

mibtel	 <p><b>-0,94%</b> <b>17.931</b></p>	petrolio	 <p><b>Londra</b> <b>\$ 28,53</b></p>	euro/dollaro	 <p><b>1,0377</b></p>
--------	--	----------	--	--------------	---

**AEREI, DIFFERITO LO SCIOPERO DI DOMANI**

MILANO Voli regolari domani negli aeroporti italiani. Il ministro dei Trasporti Lunardi ha differito infatti ad altra data lo sciopero di otto ore proclamato per la giornata di domani dai controllori di volo aderenti alle organizzazioni sindacali Cisa-Av, Licta, Anpact e Cila-Av. Il ministro ha così accolto l'indicazione della Commissione di garanzia che aveva dichiarato illegittima l'agitazione in quanto in violazione delle regole vigenti nel settore del trasporto aereo. L'agitazione infatti «non rispetterebbe - secondo quanto scritto dalla Commissione di garanzia - l'articolo 32 della regolamentazione provvisoria del trasporto aereo, secondo il quale, una volta trascorsi 45 giorni dalla prima azione di sciopero, le procedure di raffreddamento del conflitto vanno nuovamente esperite, anche nell'ambito della stessa vertenza».

Differito lo sciopero di domani, restano comunque in programma altre agitazioni già proclamate nel settore del trasporto aereo. Il 21 gennaio si fermeranno per 4 ore (dalle 12 alle 16) i piloti e assistenti di volo di tutte le compagnie aeree, aderenti a Filt Cgil, Fit Cisl, Ugl, Anpac, Anpav, Up; stesso sciopero di quattro ore, nella stessa fascia, proclamato separatamente dalla Uilt e dal Sulta. Il 22 gennaio sono in programma 24 ore di sciopero per i controllori di volo del Cav dell'aeroporto di Catania. Il 25 gennaio si fermerà invece per 4 ore (10-14) il personale aeroportuale delle società Sea e Sea Handling di Malpensa e Linate, per un'agitazione indetta da Cub trasporti e Slat Cobas. Il 31 gennaio infine scioperano per 4 ore (14-18) gli assistenti di volo di Air One aderenti a Filt, Fit e Uilt.

**Firenze città aperta**  
i giorni del Social Forum  
in edicola con l'Unità  
a € 4,50 in più

# economia e lavoro

**Il grande gioco dell'oca**  
extracomunitaria  
in edicola con l'Unità  
a € 3,60 in più

## Ultima novità: dividere in due la Fiat

*Ipotesi di scissione, gli Agnelli e le banche vogliono liberarsi dell'auto. Attesa per il piano Colaninno*

Roberto Rossi

MILANO Nella serie di ipotesi e piani che si rincorrono in questi giorni e che riguardano le sorti della Fiat, c'è ne è una che desta particolare stupore: quella che prevede una scissione di Fiat Auto da Fiat Spa.

Il progetto, di cui avrebbero parlato gli istituti creditori del Lingotto riuniti ieri mattina a Milano, sarebbe in via di definizione. La scissione dell'auto «è un piano che può prendere forma» sin diec in Borsa, «sarebbe un'evoluzione dell'accordo tra Fiat e banche».

Secondo il parere di alcuni operatori, la divisione - con la separazione dei destini di auto e della holding che controlla fra l'altro Toro, un'importante quota in Edison e le varie partecipazioni editoriali - potrebbe rendere più appetibili entrambe le società e facilitare la gestione del debito del gruppo. Ma non solo. Potrebbe facilitare anche l'ingresso di nuovi soci nell'auto senza allentare il controllo della famiglia Agnelli sulle altre attività del gruppo. Una scissione che vedrebbe concordare, oltre alle finanziarie degli Agnelli Ifi e Ifil, anche gli americani di General Motors.

C'è da chiedersi però come questo piano possa essere attuato. Una tale operazione non avrebbe alcuna logica finanziaria, se non quella alleviare le pene degli Agnelli. Il piano non fu preso in considerazione neanche quando le cose per l'auto andavano a gonfie vele. Perché dovrebbe avere una sua validità adesso? Visto lo scarso valore di Fiat

Auto chi potrebbe volerla? La società naviga in cattive acque (la sua posizione finanziaria netta dovrebbe essere negativa per 2,6 miliardi di euro). Una scissione creerebbe una società ad azionariato più diffuso ma con un valore, almeno oggi, vicino allo zero. Il rischio è che a rimetterci siano sempre i piccoli azionisti.

Inoltre, senza un gruppo solido alle spalle, Fiat Auto potrebbe avere



Una catena di montaggio della Fiat. A sinistra, Roberto Colaninno

la necessaria fiducia dal mercato solo dopo una ricapitalizzazione che inietti capitale fresco oppure trovando un nuovo socio forte. Magari uno come lo Stato. Perché tra le tante ipotesi circolate ieri c'è stata anche quella, peraltro smentita, di una partecipazione del Tesoro con una forte quota di capitale. Il paventato progetto, con la complicità del consulente Vitale & Associati, avrebbe previsto in primo luogo il riassetto della compagnia azionaria del settore Fiat Auto, per il tramite di un'importante ricapitalizzazione (5 miliardi di euro per cassa oltre al 56% di Ferrari), idonea a fornire al gruppo i mezzi necessari per sostenere l'impegnativo piano industriale di rilancio.

Ma quello del Tesoro non è stato il solo piano a circolare per le stanze della city milanese. Un altro è quello di Sanpaolo Imi. L'ipotesi attribuita alla banca vicina alla famiglia Agnelli è quella di trasferire le partecipazioni ritenute strategiche (come Hdp e Toro nonché la quota

di Capitalia) in una nuova società. Questa società farebbe riferimento agli Agnelli e alle banche stesse. La parte che resterebbe fuori - auto, camion e trattori - potrebbe essere oggetto di negoziazioni con Colaninno o con altri soggetti.

Già perché nel bailame di ipotesi circolate c'è anche quella di una nuova cordata che si contrappone al ragioniere di Mantova. Voluta da Umberto Agnelli il quale sarebbe peraltro in rotta con il resto della famiglia. Chi? I soliti nomi. Franco Tatò, Cesare Romiti, Emilio Gnutti.

Se le ipotesi che circolano sono queste, le certezze di giornata sono state poche. La prima è la discesa del titolo Fiat che ha perso ieri lo 0,68%. La seconda è la riunione fra banche creditrici e vertici Fiat oggi a Milano. La terza è quella della presenza di Roberto Colaninno. Impegnato sempre nella stesura del piano per il rilancio del Lingotto, l'industriale mantovano scoprirà le carte fra una decina di giorni.

## Quei manager spinti verso la concorrenza

*Da Mirafiori c'è stata una fuga di professionisti che hanno avuto successo altrove*

Massimo Burzio

TORINO Designer, manager, tecnici. Gente capace di lavorare giorno e notte per ideare nuove auto che una volta prodotte da quegli stessi operai e in quegli stessi stabilimenti che oggi sembrano diventati soltanto un "peso", permettevano alla Fiat di essere ai vertici delle classifiche europee di vendita. All'inizio degli anni '90, ad esempio, Mirafiori lottava per il primato continentale delle consegne e tallonava di pochi punti percentuali la Volkswagen. Oggi, invece, le cose sono diverse e per cercare di interpretare la crisi Fiat vale la pena pensare anche a quei "colletti bianchi" che hanno lasciato l'azienda o per scelta personale o perché costretti.

E senza scomodare Vittorio Ghidella, l'uomo dell'auto grazie al quale sono nate la Uno, la Cromia e la Lancia Thema e Delta e lasciò dopo aver perso la "guerra" con Cesare Romiti, proviamo a fare qualche nome di manager che se ne è andato o per incompatibilità con i vertici o perché non vedeva prospettive e ha trovato successo altrove.

Cominciamo con quel Walter de Silva che oggi è il capo del design della Seat e dell'Audi e a cui si deve la linea delle Alfa 145, 146, 156 e 147. Fu costretto a lasciare la Fiat Auto perché avendo chiesto maggiori spazi all'amministratore delegato Cantarella gli venne risposto che l'azienda, per lui, "pensava ad altre soluzioni". E la soluzione venne trovata, ma dal gruppo Volkswagen. A Torino, poi, c'era anche un certo Enrico

Fumia che aveva disegnato la Lancia Y. Se ne andò, pare, dopo una discussione sempre con Cantarella.

Sarà, inoltre, stato utile alla Fiat farsi sfuggire un ingegnere esperto come Bruno Cena, l'uomo che ha sviluppato la Lancia Delta, l'Alfa 156 e tanti altri modelli di successo della Fiat Auto e che, è diventato amministratore delegato della Carrozzeria Bertone? E altri esempi potremmo fare. Come quell'altro ingegnere che proveniva dalle competizioni automobilistiche ma fu mandato ad occuparsi di monovolume e veicoli commerciali e che oggi lavora presso un altro designer torinese.

Ma anche in altri settori c'è stata un'uscita da Fiat di grandi professionalità. All'Autogerma, la società Volkswagen che in Italia

vende i marchi VW, Audi, Seat e Skoda c'è un amministratore delegato nato in Alto Adige, Johann Wohlfarter, che guarda caso lavorava ottimamente all'Alfa Romeo in Germania. E altrettanto dicasi per l'attuale presidente della Bmw in Italia, Marco Saltalamacchia che è anch'egli di provenienza Fiat.

Tanti altri nomi si potrebbero citare anche se manca la controprova e cioè non sappiamo se le cose, oggi alla Fiat, sarebbero anche minimamente diverse se le persone che abbiamo ricordato lavorassero ancora a Mirafiori e dintorni. Va anche detto che, di norma, ad ogni cambio di azienda i "colletti bianchi" spuntano migliori trattamenti economici e all'estero il turn over dei dirigenti e direttori è una regola. Resta il

fatto, però, che dalla Fiat negli ultimi anni c'è stata una sorta di fuga di cervelli. Nonostante questo, non si può credere che a Torino abbiano smarrito di colpo la capacità di saper fare le auto. Non è così ed è vero l'esatto contrario. Anche perché non si spiegherebbe il successo di auto come la Punto, le Alfa 147 e 156, la Lancia Y. Né sarebbe comprensibile il fatto che Fiat sia ai vertici in Europa e leader in Italia per i veicoli commerciali e cioè mezzi che devono essere per forza "ottimi" e affidabili visto che i loro utenti li considerano soprattutto strumenti di lavoro. E sarebbe altresì inspiegabile il perché la prestigiosa rivista Usa, Automotive News, abbia eletto "donna dell'anno" l'ingegner Cristina Siletto che guarda caso lavora a Torino e alla Fiat Auto.

La famiglia vuole esaminare il progetto dell'imprenditore mantovano. Oggi vertice con gli istituti di credito



Verso la firma separata sull'accordo per la mobilità breve alla Comau e alla Magneti Marelli. La Fiom decisa a non avallare l'intesa. Oggi riunioni dei tre coordinamenti

## La crisi del Lingotto allontana i sindacati metalmeccanici

Felicia Masocco

ROMA I sindacati metalmeccanici si dividono sulla Fiat, all'orizzonte si profila una gravissima rottura e una firma separata sull'accordo per la mobilità corta per circa 400 lavoratori di Comau, Magneti Marelli e altre aziende del Gruppo. Sarebbe questo un atto, il primo, in applicazione dell'accordo di programma voluto da Fiat e governo agli inizi di dicembre - che ha contato 8.100 esuberanti - già respinto da tutte le sigle sindacali. La Fiom non intende avallarlo, Fim e Uilm ritengono di dover «gestire» la crisi. Senza un'intesa, ricordano, a lasciare il lavoro sarebbero gli addetti più giovani e quelli con meno carichi

familiari. Le divergenze erano nell'aria nei giorni scorsi e l'altro ieri sono venute al pettine nell'incontro tra i segretari generali. Oggi si riuniranno separatamente i coordinamenti dei delegati auto dei tre sindacati metalmeccanici, l'ultima parola spetterà a loro, ma i miracoli non sono all'ordine del giorno. Inutile dire che una soluzione che salvaguardi l'unità di azione sulla crisi del più grande gruppo industriale del Paese verrà cercata fino alla fine, e nelle dichiarazioni di ieri nessuno tra i sindacalisti ha voluto parlare di rottura, ma se i delegati non rovesceranno le indicazioni delle segreterie di rottura si tratterebbe. L'appuntamento ufficiale è per lunedì al ministero del Lavoro, ieri è arrivata la convocazione alle aziende e ai sindacati.

La Fiom sostiene la sua posizione parlando di «coerenza con i giudizi espressi finora»: «Il nostro orientamento - spiega il leader Gianni Rinaldini - è di non firmare alcun accordo sulla mobilità. La valutazione definitiva verrà fatta dal coordinamento». C'è da chiedersi perché Fim e Uilm che con i meccanici Cgil hanno bocciato il piano industriale con annessi e connessi ora vogliono firmare un'intesa che di fatto lo applica: «Ci sono lavoratori che vogliono andare volontariamente in mobilità verso la pensione - spiega il segretario generale della Uilm Antonino Regazzi - ed è una cosa da favorire. È questa l'indicazione che darò ai delegati della Uilm».

Sono le stesse motivazioni che si sentono in casa Fim, anche se i metalmeccanici



Una manifestazione di metalmeccanici Durante/Ansa

della Cisl sono orientati a far decidere le Rsu dei singoli stabilimenti. «Dobbiamo tenere presente che la mobilità è diversa dalla cig - osserva il segretario nazionale Fim Cosmano Spagnolo - senza un accordo escono i giovani e resta chi può andare in pensione. È un problema per il sindacato non firmare anche se questo non cambia il giudizio sul piano Fiat».

Si va delineando lo stesso schema del settembre scorso e prima ancora di luglio: con tre accordi firmati da Fim e Uilm, respinti dalla Fiom, la Fiat mise in mobilità 3.462 lavoratori sulla base di un piano industriale presentato a maggio. Lo stesso riproposto a ottobre e poi a dicembre e che ha scatenato la dura protesta degli operai. Non firmando, la Fiom ci aveva visto

lungo. Metalmeccanici verso la rottura, dunque, e a dividere non è come si pensava il dibattito anche aspro sulle forme di lotta: se lo sciopero della categoria su cui Fim e Uilm dicono di non avere alcuna contrarietà o quello dell'industria voluto da Fiom e Cgil, in viso alla Cisl ma con la Fim «pronta a ragionarci su» come assicura Spagnolo.

Nei coordinamenti oggi si discuterà anche di come proseguire la lotta. Se sarà ancora unitaria è tutto da vedere.

Quel che invece è certo è che dopo la questione della mobilità si aprono quella di Termini Imerese e quella della cassa integrazione: e per entrambe il problema è lo stesso, ossia se si deve trattare oppure no.