

Felicia Masocco

ROMA Fiat, si avvicina la stretta finale ma ad appena 48 ore dal vertice conclusivo fissato per giovedì a Palazzo Chigi nulla lascia intravedere una soluzione positiva della vertenza. Oggi sindacati di categoria e l'azienda saranno di nuovo al cospetto del governo, i primi la mattina, il Lingotto nel pomeriggio. A sorpresa le parti si sono viste convocate separatamente, si tratta quindi ancora di audizioni, di esplorazioni non di una trattativa a tre: la plenaria avverrà «successivamente» si apprende da un comunicato del ministro Marzano che terrà i colloqui, se sarà oggi o domani evidentemente dipende da come andranno.

I pronostici volgono al peggio, per il leader della Cgil Guglielmo Epifani «finirà senza accordo», per quello della Uil, Luigi Angeletti «una conclusione positiva è difficile». Dichiarazioni di chi, realisticamente, non riesce ad essere ottimista e che vanno registrate accanto a quelle del governo su cui sono puntati gli occhi e le aspettative visto che l'azienda riconferma il suo piano. Il ministro Maroni dice «no» all'intervento dello Stato nel capitale chiesto dai sindacati e ribadito ieri da Angeletti; sostiene che «il governo non può scrivere il piano industriale» e si rivolge all'azienda perché abbia «più coraggio» e «pensi anche alle conseguenze sociali». In serata, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, ha incontrato a palazzo Chigi Epifani, Pezzotta e Angeletti per sondare il terreno in vista di una mediazione messa sul piatto da Marzano sulla base delle condizioni di cui si è parlato in questi giorni: «salvataggio» temporaneo di Termini Imerese con «modello Melfi», ammortizzatori sociali, formazione, incentivi alla ricerca, contratti d'area. All'azienda si chiederebbe di cedere sui contratti di solidarietà o sulla cig a rotazione, e più risorse. Si corre contro il tempo dopo l'assenza di iniziativa da parte dell'esecutivo fin qui registrata, con il risultato che per i sindacati e i lavoratori non

Nessun fatto concreto se si escludono le lettere di licenziamento a otto lavoratori dell'indotto siciliano

Massimo Burzio

TORINO Mentre scatta l'allarme sopravvivenza per Mirafiori oggi a Torino ci saranno 4 ore di sciopero unitario per la vertenza Fiat con manifestazioni e presidi dei lavoratori davanti alla Prefettura, alla Rai, ad alcune sedi delle banche che stanno contribuendo al «salvataggio» della Fiat.

Per quanto riguarda il gravissimo problema del futuro di Mirafiori, la denuncia è partita dalle segreterie torinesi di Fim, Fiom e Uilm che hanno spiegato che «se il piano Fiat non dovesse cambiare, lo stabilimento correrebbe rischio, nel 2003, di scendere al 40% di utilizzo e cioè al di sotto della soglia minima di mantenimento dell'efficienza» dei costi fissi di gestione. Se, infatti e come ha lasciato intendere la Fiat nei giorni scorsi negli incontri di Roma, nei prossimi mesi una linea della Punto dovesse essere trasferita a Termini Imerese e «sostituita» a Mirafiori soltanto con quella della BMPV, il monovolume derivato dalla stessa Punto e nel contempo cesseranno, come ormai stabilito, gli assemblaggi di Panda e Marea, la produzione stimata dello stabilimento torinese scenderà nel 2003 a 138.000 vetture all'anno. Decisamente un calo pesante, forse impossibile da sopportare, per il più grande stabilimento italiano



(1.200.000 metri quadri) che rispetto al 2002 perderebbe 168.000 vetture rispetto alle 306.000 del 2002 e addirittura 460.000 nel raffronto con le 600.000 assemblate soltanto cinque anni fa. A una Fiat Mirafiori sempre meno «produttiva», corrisponderebbe, poi, secondo Fim, Fiom e Uilm anche un ulteriore calo dell'occupazione. Come hanno spiegato, Giorgio Airaudò e Claudio Stacchini della Fiom «1350 addetti che andranno in cassa integrazione tra pochi giorni per la fine della

La protesta degli operai dell'Alfa Romeo a Milano durante la visita del ministro del Lavoro Roberto Maroni  
Luca Brono/Ap



solidarietà

Da Termini a Melfi per bloccare la fabbrica

TERMINI Circa 500 operai dello stabilimento Fiat di Termini Imerese sono partiti ieri sera diretti alla volta di Melfi, sede della fabbrica modello del Lingotto. La colonna di circa dieci pullman arriverà nel centro lucano attorno alle 5 di questa mattina.

L'intenzione è di bloccare la produzione di Melfi per almeno tre giorni, fino al 5 dicembre, data indicata per l'invio delle lettere di cassa integrazione. «Poi si vedrà - avverte

Maurizio Calà, segretario provinciale di Palermo della Fiom Cgil - molto dipenderà dagli esiti dell'incontro di giovedì».

A Melfi intanto si sta preparando l'accoglienza per gli operai di Termini Imerese. In nottata la Fiom di Potenza - che per oggi ha indetto a Melfi uno sciopero di otto ore sia alla Fiat che nelle aziende dell'indotto - ha provveduto a montare una cucina da campo e alcuni stand per dare accoglienza agli operai siciliani. Sono in corso contatti con le Ferrovie dello Stato per cercare una sistemazione per la notte.

Oggi pomeriggio, inoltre, compatibilmente con l'andamento delle trattative a Roma, vi sarà una manifestazione che dovrebbe essere conclusa da un comizio del segretario nazionale della Fiom, Gianni Rinaldini. A Melfi è prevista anche la presenza di alcune decine di lavoratori dello stabilimento di Pomigliano d'Arco (Napoli).

A Mirafiori allarme sopravvivenza

Oggi sciopero e manifestazioni a Torino. In città gli esuberanti arrivano a 6mila

Marea ci saranno, tra sette mesi, i 2000 della Panda. A questi, però, «si aggiungeranno altri 1000 esuberanti da giugno 2003 quando dovrebbe partire il monovolume che prevede una produzione di 350 unità giornaliere contro le 760 Punto attuali» che emigrerebbero a Termini Imerese. Come ha chiarito Stacchini «In totale gli esuberanti previsti dal piano Fiat attuale sono circa 6000 e di questi 400 saranno in mobilità mentre per gli altri si tratterebbe di Cigs a zero ore. Una cifra cioè, molto superiore

ai 3750 inizialmente previsti anche perché non c'è alcuna garanzia di rientro per chi andrà in Cigs a zero ore». Secondo le drammatiche valutazioni del sindacato, quindi, tra il 2002 e il 2003 sarebbero 10.000 i dipendenti Fiat diretti in esubero, il che vorrebbe dire che negli ultimi tre anni, Mirafiori avrebbe perso già il 60% dei suoi addetti. «E la situazione è ancora più grave - ha aggiunto Stacchini - per l'indotto dove la proporzione tra lavoratori diretti e indiretti è di 1 a 3». A fronte di queste

cifre è chiaro che «è necessario che Fiat cambi il suo piano - ha spiegato Airaudò - e nel frattempo blocchi le procedure con strumenti come i contratti di solidarietà e la Cig ordinaria». Di «disastro per Torino» ha parlato Attilio Capuano della Uilm e per questo «è indispensabile che il governo smetta di fare il testimone e intervenga in modo diretto nel capitale Fiat» mentre il segretario torinese della Fim, Antonio Marchina ha ribadito che «Senza Mirafiori scompare il sistema industriale dell'auto

in Italia».

Oggi ci saranno presidi anche davanti alle sedi San Paolo e CRT dove verrà distribuito un volantino che minaccerà la «disdetta dei conti correnti» presso quegli istituti che «hanno approvato il piano Fiat». A Torino è arrivata una delegazione di lavoratori Opel del sindacato tedesco IG-Metall che è venuta a portare solidarietà ai colleghi della Fiat mentre si escludono altre iniziative «a sorpresa» di sensibilizzazione e protesta.

l'intervista

Cosmano Spagnolo  
Segretario generale Fim-Cisl

Giovanni Laccabò

MILANO Il 5 dicembre la trattativa Fiat imbocca il bivio finale. Ma si arriverà a una intesa? E sarà unitaria? Cosmano Spagnolo, segretario nazionale Fim-Cisl, ci tiene a confermare che, se ci sarà, l'accordo sarà unitario.

**Su dove poggia, Spagnolo, tanta convinzione?**  
«Per la sua importanza e per il clima che si è creato nel Paese, questa avventura è iniziata insieme e insieme si concluderà. Proveremo a trovare l'accordo».

**Sì, ma quale?**  
«Per fare l'accordo occorre che la Fiat modifichi il piano: non accettiamo né chiusure né fermate di impianti. Il piano si limita a razionaliz-

zare i costi, senza dare prospettive. Oggi si discute di Fiat Auto, ma in realtà siamo di fronte alla crisi dell'intero gruppo Fiat, e sulle sue scelte è dal '99 che la Fim pone interrogativi. I fatti ci danno ragione».

**Cambiare il piano: come?**  
«La proprietà deve fare una for-

Serve una forte ricapitalizzazione. Siamo l'unico Paese in cui il settore coincide con una sola azienda

te ricapitalizzazione. Servono nuove risorse ma oggi il piano è determinato dalle banche, non decide la Fiat ma le banche. È indispensabile una forte ricapitalizzazione da parte dell'azionista per generare un piano in direzione dell'uscita dal tunnel».

**E il governo?**  
«Il governo non può fare lo spettatore. Avrebbe fatto bene a riunire le banche e l'azionista, già da tempo. Il governo è parte in causa: ci dica qual è il suo disegno di politica industriale. Se è vero che Fiat Auto è il punto più alto della crisi Fiat, è anche vero che la crisi Fiat a sua volta è il punto più evidente della crisi dell'intero comparto industriale del Paese. Siamo di fronte a una crisi del capitalismo in Italia, crisi della grande impresa dovuta anche al fatto che manca una vera politica

industriale. Anche la Confindustria è della partita: perché allora con un input del governo non si dà vita con Confindustria a un gruppo di imprenditori? Se il caso Fiat è nazionale, lo è per tutti, anche per la Confindustria».

**Cosa chiedete al governo per risolvere il caso Fiat?**  
«Non io, ma il governatore della Banca d'Italia stima nell'ordine del 0,5-0,6% l'incidenza del settore auto sul Pil. E allora con quale politica industriale il governo difende il settore? Nessuno dei Paesi più industrializzati è sprovvisto del settore auto ma purtroppo tra quelli industrializzati siamo forse l'unico Paese in cui il settore coincide con un'azienda, e ciò perché in passato il Paese ha scelto di difendere il suo costruttore nazionale. Autobianchi, Alfa Romeo,

Lancia, tutto alla Fiat. Se è la scelta del Paese, cosa deve fare il governo? Deve pretendere la forte ricapitalizzazione. La Fiat la deve al Paese, prima che ai sindacati».

**E lo Stato? Deve entrare nel capitale?**  
«Innanzitutto l'azienda deve ricapitalizzare, le risorse le può reperire vendendo le quote Atlanet, Italenergia, altre partecipate. Solo dopo lo Stato può intervenire direttamente, non per sostituirsi all'azionista ma per garantire il risanamento e consolidare il settore».

**E se salta l'alleanza con Gm?**  
«Non deve saltare, altrimenti la Fiat potrebbe ritrovarsi senza alleati e sarebbe morta. Ma non si deve nemmeno accelerare l'alleanza con Gm, perché ciò comporterebbe la svendita di Fiat Auto e saremmo l'ul-

timo imprenditore europeo. Invece serve un'alleanza vera con Gm, ad esempio una joint venture al 50 per cento. Solo se risanata e rilanciata la Fiat potrebbe arrivare all'appuntamento in grado di dettare condizioni e avviare la fase di sviluppo».

**Ma l'accordo con Gm prevede**

Con Gm ci vuole un'alleanza vera. Accelerando i tempi il rischio è che si arrivi ad una vera e propria svendita

che Fiat possa decidere di vendere tra il 2004 e il 2009.

«In tal caso Gm sarebbe obbligata a comprare, ma non c'è scritto da nessuna parte che la Fiat è obbligata a vendere. E allora perché vendere nel 2004? Spostiamo in avanti il momento dell'integrazione: noi saremmo nella joint in pari dignità, e non subalterni».

**Se si spostano in avanti i tempi come gestiamo gli esuberanti?**  
«Se lavoriamo in quella prospettiva, per il prossimo anno e mezzo non cambia niente e quindi possiamo far diventare congiunturale tutto ciò che ora è strutturale, e quindi diciamo no alla cig a zero ore, alle chiusure e alle fermate di impianti. Usiamo invece i contratti di solidarietà, la rotazione, tutti gli strumenti alternativi alle ipotesi strutturali».

“ Riprende stamane il negoziato con tavoli separati in un clima di grande pessimismo. Vertice serale di Letta con i leader sindacali ”



La General Motors applaude la linea dura: il piano è solido. La Borsa e le banche brindano mentre gli operai di tutti gli stabilimenti non rinunciano alla lotta ”

Fiat, ultime speranze per l'accordo

Il Lingotto non cambia il piano e va alla rottura. Epifani: questo è un grave errore

va da Detroit il placet, scontato ma finora inesperto, al piano Fiat. «Un piano solido, che affronta i punti giusti e rappresenta una sfida», così lo ha definito Rick Wagoner amministratore delegato di General Motors che già detiene il 20% di Fiat Auto. Se serviva, ecco una nuova spinta all'azienda ad andare avanti sulla strada tracciata. Un'altra arriva dall'amministratore delegato di Intesa-Bci, Corrado Passera «è necessario mandare avanti con la ristrutturazione». La fiducia accordata da GM che ritiene di non aver fatto un «cattivo affare» con Fiat rianima il titolo in Borsa che si porta a fine seduta in rialzo del 3,43% dopo un rialzo superiore al 6% nel corso della giornata. Dalla Polonia arriva invece la conferma che dal 2003 la Fiat lancerà la produzione della sua «mini», la «Small», che verrà fatta appunto in terra polacca, a

Tychy, dove il Lingotto ha investito 250 milioni di euro su un totale di 570 milioni per il nuovo modello di piccola cilindrata.

Notizie dall'estero che non mutano il drammatico quadro italiano: ieri al Maurizio Costanzo Show il responsabile relazioni esterne della Fiat, Maurizio Beretta ha difeso le scelte di Torino, «è un piano importante» e non è vero che gli investimenti «sono tra i dati al 2005-2006», «già dall'anno prossimo sono previsti modelli di grandissima importanza». «Cinquemila miliardi di vecchie lire l'anno non sono uno scherzo», ha aggiunto. Ad incalzare chiedendo immediati e massicci investimenti era stato il leader della Cgil Guglielmo Epifani il quale ha pochi dubbi su come andranno le cose: la trattativa tra Fiat e sindacati «finisce senza accordi», ha detto, «la Fiat andrà avanti con il suo piano, chiederà gli stabilimenti e metterà fuori i lavoratori». Il responsabile Lavoro dei Ds Cesare Damiano torna a sottolineare la necessità di modificare il piano perché ci siano «garanzie per tutti gli stabilimenti», quindi «l'insufficienza» del tempo a disposizione, «ne occorre dell'altro - afferma - per favorire una trattativa vera sulla politica industriale».

Le confederazioni non escludono una fermata generale dell'industria in caso di scontro