

DALL'INVIATO Ninni Andriolo

TORINO Settimana decisiva per la vertenza Fiat. E alla vigilia dell'incontro tra azienda, governo e sindacati l'Ulivo chiede all'esecutivo e alla famiglia Agnelli impegni precisi per evitare il tracollo dell'industria torinese. Proprietà da una parte e governo dall'altra facciano ciascuno la propria parte. Lo chiedono Piero Fassino e Armando Cossutta, riuniti, insieme ai rappresentanti di tutte le forze del centrosinistra, in un cinema situato nel cuore di Torino. E il presidente del Pdc snocciola i dati dei «colpi continui dati ai dipendenti Fiat negli ultimi decenni: 150.000 occupati negli anni '80, 70.000 negli anni '90, 30.000 nel 2000».

Di fronte alla crisi il governo Berlusconi non può limitarsi «a fare il notaio», mentre gli azionisti devono dimostrare di voler salvare l'industria concentrando le risorse che provengono dalla dismissione di altri settori. «Questa non è la prima crisi che la Fiat conosce, ma è la prima il cui esito non è scontato - esordisce il segretario diessino - Servono quindi strategie adeguate. E in gioco la possibilità che l'Italia continui ad avere un forte settore produttivo automobilistico». Ma le difficoltà della Fiat non nascono oggi. «Affondano le loro ragioni in contraddizioni, inadeguatezze, errori che l'azienda si porta appresso da tempo». L'origine delle attuali difficoltà, secondo il leader della Quercia, va ricercata innanzitutto nel fatto che «la Fiat non ha mai affrontato seriamente il problema di una grande alleanza internazionale». Mentre oggi è difficile stare «da soli» su un mercato «dominato da una competizione sempre più aggressiva e agguerrita». Serve «una alleanza che collihi la forza della Fiat dentro una prospettiva produttiva più forte e più vasta», una esigenza «per troppo tempo sottovalutata».

E l'Ulivo, al pari dei sindacati, chiede all'azienda «un piano industriale serio» che consenta alla Fiat di ricercare alleanze internazionali non con la logica «del migliore offerente a cui cedere, magari con il cappello in mano». Secondo Fassino, però, la crisi Fiat è anche il frutto del rinvio di scelte «troppo a lungo eluse»: la mancata diversificazione della produzione, l'assenza di investimenti nella ricerca, la rinuncia alla pubblicizzazione su larga scala delle nuove produzioni. «Qualsiasi azienda tende ad allargare la gamma

“ A Torino manifestazione dell'Ulivo a sostegno della lotta dei lavoratori mentre per domani è previsto il vertice col governo ”



Cresce la mobilitazione: gli operai di Termini Imerese bloccheranno Melfi, si muovono Arese e Mirafiori Il 5 dicembre l'azienda avvia la cassa integrazione

La Fiat cambi strada, prima che sia tardi

Fassino: nuove risorse, garanzia per l'occupazione e Berlusconi faccia qualcosa

Gli esuberanti della Fiat

Per la maggior parte è stata richiesta la Cassa integrazione a partire dal 9 dicembre 2002; l'azienda spera di riassumerne circa la metà
*Per 2300 Cigs da luglio; i sindacati prevedono altri 2.200 licenziamenti entro il 2003



TOTALE ESUBERI	8100
IL 50% NON SARÀ PIÙ RIASSUNTO	
Cigs a dicembre 2002	5300
Cigs a luglio 2003	2.300
Mobilità	500
FIAT AUTO PUNTA A:	FIAT
● Ridurre l'indebitamento da 5,8 miliardi di euro a circa 3,5 miliardi	
● Investire nel triennio 2003-2005 2,5 miliardi di euro all'anno per l'innovazione e 150 milioni euro per la rete commerciale	

**Reintegro di 900 lavoratori a settembre 2003; per gli altri dipenderà dal mercato e dai costi

dei propri prodotti per essere più competitiva e più forte - spiega Fassino - E il fatto che la Fiat abbia tardato a lungo ad allargare e ampliare il ventaglio dei suoi modelli ha rappresentato un elemento di debolezza che ha penalizzato l'azienda». Il risultato? La capacità competitiva si è ridotta anno dopo anno. E oggi la casa automobilistica rischia la chiusura. «Non è stato affrontato seriamente il problema del rapporto con il mercato - denuncia il leader diessino - e questo anche perché la Fiat ha operato a lungo in condizioni di assoluto monopolio che la hanno resa impreparata a reggere la sfida del mercato aperto dentro il quale oltre

che saper produrre, bisogna saper vendere. E l'Ulivo chiede alla famiglia Agnelli nuovi investimenti. «L'aumento di capitale delle scorse settimane era solo figurativo, era una partita di giro - ricorda Fassino - Se vuole dimostrare di credere nell'azienda la proprietà deve dare segnali concreti». Questo comporta scelte chiare e precise. «In tempi di vacche grasse - afferma il leader Ds - un grande gruppo come la Fiat può avere interessi finanziari, produttivi e commerciali in molti settori. In tempi di vacche magre, invece, le risorse si concentrano e bisogna scegliere di investire i soldi nel settore automo-

Una delle manifestazioni dei lavoratori della Fiat contro la chiusura di alcuni stabilimenti
Corrado Giambalvo/As



bilistico che costituisce la vocazione produttiva della Fiat». Dismettere attività che non sono centrali, a cominciare da quelle assicurative. E questo per «fare cassa», per «accumulare risorse» da dirottare nella produzione. Gli azionisti Fiat «dimostrino di credere nell'azienda». Solo dopo questo primo passo si potranno chiedere nuovi aiuti alle banche e allo Stato. Già martedì prossimo l'azienda si presenti all'incontro «con un piano industriale che sia più convincente e più aggressivo di quello fin qui presentato». Ma Fassino chiede anche al governo di fare la sua parte, di non limitarsi, cioè, a esercitare il ruolo di «notaio» di questa crisi. «Per un lungo periodo - ricorda - l'unico ministro che si è occupato della Fiat è stato Maroni. Ma il ministro del lavoro gestisce gli ammortizzatori sociali, cioè la cassa integrazione». Mentre deve essere il ministro delle attività produttive a prendere in mano una trattativa che riguarda «le politiche industriali del Paese».

E il governo può fare molto per salvare la Fiat: può mettere in campo le risorse per gli ammortizzatori sociali, può favorire processi di riorganizzazione industriale, può aiutare l'aumento di capitale - sia della Fiat che di tutte quelle aziende che hanno bisogno di reperire risorse - con misure di defiscalizzazione, può accompagnare l'impresa nella ricerca dei suoi partner internazionali. Soltanto così ha senso discutere della gestione della fase transitoria e della cassa integrazione. Questa, per il leader della Quercia, deve essere «organizzata a rotazione, dando ai lavoratori la garanzia che non verranno messi fuori dalla fabbrica e lasciati senza prospettive».

E rilanciare la casa torinese è indispensabile per salvare l'indotto. Il problema è anche quello di non accettare la guerra dei campanili scegliendo tra Termini Imerese, Arese, Cassino, o Mirafiori. Non si tratta di «aprire una contesa tra i poveri», ma di «rilanciare l'azienda nel suo complesso» nel momento in cui la crisi della Fiat non è isolata. Basti pensare alla Piaggio, alla Cirio, alle difficoltà della Pirelli. «Questo governo dimostra di non avere una strategia di politica industriale», denuncia Fassino. O è «latitante» o si limita a fare «il notaio». Mentre chi dirige il quinto Paese del pianeta non può lasciare al proprio destino aziende che attraversano momenti difficili. La stessa finanziaria è un caso di «pubblicità ingannevole».

l'intervista

Gianni Rinaldi
Segretario generale Fiom

Felicia Masocco



ROMA Gianni Rinaldi, segretario generale della Fiom-Cgil. Il ministro Maroni si mostra fiducioso, sostiene che un accordo sulla Fiat sia possibile. Condividi?

«Non ho assolutamente idea su cosa si basino le parole del ministro. Allo stato attuale non esiste la benché minima condizione per parlare di accordo per la semplice ragione che il piano industriale della Fiat - a parte modifiche "interne" - è un piano riconfermato negli aspetti decisivi: la riduzione dei volumi produttivi, il numero dei lavoratori coinvolti dalla cassaintegrazione a zero ore e da una fuoriuscita dagli stabilimenti. Francamente non vedo come si

possa parlare di accordo possibile». **A proposito di modifiche "interne": a Torino è allarme per il prezzo che pagherebbe Mirafiori se venisse spostata la produzione della nuova Punto a Termini Imerese...**
«Non c'è solo l'allarme di Torino, ci sono anche le decisioni assunte unitariamente dalle rsu di Termini Imerese

Non condivido l'ottimismo di Maroni, non vedo novità nella posizione dell'azienda. Mirafiori rischia molto

Senza accordo si estende il conflitto sociale

di manifestare a Melfi. Questo per dire che non c'è contrapposizione tra lavoratori. La lotta di Torino è stata decisa contemporaneamente con quella di Termini, di Cassino dove 1200 lavoratori rischiano la cigs a zero ore, di Arese su cui l'azienda non dice una parola: chiude e basta. La settimana che si apre sarà pesante dal punto di vista della mobilitazione. Se qualcuno giocava a voler dividere i lavoratori deve sapere che non funziona». **Comunque la strada sembra tracciata, una soluzione tampone per Termini con una sottrazione da qualche altra parte. Un bel dilemma per voi che rappresentate tutti.**
«I timori di Mirafiori si fondano sul fatto che i volumi produttivi non

mutano: è evidente che siamo di fronte a semplici operazioni di spostamento da uno stabilimento all'altro. Inoltre la Fiat utilizza l'iniziativa sindacale costruita in questi mesi per una soluzione su Termini subordinata a tre questioni: mercato, efficienza e competitività. Il modello organizzativo diventa quello di Melfi (19 turni, e il 30% di salario in meno rispetto a Mirafiori, ndr) il che vuole dire che ancora una volta la Fiat pensa di agire sulle condizioni dei lavoratori e sul costo del lavoro come elemento decisivo del piano che sta attuando. Tutto ciò è perfino paradossale perché è risaputo che la crisi del gruppo automobilistico non deriva dal costo del lavoro, ma da problemi relativi all'innovazione, alla qualità e alla ricerca sul prodotto. Proseguire su questa strada

significa non aver capito nulla della drammatica crisi che la Fiat sta attraversando». **Se un accordo allo stato dei fatti non è possibile, a quali condizioni lo diventa?**
«Il piano industriale va cambiato e dire che questo non è possibile perché c'è l'accordo con le banche non è accettabile: anche perché le banche dovrebbero ben sapere che se dovesse fallire la Fiat ci sarebbe qualche problema per il sistema creditizio nel nostro paese. Una ragione in più perché il governo ponga la necessità di un nuovo piano. A parere delle organizzazioni sindacali si può prevedere un nuovo assetto proprietario con presenza diretta del pubblico finalizzato esplicitamente al terreno dell'innovazione e del futuro dell'auto.

Non si tratterebbe di un salvataggio finanziario». **Non ci sono vincoli europei che lo impediscono?**
«Se ci fossero vorrebbe dire che la situazione della Renault in Francia e della Volkswagen in Germania sarebbero fuori legge e non mi risulta che lo siano. Risulta piuttosto - così ha riferito Prodi - che all'Europa non è arrivata alcuna richiesta dal governo italiano, nessuno si è fatto vivo per verificare un'ipotesi o l'altra». **Il governo, al suo interno, ragiona però sugli strumenti da mettere in campo. Si parla anche di mobilità lunga. Sareste d'accordo?**
«I sindacati hanno indicato la strada dei contratti di solidarietà e/o della

cassa integrazione a rotazione che coinvolga tutti gli stabilimenti, escludendo quindi la cigs a zero ore e la mobilità lunga. È una strumentazione alternativa a chi pensa di ridurre l'occupazione».

C'è da farsi poche illusioni: l'azienda non ha alcuna intenzione di rimettere le mani al piano il cui perimetro resta invariato. Sostiene che quel che poteva fare l'ha fatto. Che cosa succede se il governo non le fa cambiare idea? Se insomma non si arriva ad un accordo?
«A quel punto la parola passa al conflitto sociale, non è che ci sono altre invenzioni. Se non c'è l'accordo c'è il conflitto e noi - mi riferisco alle organizzazioni sindacali - non siamo disponibili a firmare un accordo qualsiasi. Qui si sta andando allo smantellamento del settore dell'auto». **Non mi sembra molto ottimista sull'incontro con Marzano.**
«Difficile esserlo, non ci sono elementi. Comunque andremo a vedere, noi il tavolo non lo abbiamo rotto».

Il sistema bancario teme il declassamento del debito del gruppo a livello di «titoli spazzatura». L'indebitamento è a livelli allarmanti e le cessioni non sono state concluse

Il pressing delle banche e l'intransigenza del Lingotto

Laura Matteucci

MILANO «Siamo fermamente impegnati a risolvere i problemi dell'auto». Poi: «L'azienda non può fare a meno di adeguare la capacità produttiva all'andamento delle vendite». Il che significa, in sostanza, produrre di meno, altrimenti «sarebbe a rischio il futuro di tutti».

Così scriveva, solo un paio di settimane fa, il presidente del Lingotto Paolo Fresco in una lettera indirizzata a tutti i dipendenti, distribuita in tutti gli stabilimenti del gruppo. Ed è con questo fermo proposito - produrre di meno - che la Fiat si ripresenterà, do-

mani mattina, al tavolo della trattativa con governo e sindacati. La traduzione, in termini di ricadute occupazionali, è quel numero, 8.100 esuberanti, che la Fiat ha sempre tenuto bloccato, che con ogni probabilità non potrà venire cambiato. Il numero degli esuberanti, per la Fiat, non può essere oggetto di trattativa. E, in realtà, è decisamente più ampio: compreso l'indotto, si parla di cifre astronomiche, 40mila persone.

Perché soltanto Berlusconi poteva uscire, una decina di giorni fa, dicendo che quella della Fiat «sarà una crisi passeggera». Solo dal '99 ad oggi, il risultato netto di Fiat è sempre stato negativo, l'azienda ha perso la possibi-

lità di progettare politiche di lungo periodo, vincolata da una sempre crescente mancanza di liquidità, gli investimenti non hanno fatto che diminuire. E l'esposizione con le banche, che già da mesi hanno aperto i rubinetti del credito proprio sulla base del piano presentato dai vertici del Lingotto, che prevede una significativa riduzione dell'indebitamento netto entro il 2003, è sempre più consistente. Sullo sfondo, il disastro del mercato italiano dell'auto che, secondo le prime stime, calerebbe anche nel mese di novembre (meno 6,2%). A giorni, intanto, è atteso pure il giudizio di Moody's sulla credibilità finanziaria del gruppo. Un declassamento del debito della Fiat a livello di

"Junk Bonds", cioè di titoli spazzatura, come hanno ipotizzato giornali stranieri, sarebbe un colpo durissimo. Per questo motivo le banche premono sui vertici dell'azienda affinché non ci sia alcun cedimento. «Non so se la Fiat cambierà o meno il piano, quello che chiedo è che rispetti gli impegni assunti nei nostri confronti», ha detto l'altro giorno Alessandro Profumo, amministratore delegato di Unicredit. I vertici di Unicredit, IntesaBci, Capitalia, SanPaolo Imi, Bnl, hanno già da tempo indicato una strada, quella delle dismissioni: Fidis Brazil la prima, e poi il 51% di Fidis, la finanziaria per il credito al consumo di Fiat Auto. Ma, per il momento, nulla da fare. Gli obiet-

tivi per quest'anno erano, da un lato, raggiungere un risultato operativo quantomeno in pareggio e, dall'altro, dimezzare l'indebitamento netto. Mentre mancano poche settimane alla fine dell'anno, appare difficile il raggiungimento di questi obiettivi. In questo momento è difficile, anche per le condizioni di mercato, vendere attività rilevanti e spuntare buoni prezzi. Inoltre c'è la sensazione che attorno alla Fiat si stia stringendo una morsa da parte di chi spera che un aggravamento della situazione potrebbe spingere gli Agnelli a cedere alcune perle come la Toro Assicurazioni e altre attività industriali come la Fiat Avio.

Gli scioperi prima di Natale

Ancora 17 giorni prima della tregua natalizia sul fronte scioperi che assicurerà servizi regolari dal 18 dicembre al 7 gennaio. Ecco, in sintesi, gli scioperi in programma fino a Natale.

- 6 DICEMBRE** Scuola: scioperano le rappresentanze di base del pubblico impiego, manifestazione a Roma.
- 11 DICEMBRE** Aerei: sciopero di quattro ore (dalle 12 alle 16) dei piloti Alitalia della Fit-Cis.
- 12 DICEMBRE** Aerei: sciopero personale Enav di quattro ore dalle 10 alle 14.
- 13 DICEMBRE** Pubblico impiego: incrociano le braccia 1,5 milioni di dipendenti pubblici di sanità, enti locali, ministeriali e parastatali. Treni: si ferma il personale degli impianti fissi delle Ferrovie, per uno sciopero dell'Orsa.
- 14 DICEMBRE** Treni: scatta alle 21 lo sciopero dei ferroviari aderenti all'Orsa. La protesta, di 24 ore, proseguirà fino alle 21 del giorno dopo.
- 16 DICEMBRE** Tram, bus, metro: si fermano per 24 ore i lavoratori del trasporto pubblico locale. Lo sciopero avverrà senza la garanzia dei servizi minimi ma dei soli servizi essenziali.