uil danno dimostrazione di unità. Condividono il giudizio negativo e senza appello sul piano che l'azienda ieri è tornata ad illustrare, chiedono con una sola voce di fermare le procedure per la cassa integrazione in modo da poter fare un negoziato vero e serio, chiedono un nuovo piano industriale e risorse. Le confederazioni sindacali e con loro le categorie Fiom, Fim e Uilm concordando anche nel non escludere, se fosse necessario, un intervento diretto dello Stato nel capitale Fiat. Uno sciopero unitario è già in campo, è quello generale dei metalmeccanici (4 ore venerdì pros-

simo, 8 ore nel gruppo Fiat e nell'indotto); per altre iniziative di mobilitazione, oltre che per fare il punto sullo stato dell'arte è in programma un vertice con i leader di Cgil, Cisl e Uil e quelli di Fiom, Fim e Uilm, molto probabilmente si terrà nel tardo pomeriggio di lunedì.

L'unità di analisi e di intenti, le convergenze dei sindacati sulla Fiat in una fase per il resto attraversata da profonde lacerazioni raccontano da sole la gravità di quel che sta accadendo. «Ci hanno presentato lo stesso piano della primavera scorsa, un piano di puro galleggiamento del tut-

to inadatto alla svolta necessaria, ad arrestare il declino della Fiat, ad offrire una prospettiva alla crisi occupazionale e agli investimenti in Italia», ha spiegato Guglielmo Epifani nella conferenza stampa unitaria al termine dell'incontro con azienda e governo.

Il piano è lo stesso, ma ci sono due aggravanti: affermando come si è fatto che per il 50% dei 7.600 esuberanti il rientro non è previsto e che per il restante 50% le sorti sono legate all'andamento del mercato «si dice per la prima volta che si può parlare di licenziamenti», aggiunge il segretario della Cgil. Il secondo dato «che accresce la preoccupazione dei sinda-

cati è la pesante perdita di esercizio per quest'anno», 2 miliardi di euro. La richiesta della Cgil al governo è dunque di far cambiare il piano, affinché «non solo si possa avere una disponibilità finanziaria in grado di far fronte alla crisi, ma si possa accelerare il lancio di nuovi modelli». Ma condizione necessaria - per Corso d'Italia come per Cisl e Uil - è «che al primo dicembre nessun lavoratore vada in cassa integrazione». Il governo ieri ha taciuto, ha preso tempo per «riflettere»: «Attendiamo la sua risposta - ha concluso Epifani - vedremo se ci sarà esito positivo oppure se il governo condivide un piano che non garantisce ripresa, svilup-

po, difesa dei livelli occupazionali». Non meno netta la bocciatura degli altri due leader sindacali, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti. «Il giudizio è negativo e largamente unitario - ha affermato il segretario della Cisl - Rimangono grosse differenze, ma su Fiat c'è convergenza. Ed è essenziale che ci sia». Anche Pezzotta si sofferma sulla «chiarezza» usata nel descrivere le sorti degli esuberanti e anche lui ha respinto il piano industriale perché «non dà l'idea di come si può uscire dalle difficoltà». La Cisl chiede dunque «uno sforzo maggiore della proprietà che deve mettere risorse nuove e presentare un piano che non sia solo di razionalizzazione

e aggiustamento: pensiamo che lo debba ai lavoratori e al Paese». Ridurre le perdite «per poi cedere l'azienda a condizioni migliori di quelle che si possono immaginare oggi», a questo si punta per il leader Uil, «è un piano che non garantisce la sopravvivenza dell'azienda», «la Fiat è una grande azienda privata, l'importante per noi è che continui a restare grande». Lo Stato faccia la sua parte, insomma. In questa situazione, ha concluso Angeletti, non esistono scenari e obiettivi differenti. Tutto quanto è accaduto in termini di diverse opinioni è storia del passato». Almeno sulla Fiat

fe.m.

segue dalla prima

Prima che sia troppo tardi

Non ci sono garanzie sul rientro, nemmeno una straccio di impegno a riaprire Termini Imerese, Arese o a far tornare in fabbrica gli «esuberanti» di Mirafiori. Questo non è un piano di ristrutturazione che, con la collaborazione del sindacato e delle istituzioni, può portare, anche con sacrifici sociali, al risanamento e al rilancio della più importante industria italiana. Questo è semplicemente un piano di licenziamenti di massa. La filosofia che ispira il progetto della Fiat, come avevamo già rilevato nelle passate settimane, è esclusiva-

mente finanziaria. Non si pone il problema di un accordo con il sindacato, non pensa a coinvolgere i lavoratori e gli enti locali in una prospettiva concreta di sviluppo e di mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali. La Fiat guarda a una scadenza: il 2004, quando dovrà negoziare con la General Motors la cessione dell'80% della Fiat Auto. Per arrivare ai primi mesi del 2004 nelle migliori condizioni, il Lingotto ha assoluto bisogno di alleggerire il conto economico del costo degli oltre 8100 dipendenti, un'operazione che dovrebbe consentire al gruppo di presentare a fine 2003 un bilancio più dignitoso. Incapace, almeno per ora, di recuperare margini di profitto e di competitività con l'affermazione di prodotti di successo sul

mercato (in ottobre le vendite della casa torinese sono state inferiori del 21% rispetto a un anno prima e appare consolatoria l'affermazione di Umberto Agnelli sul leggero miglioramento della quota di mercato al 29%; ma dieci anni fa era il doppio, che cosa è successo nel frattempo?), l'azienda mira esclusivamente alla compressione dei costi, all'esclusione di migliaia di lavoratori dal ciclo produttivo. Ma questa operazione di macelleria sociale, ammesso che l'azienda riesca a realizzarla, potrebbe anche non produrre il risultato sperato dalla Fiat che, al contrario, ha bisogno come il pane di progettare e vendere auto di qualità e di successo, con la piena collaborazione del mondo del lavoro. Altrimenti non si va da nessuna parte. La Fiat è un'industria nazionale,

crea ricchezza e reddito, occupa decine di migliaia di lavoratori, migliaia di famiglie dipendono dalla produzione delle sue fabbriche. Nessuno come i dipendenti della Fiat desidera il successo della Fiat. Ma come è possibile immaginare un futuro se al Lingotto hanno deciso di scegliere definitivamente la linea D'Amato, cioè quella sciagurata politica che, condivisa dal governo Berlusconi, punta a uno sviluppo di bassa qualità, basato esclusivamente sulla contrazione dei costi e la riduzione dei diritti della gente che lavora, come se la cancellazione dell'articolo 18 fosse la panacea per un sistema imprenditoriale capace di investire nelle squadre di calcio o nelle barche, ma non nella ricerca e nell'innovazione dei processi e dei prodotti. Abbiamo già perso l'infor-

matica, la chimica, la siderurgia, la farmaceutica, vogliamo perdere pure l'auto? Di fronte all'attacco della Fiat i sindacati confederali sembrano avere ritrovato una minima condizione di unità (in effetti questo non è il momento migliore per dimostrare chi fa lo sciopero più bello e orgoglioso) che potrebbe risultare determinante nelle prossime settimane per strappare all'azienda e al governo un nuovo piano industriale. Il ritiro delle lettere della cassa integrazione e delle procedure di mobilità è la condizione pregiudiziale per poter trattare. Certo, davanti a una crisi così drammatica, mentre la tensione sale nelle fabbriche e gli operai si apprestano a decidere iniziative più radicali, ci vorrebbe un governo responsabile, capace di attivare

tutti gli strumenti di politica industriale e anche finanziari per garantire l'occupazione, la produzione e lo sviluppo dell'industria italiana dell'auto. In questa prospettiva si potrebbe anche valutare la possibilità di una presenza momentanea e di garanzia del capitale pubblico nella Fiat. Non una statalizzazione della Fiat, che non sta né in cielo né in terra, ma un passaggio necessario per favorire il salvataggio della Fiat, la tutela dei centri produttivi a partire da Termini Imerese e Arese, e l'ingresso nell'assetto azionario del Lingotto di nuovi capitali privati italiani. Non si tratta di un'invenzione: è un progetto al quale nelle ultime settimane hanno lavorato banchieri europei e che potrebbe trovare, con le opportune garanzie, l'appoggio delle forze sindacali e del-

l'opposizione. Prima che sia troppo tardi, ci vorrebbe una svolta. Certo fino ad oggi Berlusconi e il suo governo hanno dimostrato una povertà di proposte da lasciare allibiti. Il centro-destra è passato dalle minacce di statalizzazione a una serie irripetibile di nefandezze contro l'azienda, la famiglia Agnelli e il sindacato fatte uscire sui giornali come «soffiate», dalla proposta di Baldassarri di riciclare gli operai nelle corsie degli ospedali alle disarmanti affermazioni di ieri del ministro Maroni: «Non ci sono garanzie sul rientro dei cassintegrati». Decisi a tutto sulla Cirami e sul salvataggio dell'onorevole Previti, Berlusconi e i suoi hanno perso la loro creatività davanti al dramma sociale della Fiat.

Rinaldo Gianola