

Domani riaprono le fabbriche del gruppo dopo la lunga pausa natalizia. Attesa per le novità dal negoziato con General Motors

«Lo Stato nella Fiat? Da non escludere»

I sindacati chiedono al governo un maggior impegno nella soluzione della crisi

Angelo Faccinotto

MILANO Dopo la più lunga fermata produttiva della storia del Lingotto, mentre si riprende a discutere del ruolo dello Stato nell'azienda, si torna in fabbrica. Ma sarà un morde e fuggi e nemmeno per tutti. Il 2005, per i 26mila dipendenti della Fiat, è iniziato all'insegna della cassa integrazione - nove giorni di riposo forzato - come all'insegna della cassa integrazione era finito il 2004. Solo negli stabilimenti Alfa Romeo di Pomigliano e alla Sevel (veicoli commerciali) la produzione non si è mai fermata. Ma domani si ricomincia. Quasi dappertutto.

A Torino, dove in questo periodo sono state prodotte circa 8mila vetture in meno, rientreranno i 5.400 addetti delle Carrozzerie delle linee dell'Alfa 166, della Thesis, della Lybra e anche quelle della Punto, dell'Idea, della Musa, della Multipla. Di nuovo in fabbrica anche i 450 addetti delle Presse, legati alle carrozzerie di Mirafiori e alla Sata di Melfi dopo che, in queste settimane, avevano lavorato esclusivamente i 250 addetti alla produzione per Pomigliano. A Melfi, circa 5mila addetti, si ricomincerà questa sera alle 22, quando in fabbrica entreranno gli operai del primo turno del 10 gennaio. I 1.400 lavoratori di Termini Imerese torneranno invece a timbrare il cartellino domani mattina. Lo stesso avverrà a Cassino. Qui, però, la situazione è più complessa. Oltre alle difficoltà di mercato incontrate dai diversi modelli della Stilo, dal 5 novembre i circa 3.500 dipendenti dello stabilimento frusinate sono interessati dalla cassa integrazione a rotazione legata alla necessità di adeguamento degli impianti per la produzione della nuova Cromia, che dovrebbe vedere la luce a inizio estate. E la situazione si protrarrà anche nelle prossime settimane, con il ricorso alla cig, tra domani e il 23 gennaio, per 600 operai.

Cassino a parte, anche per la maggioranza degli altri stabilimenti sarà un rientro a singhiozzo. Nel 2004, pur con 6mila veicoli immatricolati in più rispetto all'anno precedente, alla Fiat si è perso quasi un milione di giornate di lavoro. E il 2005 comincia sotto lo stesso segno. Dopo due settimane di attività, Mirafiori, Cassino e Termini Imerese torneranno a fermarsi. Quindici giorni, dal 24 gennaio al 6 feb-



L'ingresso dello stabilimento della Fiat di Cassino

Foto di Giuseppe Giglia/Ansa

lavoro e diritti

Sempre più lavoratori extracomunitari decidono d'isciversi al sindacato

Cresce la voglia dei lavoratori extracomunitari di iscriversi al sindacato, secondo le statistiche diffuse dalla CGIA di Mestre. E in particolare il fenomeno è molto accentuato nelle regioni del Mezzogiorno.

In Puglia e in Sicilia il tasso di sindacalizzazione degli immigrati ha toccato, nel 2003, livelli record. Del 52,3% nella prima, del 48,9% nella seconda. Ma anche la Basilicata con il 47,3% e la Sardegna con il 41,8% registrano dati di tutto rispetto.

Stiamo parlando della percentuale di immigrati, sul totale dei presenti con il permesso di soggiorno per motivi di lavoro, iscritti al sindacato. Più in generale negli ultimi 3 anni le adesioni sono cresciute di oltre 101.000 unità, passando dalle oltre 221.600 tessere del 2000 alle 323.000 della fine del 2003. Nel Nord, invece, il tasso di sindacalizzazione rimane ancora relativamente basso. Ad esclusione della Liguria (pari

al 30,1%), in Veneto è del 21,2%, in Piemonte del 18,3% e in Lombardia del 16,5%. Come mai questa frattura tra Nord e Sud del Paese? «La presenza di vere e proprie forme di sfruttamento e di caporalato diffuse maggiormente nel Mezzogiorno in settori come l'agricoltura e le costruzioni, attività ormai eseguite solo da lavoratori extracomunitari - afferma il segretario della CGIA di Mestre Giuseppe Bortolussi - probabilmente ha indotto molte comunità di lavoratori di questi comparti ad iscriversi al sindacato al fine di tutelare al meglio i propri diritti».

Ritornando ai numeri si nota come la distribuzione in termini assoluti delle "tessere" premi quelle regioni dove è maggiore la presenza in termini assoluti dei lavoratori stranieri. Infatti, a fine 2003 la Lombardia ne registrava 57.480, l'Emilia Romagna 52.390 e il Veneto, che si piazzava al terzo posto, ne contava 30.523.

braio, per i 1.400 addetti della fabbrica siciliana dove si produce la Punto Restyling. E due settimane anche anche per gli operai delle Presse di Mirafiori. Interessati, 300 lavoratori la prima, 200 la seconda. Mentre a Cassino, a far compagnia ai 600 interessati dall'allestimento della nuova linea, dal 24 gennaio al 6 febbraio tornerà a fermarsi tutto lo stabilimento. Il tutto, mentre le speranze di ripresa sul mercato - a dicembre i marchi del Lingotto si sono fermati a quota 26,64 per cento, ben lontani da quel 30 per cento a più riprese indicato come obiettivo - sono affidate alla nuova Punto, che però non arriverà prima di fine anno.

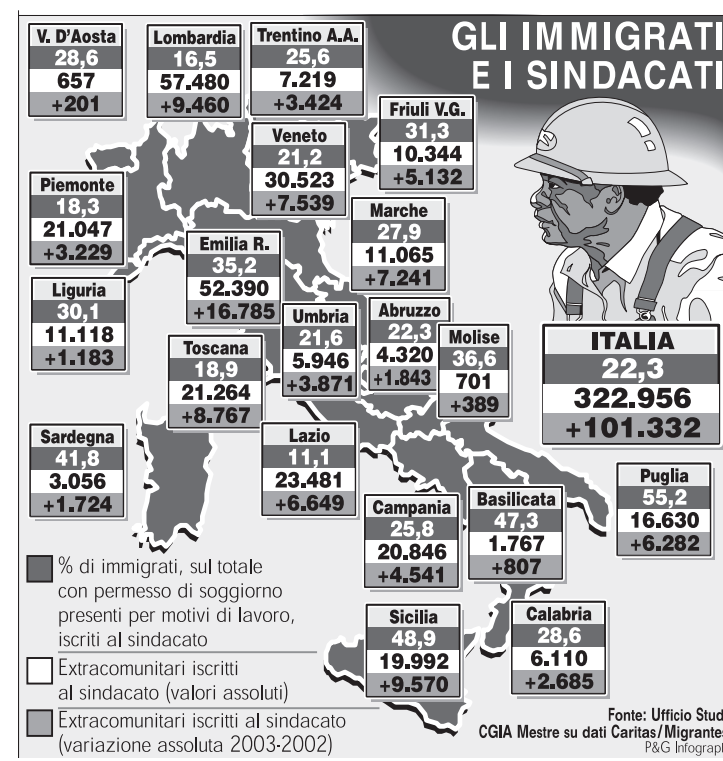
In questo quadro, in cui la logica dominante sembra essere quella del contenimento dei costi a discapito del lavoro e della produzione, si attende l'incontro tra i vertici torinesi e quelli di General Motors chiamato a decidere sul destino del settore auto del gruppo italiano. In base agli accordi firmati nel marzo del

2000 che hanno dato il via all'alleanza, il Lingotto (che detiene il 90 per cento del capitale di Fiat Auto) avrebbe il diritto di vendere a Gm l'intero settore. Detroit però contesta l'efficacia della clausola. Le due parti, in queste settimane, stanno cercando una difficile via d'uscita. Che in ogni caso dovrebbe sancire la fine della partnership industriale. E qui sta il punto. Se infatti i tempi sono stretti per trovare una soluzione sulla contestata clausola di vendita - la cosiddetta opzione put - lo sono ancora di più per cercare idonee soluzioni sul piano industriale. Visto che - su questo il sindacato è unanime - il futuro della Fiat e dell'auto italiana passa necessariamente attraverso nuove alleanze. E nuovi investimenti. «Se dallo scioglimento di quell'accordo arriverà del denaro fresco - avverte il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaud - questo dovrà andare prevalentemente ai nuovi prodotti e a ridurre la cassa integrazione, non solo a coprire i debiti con le banche».

Intanto a chi, nel sindacato e non solo, chiede un intervento del governo a sostegno dell'industria italiana dell'auto, è tornato ieri a rispondere il ministro del Welfare. «Un intervento pubblico nel capitale è un'ipotesi che non è mai esistita - afferma Maroni - L'unico sostegno che il governo può dare è quello che diamo da tempo e cioè gli ammortizzatori sociali e il sostegno politico. Interventi di carattere finanziario sono esclusi, anche volendo».

Dura la replica. «È sbagliato escludere a priori la possibilità di un intervento dello Stato, tutti i governi, in un modo o nell'altro, difendendo le loro industrie nazionali» - afferma il numero uno della Fim, Giorgio Caprioli. «Maroni - dice il leader della Fiom, Gianni Rinaldini - vuol continuare a seguire la strada percorsa finora, utilizzando le risorse pubbliche per accompagnare la Fiat nelle scelte che l'hanno portata nella situazione attuale. Oggi invece tutti, governo compreso, hanno la responsabilità di costruire un'ipotesi che permetta la sopravvivenza e lo sviluppo dell'industria dell'auto nel nostro paese». «È contraddittorio con quanto avviene nei Paesi industrialmente avanzati - rincara il responsabile lavoro dei Ds, Cesare Damiano.

Il ministro, i termini «politica industriale», sembra non averli mai sentiti pronunciare.



Francia e Italia riaprono il dossier Edison

Al centro, l'obbligo del monopolista Edf di rilevare l'80% delle quote non detenute in Italenergia bis pur non avendo diritto di voto

MILANO Italia e Francia riaprono lo scottante dossier Edf-Edison, con un incontro tra tecnici del ministero delle Attività produttive e quelli dell'Economia francese lunedì a Parigi. Un incontro destinato ad affrontare più in generale i problemi di natura energetica fra i due paesi e che sarà il preludio di un vertice bilaterale ai massimi livelli (con Berlusconi e Chirac) che si terrà il 25 gennaio.

Sia Italia sia Francia, infatti, intendono mettere a punto in maniera rapida delle soluzioni che sbloccino la vicenda Edison, dove il gigante monopolista Edf

è obbligato a rilevare, a partire dal mese di febbraio, l'80% delle quote non detenute in Italenergia bis (la holding di controllo di Edison). Questo pur avendo i propri diritti di voto congelati al 2% da un decreto varato a suo tempo dal Parlamento italiano nel 2001 per l'assenza di reciprocità fra i mercati italiano e francese.

Una condizione paradossale che Edf (il cui esborso per rilevare le quote sarebbe pari a circa 3 miliardi di euro con il rischio di un'opa obbligatoria) punta a risolvere e per la quale ha già avviato il

ricorso a un arbitro che ha provocato reazioni negative dai soci, in particolare le banche, e alcune perplessità dal governo italiano. Secondo alcuni ambienti industriali il colosso francese cercherebbe di far leva sulla necessità da parte di alcuni soci di Italenergia, come la Fiat, di monetizzare velocemente la propria quota. Edf non ha inoltre escluso la cessione della partecipazione, nel caso di un mantenimento del blocco dei diritti di voto, per cercare di forzare lo scenario.

A tal proposito comunque, il ministro dell'economia francese Patrick Deve-

dijan, molto critico con la costosa politica di acquisizioni svolta dal precedente vertice di Edf, ha spiegato che il gruppo «non deve vendere la sua partecipazione in Edison perché possiede un potenziale di sviluppo importante con sinergie interessanti». Ma gli scenari rimangono aperti e molteplici: da alcuni mesi circola infatti la voce dell'ingresso di un possibile cavaliere bianco (nelle sembianze di Mediobanca e di una cordata di municipalizzate) che rilevarebbe parte delle quote di Italenergia, diminuendo l'onere a carico di Edf. Appare difficile però che dei sog-

getti finanziari o industriali possano accettare una quota minoritaria in Edison e fare i conti con una socio di maggioranza che, seppure avviato alla privatizzazione, resta sempre un colosso di natura pubblica.

Ogni soluzione comunque, spiegano alcune fonti, non potrà prescindere da una maggiore apertura del mercato transalpino o da alcune concessioni che Parigi dovrà fare a favore dell'Italia. In questo ambito rientrerebbe la possibile riapertura per Enel dell'acquisizione di una quota della francese Snet (controllata al 65%

da Endesa) in mano a Edf e Carbone, dopo che Gaz de France sembrerebbe aver rinunciato a tale operazione. Il rientro in campo di Enel su Snet, che punta anche a una presenza più articolata in Francia, potrebbe essere così utilizzato nella partita Edison-Edf.

Tra le incombenze del governo di Parigi vi è infatti l'apertura ai privati del capitale di Edf e Gaz de France entro la fine dell'anno, una circostanza che induce l'esecutivo a risolvere preventivamente i vari dossier aperti pena una forte penalizzazione da parte del mercato.

«Il diavolo e l'acquasanta»: il confronto sulle trasformazioni tra un sindacalista radicale e un economista

Cambiamento tra responsabilità e chimere

Uno, Maurizio Zipponi, segretario generale della Fiom di Milano, un sindacalista a tutto tondo, cresciuto nelle fabbriche bresciane dove ha iniziato la sua attività come operaio. L'altro, Francesco Boccia, è un giovane professore universitario, nato in Puglia, formatosi alla London School of Economics. Il primo appartiene all'ala «radicale» del sindacato. Il secondo è stato consigliere economico del ministro dell'Industria durante il governo D'Alema. Per due anni si sono confrontati in numerose vertenze aziendali, trovandosi a volte su posizioni contrapposte. Insieme hanno scritto un libro - «Il diavolo e l'acqua santa», edizioni Palomar, pagine 134, prezzo 10 euro - che parla di economia, di capitalismo e, soprattutto, di lavoro, spinti dal desiderio di provare a cercare, partendo da punti di vista differenti, soluzioni condivise. Soluzioni che, spesso, vengono trovate. Tra i tanti temi affrontati - si va dal declino industriale alla delocalizzazione, dal confron-

to tra modello capitalista e modello sovietico alle promesse non mantenute del liberismo, dall'ubriacatura finanziaria degli anni ottanta alla crisi Fiat, dal declino industriale alle politiche fiscali, dal giudizio sulla nuova Confindustria di Montezemolo al ruolo del sindacato, per non citarne che alcuni - quello del salario. Tema attualissimo, visto che il libro esce proprio mentre Fiom, Fim e Uilm sono impegnate nell'affondo finale per cercare di costruire - dopo due accordi separati - una piattaforma unitaria da sottoporre agli imprenditori per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici

(l'incontro tra i segretari generali delle tre organizzazioni, in programma per l'11 gennaio, dovrebbe essere quello decisivo). E che si intreccia saldamente con quello della competitività dell'industria italiana. Le conclusioni coincidono. Zipponi ricorda le vicende di Alstom e Siemens, due multinazionali che hanno deciso di delocalizzare l'attività principale delle pro-

prie aziende milanesi. Non per trasferirla all'est, ma per riportarla in patria, rispettivamente, in Francia e in Germania. Quelle imprese facevano ricerca e progettazione, sperimentavano e testavano nuove tecnologie, davano lavoro a tecnici, ingegneri, ricercatori. «Sono la cartina di tornasole dell'impoverimento del nostro sistema» - è la tesi del sindacalista. «Questo quadro dimostra non solo la cecità della scelta della grande maggioranza del mondo imprenditoriale di competere solo sul costo del lavoro, ma anche l'improvvisabilità di un nuovo accordo di contenimento dei redditi». «L'assenza di politiche industriali, dal 1993 al 2003, pesa oggi come un macigno sulla competitività generale del Paese» - ribatte l'economista. «A fronte del sacrificio richiesto ai lavoratori in termini di politica dei redditi - i salari non sono mai cresciuti - le imprese non hanno investito in innovazione tecnologica. Al momento non è socialmente possibile scaricare ulteriori oneri sul mondo del lavoro». Il confronto con Federmeccanica, sarà il prossimo banco di prova.

a.f.

«Primi in economia»: in un libro-reportage Mauro Castelli racconta le fortune della media impresa italiana

I nomi dell'industria che non si ritira

Faber-Castell è stato per una infinità di noi, dalla prima infanzia, il nome di una matita e soprattutto di matite colorate e scatolette di matite disposte in fila nella perfetta gradazione dei toni e delle durezze. Faber-Castell è diventata una piccola multinazionale, nel corso di una vita di due secoli e mezzo cominciata in Baviera (il natio villaggio si chiamava Stein). Alcuni rami si sono allungati anche in Italia. Faber-Castell è adesso un signore sessantenne, molto elegante, laureato in legge, lunga esperienza in campo finanziario, un nobiluomo (è conte) che si è anche regalato un po' di cinema, seppure pubblicitario, sotto forma di spot televisivi per i cioccolatini. La matita Faber-Castell, un po' a sorpresa, la riscopriamo nella trincea dei made in Italy, del piccolo o medio che produce qualità e per questo non solo resiste, qualche volta progredisce. La storia ci viene raccontata da Mauro Castelli, che fu per lungo tempo giornalista al Sole24 ore e che con costanza e curiosità ha girato l'Italia per

«catalogare» imprese industriali, quel piccolo e medio che in anni più felici di questi rappresentò le vie di un boom nazionale e che, in circostanze meno felici, rappresenta un'ancora di salvataggio, una realtà e una speranza nel suo dinamismo. Castelli ha raccolto quarantuno storie di quarantuno «marchi», che sono poi persone, famiglie, luoghi, in un libro appena pubblicato dalle edizioni Il Sole 24 ore, intitolato «Primi in economia. Incontri ravvicinati con 41 imprenditori a prova di crisi». Tra i quarantuno ovviamente ci sono nomi notissimi e già «grandi» come Patrizio Bertelli, Filippo Marazzi e cioè le ceramiche, Mario Moretti Polegato con le sue scarpe rumene, Tony Grimaldi con le biciclette, Ernesto Illy con il caffè. Per altri bisogna aprire il libro e leggere per individuare importanza e collegare un nome a un prodotto. Tanti ritratti insomma e alla fine viene il quadro. Si potrà obiettare sulla coerenza delle scelte, ma poco importa se qualcuno è fuori misura (troppo grande o poco italiano). Il quadro è

comunque un'altra Italia che si contrappone a quella della crisi nera e della deindustrializzazione. Come fosse davvero l'antidoto al nostro pessimismo e ai numeri del Pil. Impressionante ovviamente. Il declino della grande impresa non si compensa con i «lavori di nicchia». Però, in primo luogo, proprio il sistema del piccolo e medio ha evitato il precipizio dell'impresa Italia, ha tenuto vivo un tessuto e quindi capacità produttive, intelligenze manageriali, spirito di innovazione e, in secondo luogo, ha confermato dalle sue stesse radici una lezione generale: quanto di invenzione, coraggio, voglia di reinvestire, siano necessari per crescere. Bisogna chiedersi quanto il sistema riuscirà a crescere, se cioè la seconda generazione saprà continuare la gara o se tante aziende dovranno pagare per i limiti stessi di una dimensione familiare, che fu il fondamento stesso della fortuna imprenditoriale. Altra domanda riguarda ancora il futuro e una possibilità non tanto di sopravvivenza ma di espansione e di moltiplicazione: se cioè il «piccolo e medio» di tanta Italia saprà pareggiare i conti della grande industria. Quante scarpe per fare una Fiat?

o.p.