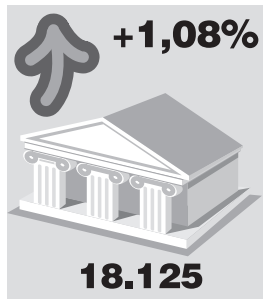
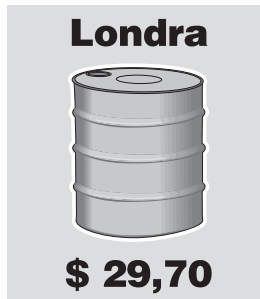


NUOVO BALZO DEI PREZZI DI ORO E PETROLIO



petrolio



euro/dollaro



MILANO Sul fronte mediorientale tornano a spirare i venti di guerra e sui mercati petroliferi si riaccende la preoccupazione sui possibili riflessi sull'offerta mondiale di oro nero. Le quotazioni del greggio hanno ripreso così a correre, mettendo a segno un rialzo intorno all'1,7-1,8% con il Brent, il greggio di riferimento europeo, di nuovo sopra quota 29 dollari al barile ed il wti, il petrolio americano, sopra 31 dollari al barile. Un rialzo, quello di ieri, che ha interrotto la tendenza ribassista imboccata negli ultimi giorni dai prezzi del petrolio e legata, sostanzialmente, all'atteso aumento della produzione che l'Opec dovrebbe decidere nel corso del vertice straordinario, convocato per domenica a Vienna.

L'apertura dei rubinetti del Cartello per contenere il livello delle quotazioni sembra così aver già esaurito il

proprio effetto sui mercati. Anche perché alcuni operatori si sbilanciano nel prevedere che l'atteso aumento produttivo sarà limitato (1-1,5 milioni di barili al giorno in più contro gli ipotizzati 2) e comunque sono convinti che ci vorrà almeno un mese affinché l'effetto dell'incremento arrivi sul mercato americano, quello cioè che in questo momento desta più preoccupazioni. Gli Usa sono infatti il mercato su cui più di ogni altro si riflette lo sciopero venezuelano causa, nell'ultimo mese, delle nuove fiammate del prezzo del greggio.

Il timore di guerra e il dollaro debole continuano intanto a spingere in alto le quotazioni dell'oro, che ieri si è riportato oltre 356 dollari sul mercato londinese, sui livelli segnati già lunedì scorso che costituiscono i massimi dal marzo 1997.

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

Il ruggito di Barberis: scissione Fiat? Fantasie

Ma lo scorporo dell'auto è vicino. Banche contente: calano perdite e debiti. Possibili «sviluppi» del piano

Roberto Rossi

MILANO «Per la Fiat abbiamo un solo piano. È quello approvato dalle banche e in questo crediamo». Alessandro Barberis, amministratore delegato del gruppo di Torino, alza la voce. Esmentisce ogni ipotesi di scissione tra Fiat Auto e Fiat Spa, in una giornata contraddistinta ancora da fantomatici dossier e piani alternativi a quello che Roberto Colaninno sta mettendo a punto.

L'uscita mattutina di Barberis, a Palermo per un incontro con il presidente della Regione Sicilia Salvatore Cuffaro, dimostra però di avere vita breve. Perché la sera, dopo la riunione a Milano con le banche creditrici, non ha più lo stesso significato.

Nel faccia a faccia con Capitalia, UniCredit, Banca Intesa e Sanpaolo Imi, il gruppo di Torino ha fatto presente di aver «raggiunto gli obiettivi di riduzione dell'indebitamento prefissati» e gli istituti hanno confermato il loro appoggio al piano concordato in primavera. Un apprezzamento ricevuto «nei giorni scorsi anche da General Motors». Ma non solo. Le quattro banche hanno anche manifestato, si legge nella nota finale, «la disponibilità a effettuare, insieme all'azienda, analisi su eventuali sviluppi finanziari per accompagnare l'evoluzione del piano industriale».

Che significa? La formula utilizzata è alquanto vaga. Una scatola vuota che potrebbe includere qualsiasi ipotesi. E al momento, in attesa del piano Colaninno, l'unica che appare probabile è proprio quella dello scorporo del settore auto. Un'idea che ha di nuovo fatto il giro di investitori e banche. E non è stata l'unica. Perché ieri a piazza Affari erano in pista almeno due opzioni, oltre a quella Colaninno. Una, la più improbabile, è stata esclusa grazie alla smentita dei presunti interessati. L'altra ancora resiste perché collegata proprio all'ipotesi di scorporo.

La prima avrebbe voluto Luca Cordero di Montezemolo, attuale presidente Ferrari, come capofila di una cordata per entrare nel capitale di Fiat e contrapporsi al progetto del-

l'ex numero uno di Telecom Italia. Il compagno di strada e, soprattutto, di portafoglio in questa operazione sarebbe stato il finanziere bresciano Emilio Gnutti. Lo stesso che, a fianco di Colaninno, era stato l'artefice della scalata al colosso telefonico. Poche ore dopo una nota della Ferrari riportava lo «stupore» di Montezemolo definendo la notizia «totalmente infondata».

La seconda ipotesi è quella che ha ancora maggiore credito, nonostante le parole di Barberis. Ed è la stessa sostenuta dal Financial Times seppur con qualche variante. Questa idea parte dal principio che gli Agnelli escano completamente dal settore auto, includendo in questa dicitura anche quello delle ruote (camion e trattori). Per fare questo sarebbe necessario scindere il settore e metterlo all'asta. Ma per arrivarci è indispensabile ricapitalizzare l'auto con almeno 5-6 miliardi di euro. Con quali soldi? Una strada sarebbe quella di vendere attività della Fiat. Quali? Fiat Avio e Toro, valutati dal mercato rispettivamente 1,5 e 3,5 miliardi di euro. La partecipazione in Hdp (la holding che controlla il Corriere della sera), quella in Mediobanca, Italennergia e tutte le altre rimarrebbero in Fiat Holding.

Nel frattempo, tra un'ipotesi e l'altra, Colaninno, che userà la Omniainvest per l'eventuale operazione, si sta muovendo con una serie di incontri. Oggi forse sarà il turno di Corrado Passera, amministratore delegato di Banca Intesa, che anticipa, di pochi giorni, quello con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta.

I contatti di Colaninno con politici e banchieri, mentre si parla di un interesse di Gnutti



Alessandro Barberis ieri a Palermo ha incontrato gli operai di Termini Imerese davanti la Regione siciliana Naccari/Ansa

Fermata alla Avio. Annunciato un calo del 27% della produzione

MILANO Sciopero e corteo per i quasi duemila lavoratori della Fiat Avio. La protesta è stata attuata ieri mattina da Fim, Fiom e Uilm «contro l'indisponibilità dell'azienda a mettere in cassa integrazione a rotazione i lavoratori durante il periodo di trasferimento delle linee da Torino a Rivalta». La Fiat Avio ha annunciato ai sindacati un calo del 27% della produzione nel 2003, ma ha dato rassicurazioni sulle prospettive del gruppo. Oggi è previsto un nuovo incontro con l'azienda che si terrà presso l'assessorato regionale al Lavoro.

«Ha dell'incredibile - è stato il commento di Giorgio Airaud, segretario della Fiom di Torino - la non disponibilità della Fiat Avio ad attuare la rotazione dei lavoratori che andranno in cassa integrazione

straordinaria per il trasferimento dello stabilimento da Torino a Rivalta. È una non disponibilità che nasconde problemi più gravi. La Fiat Avio, di cui è prevista la vendita per risanare l'indebitamento della Fiat Auto, non dà garanzie sul futuro occupazionale dello stabilimento torinese, preannunciando per il 2003 un calo della produzione del 27% e rifiutando di gestire questo calo con gli strumenti ordinari. Questo - osserva Airaud - vuol dire che anche all'Avio si preparano licenziamenti».

«La vicenda della Fiat Avio - ha commentato Antonio Sansone, responsabile Fiat della Fim di Torino - è il primo banco di prova per una ripresa delle relazioni sindacali in Fiat dopo il 5 dicembre. Speriamo che segni una discontinuità».

la polemica

«Futuro sempre incerto per Termini Imerese»

MILANO Dopo l'incontro di ieri tra l'amministratore delegato della Fiat, Alessandro Barberis, con il presidente della Regione Sicilia, Salvatore Cuffaro, restano ancora dubbi sul futuro dello stabilimento Fiat e dei suoi lavoratori. Barberis ha annunciato che nel 2003 la Fiat investirà 50 milioni di euro nello stabilimento di Termini e che è diminuito da 430 a 250 il numero degli operai destinati alla mobilità lunga. Secondo Barberis gli altri dipendenti rientreranno a settembre per la produzione della Fiat Punto restyling, che non verrà più assemblata a Mirafiori, ma solo a Melfi e Termini, dove la produzione giornaliera salirà da 300 a 450 vetture. Il Lingotto ha precisato che Termini «riprenderà la produzione su due turni lavorativi per cinque settimane non consecutive entro il primo trimestre» e che da aprile, alla sospensione dell'attività, partirà un piano di formazione e addestramento professionale per i lavoratori.

Cauti i commenti di Cgil e Cisl. Per il segretario provinciale della Cgil, Francesco Cantafia, «ciò che è stato detto sembrerebbe andare verso un miglioramento dell'accordo di programma» mentre Paolo Mezzo e Giuseppe Lupo, segretari regionale e provinciale della Cisl, parlano di «passaggio propedeutico all'apertura di un tavolo territoriale». «Il fatto che le istituzioni locali abbiano compreso che quel piano va cambiato è un grande passo in avanti - ha detto Cantafia - Le iniziative prese per modificare quel piano e le lotte sindacali por-

tate avanti senza sosta sono un mix che sta funzionando». Ma per Cantafia non basta: «Il piano è ancora insufficiente, non si parla in maniera evidente del rilancio dello stabilimento di Termini. Dopo le buone notizie sulla riduzione della mobilità, aspettiamo che il governo al tavolo industriale dica come utilizzerà i 250 milioni di euro per incrementare l'occupazione e lo sviluppo della fabbrica». Per Mezzo e Lupo se arriveranno davvero «i 50 milioni di euro a Termini sarebbe un grande passo avanti. Ma tutto è da verificare».

Per il segretario dei Ds in Sicilia, Antonello Cracolici, «al di là dell'ottimismo di facciata, dopo l'incontro tra i vertici Fiat e il presidente della Regione resta la realtà che già conosciamo: il futuro dello stabilimento di Termini resta incerto e precario, perché legato esclusivamente al mercato dell'auto». Secondo Cracolici «da parte Fiat non si intravede alcun piano innovativo per le future produzioni nello stabilimento, che resta uno stabilimento "a termine", legato esclusivamente al restyling della Punto. E dalla Regione non è arrivata alcuna proposta concreta per l'area industriale di Termini, se non vaghe e inconsistenti promesse di "incentivi" e "aiuti"». Intanto il consiglio di fabbrica ha deciso un pacchetto di 6 ore di sciopero da svolgersi durante la prima delle cinque settimane di riapertura. Protesta che verrà sospesa se negli stessi giorni avrà luogo lo sciopero generale in Sicilia.

vi. lo.

Sulla gestione della mobilità posizioni differenti tra le tute blu della Cgil e le altre sigle. Rinaldini: non possiamo accettare l'intesa tra il Lingotto e il governo, siamo costretti ad andare da soli

Metalmeccanici divisi, la Fiom proclama uno sciopero di 8 ore

Felicia Masocco

ROMA Fim, Uilm e Fismic rompono l'unità d'azione con la Fiom e firmano intese separate che applicano, sulla mobilità corta, il piano di ristrutturazione sigillato dalla Fiat e dal governo ai primi di dicembre e bocciato anche dai metalmeccanici Cisl e da quelli della Uil. Le avvisaglie della pesante spaccatura c'erano, la conferma è arrivata ieri dai coordinamenti dei delegati auto che i sindacati hanno riunito separatamente. E ancora prima che si definisse il panorama delle posizioni, si contava la firma senza la Fiom che realizza la linea aziendale in quel di Venaria (alla Magneti Marelli Silenzamento) con Fim, Uilm e Fismic che hanno posto la loro sigla sotto l'avvio della mobilità

per 90 lavoratori (65 operai e 25 impiegati), prima tranche dei 500 complessivamente previsti dal piano di ristrutturazione. Analogo accordo in serata (60 addetti) alla Magneti Marelli Sospensioni, all'interno di Mirafiori. Degli altri si discuterà da lunedì al ministero del Lavoro.

La Fiom non ci sta e ha proclamato otto ore di sciopero da farsi entro gennaio nelle aziende del Gruppo e nell'indotto. È nettamente contraria alla mobilità e «agli strumenti che cancellano i posti di lavoro»: la sua proposta è la cassaintegrazione a rotazione e/o contratti di solidarietà per tutti i lavoratori interessati. Va da sé che di cig a zero ore, anticamera del licenziamento, non se parla.

Con un ragionamento improntato sulla «riduzione del danno», ossia è meglio far sì che i lavoratori che possono andare in pensione ci



Gianni Rinaldini

vadano piuttosto che far licenziare i più giovani. Fim, Uilm e Fismic con gli accordi sulla mobilità rischiano di prestarsi come cavallo di Troia per una serie di intese che stabilimento dopo stabilimento applicheranno il piano degli 8100 esuberanti. L'alternativa di continuare a far fronte comune per arrivare alla modifica del piano come s'era sempre detto - ed è su questo che i lavoratori sono stati chiamati a lotte durissime - è stata per il momento accantonata. Nonostante la posizione ribadita ieri dalla Fiom solo un mese fa fosse da tutti condivisa.

«Noi siamo rimasti sulla stessa posizione concordata insieme a Fim e Uilm il giorno in cui rifiutammo l'accordo di programma governo-azienda. Non capisco perché loro, invece, hanno cambiato idea». Per Rinaldini chiudere un accordo «significa accettare il piano indu-

striale della Fiat». Non solo, la conseguenza potrebbe essere «una valanga di mobilità perché - spiega - anche le fabbriche dell'indotto ora si sentiranno incentivate a scegliere la mobilità piuttosto che la cig a rotazione». Quanto alle divergenze, ad una rottura che non era affatto auspicabile, Rinaldini osserva: «Mi preoccupano le divisioni, ma noi sosteniamo le posizioni unitarie. Sono gli altri che firmano accordi separati».

Di diverso avviso, per i rappresentanti delle altre sigle è la Fiom a sbagliare: «perché - dice Cosmano Spagnolo, responsabile Auto della Fim - la nostra opinione sul piano Fiat non è cambiata. Anche noi crediamo necessaria una giornata di lotta dell'intera categoria, già decisa unitariamente. Riteniamo anche che vada fatta una discussione con le confederazioni per valu-

tare una protesta generale dell'industria. La Fiom doveva decidere con noi e non da sola». Dalla Fim la posizione emersa è che siano le Rsu a decidere sulla mobilità. Per il responsabile Auto della Uilm, Giovanni Contino, «la Fiom ha iniziato un confronto con noi e ha poi deciso lo sciopero da sola. Il nostro giudizio sul piano rimane negativo, ma raggiungere accordi sulla mobilità è una questione di buon senso».

Sembra di tornare indietro: alle altre intese senza la Fiom proprio sulla mobilità in Fiat; o all'articolo 18; o, ancora prima al rinnovo del biennio economico concluso con una clamorosa spaccatura. Ora si ricomincia. Per lunedì 20 Federmecanica ha convocato tutti i sindacati metalmeccanici per avviare le trattative sul rinnovo del contratto. Com'è noto sono state presentate piattaforme separate.