

Angelo Faccinotto

MILANO È rottura. Nemmeno i tempi supplementari - i dieci giorni della «mediation» - sono stati sufficienti a Fiat e General Motors per trovare un accordo. Dopo settimane di attesa e di scommesse borsistiche, la notizia è arrivata di primo mattino con una nota del Lingotto. Cinque brevi capoversi, in perfetto stile Fiat, per dire che «nonostante i tentativi di risolvere la controversia sui temi finanziari e industriali, è stato raggiunto nessun accordo»; che il Master Agreement, cioè le clausole dell'intesa della primavera 2000, non è stato violato; che il Lingotto ritiene «la put option valida ed esercitabile»; che la stessa è per il gruppo «un asset importante». E per ribadire che la stessa put option «è esercitabile da oggi, 2 febbraio 2005, fino al 24 luglio 2010». Cioè che in qualunque momento, nell'arco di questi cinque anni, Fiat Auto può essere venduta al socio americano che, a sua volta è obbligato ad acquistare. Con tutto il suo carico di debiti (circa 8 miliardi di euro).

Altrettanto secca la replica di Detroit. «Tutte le nostre possibilità sono sempre a nostra disposizione e noi decideremo su queste al momento appropriato». Come dire, oltre a non volerlo - anche per le note difficoltà di bilancio e di mercato (soprattutto in Europa) - Gm non ha alcun obbligo di acquistare. Perché, spiega da New York il portavoce della casa americana, Jerry Dubrowsky, ritiene che la Fiat «abbia violato il Master Agreement». Con l'aumento di capitale di Fiat Auto, non sottoscritto da Detroit, e con la cessione della finanziaria Fidis.

Tutto esattamente come prima. Con una differenza di non poco conto, però. Da oggi le due società sono totalmente libere di muoversi come meglio credono - e quando credono - per tutelare i propri interessi. Il Master Agreement non impone altre procedure né altri termini.

Ma cosa accadrà? Gli scenari possibili sono due. Primo. La Fiat decide di vendere e, dopo aver inviato a Detroit la valuation notice, avvia le procedure per determinare il valore del settore auto. General Motors si oppone e si rivolge al tribunale di New York perché accerti le presunte violazioni degli accordi da parte del Lingotto - cessione del 51 per cento di Fidis e ricapitalizzazione - e, di

La situazione di incertezza può compromettere gli interventi di rilancio e la ricerca di nuovi partner

”

Il segretario generale Fiom: il Paese non può perdere il settore auto

Rinaldini: è urgente l'intervento del governo

Laura Matteucci

MILANO «Il mancato accordo aggrava ulteriormente la situazione, certo. Però sia chiaro: anche se la questione legata all'opzione put dovesse finire nel migliore dei modi, non risolverebbe il futuro della Fiat».

A che cosa potrebbe servire?

«A non affogare. Non è poco, ma nemmeno tutto. Se le cifre sono quelle che circolano, Fiat Auto chiude il 2004 con una perdita tra 1,5 e 1,7 miliardi di euro: allora, ottenere dei soldi da General Motors, visto che si è parlato di una possibile intesa a 1,5 miliardi, servirebbe a malapena a coprire il buco di gestione dell'anno scorso. Del resto, Fiat continua a perdere quote di mercato anche dove il mercato va bene...». Parla Gianni Rinaldini, segretario generale della Fiom-Cgil, appena arriva-

ta a Torino per l'assemblea dei delegati Fiom-Fim-Uilm che questa mattina deciderà le nuove iniziative di lotta dei lavoratori Fiat Auto.

Una rottura definitiva, quella tra Fiat e General Motors?

«Non è detto. Per chiarire: noi siamo contrari a che la Fiat eserciti l'opzione put, non vogliamo che Gm prenda in mano la Fiat. Di sicuro, con gli ultimi sviluppi, direi che Gm ha compiuto le mosse giuste per avere le condizioni più favorevoli. E adesso si trova in una condizione di vantaggio».

Perché di vantaggio?

«Prima, con l'azzeramento della partecipazione in Fiat, ha dimostrato di considerare zero il valore della Fiat. Poi, a fronte della minaccia di Fiat di esercitare l'opzione put, hanno lanciato il quanto di sfida. Ma, del resto, è una strategia tipica della Gm. Anche in passato, con la Daewoo, ha aspettato che concludesse la sua agonia, che andasse in fallimento, dopodiché ne ha fatto quello che ha voluto».

L'assemblea dei delegati deve decidere come affrontare la nuova fase, iniziative di lotta comprese. Quali sono le vostre richieste?

«Quella della Fiat dev'essere assun-

giata sindacale torinese - continuiamo a non sapere neanche quale sarà il nostro destino, salvo apprendere dai giornali di qualche nuovo periodo di cassa integrazione o che la Multipla sarà prodotta in Iran...».

La notizia della rottura tra Fiat e General Motors è rimbalzata da un telefono all'altro, a Cassino, dove i lavoratori in questi giorni non hanno occasione di incontrarsi sul posto di lavoro perché si trovano in cassa integrazione: «Ci aspettavamo l'accordo, a questo punto - ammette Antonio Luciano, della Rsu dello stabilimento laziale - anche perché dalle notizie ufficiali si ricavava qualche motivo di ottimismo, almeno fino a ieri... Invece è arrivata questa doccia fredda che porterà a un ulteriore periodo di stallo, preoccupazioni in più. Speravamo che nelle casse della Fiat entrasse qualche soldo, ma invece si

torna indietro, altro che nuove produzioni, continueremo a navigare a vista».

Sul futuro non ha dubbi Emanuele De Nicola, delegato della Rsu dello stabilimento di Melfi: «Adesso più che mai l'unica soluzione è proprio quella che stiamo indicando da tempo, cioè l'intervento pubblico, perché già non sarebbero stati praticamente nulla i 2 miliardi di euro che General Motors avrebbe dovuto versare alla Fiat, che è indebitata fino al collo». De Nicola e molti suoi colleghi lucani attendono però di avere il quadro definitivo della situazione: «Vediamo se questa situazione è davvero definitiva - dice - o se invece ci troviamo di fronte ai soliti balletti tattici delle aziende. Del resto in tutta questa vicenda sono davvero molti i punti che restano oscuri, l'unica certezza che abbiamo è che senza l'intervento dello Stato la Fiat rischia di scompa-

rire».

Anche Roberto Mastrosimone, delegato sindacale dello stabilimento Fiat di Termini Imerese chiama in causa il governo: «Perché non si può lasciare sola l'azienda in queste condizioni, altrimenti sarà una catastrofe, per la quale i primi a pagare saranno i lavoratori, ma che comunque sarebbe gravissima anche per l'industria e l'economia italiana. Ora siamo di fronte a questo divorzio - aggiunge Mastrosimone - e noi eravamo già contrari sul matrimonio con la General Motors, ma il vero problema sono gli oltre 8 miliardi di euro di debiti accumulati dalla Fiat. Per questo dico che occorre un impegno del governo per mantenere un marchio italiano dell'automobile. Figuriamoci cosa gliene frega agli americani, se dovessero diventare loro i proprietari, di salvare gli stabilimenti italiani...».

Per chiedere che cosa?

«La definizione di un vero piano industriale dell'auto, il che ovviamente richiede anche risorse consistenti. Bisogna puntare sullo sviluppo del settore fondato su un progetto di mobilità sostenibile».

Berlusconi ha già detto che per ora almeno il governo si astiene dall'intervenire.

«Posta così mi sembra una dichiarazione priva di senso. Il governo è già uno dei soggetti in causa, da quando a Palazzo Chigi ha firmato con la Fiat un accordo di programma. In più, continua a spendere grandi quantità di soldi pubblici: intende farlo solo per accompagnare la Fiat in un processo di declino, o preferisce partecipare alla determinazione di una svolta positiva? Se poi ci sono altre soluzioni, possibili alleanze in grado di fornire ugualmente risposte adeguate, noi non abbiamo problemi. Discutiamone. Quel che è certo, è che non vogliamo fare la fine dell'Olivetti».

E la cassa integrazione continua. Tra due mesi, cessa anche la produzione della Lybra.

«Ma certo, stanno facendo solo una politica di riduzione dei costi. Ci sarà la nuova Punto, d'accordo, ma intanto solo a fine anno. E poi verrà prodotta a Melfi. E di termini Imerese, che succederà? E di Mirafiori?».

L'EMERGENZA industria

Nemmeno i 10 giorni della «mediation» sono serviti a trovare un'intesa tra le due case automobilistiche. Gli americani: violato il patto di alleanza

Le due società sono ora libere di muoversi come credono, ma c'è il rischio-contenzioso Epifani: una grande azienda non può giocare per troppo tempo alla roulette russa

General Motors rompe con la Fiat

Detroit rifiuta l'accordo. Da oggi il Lingotto può vendere l'Auto, ma restano spiragli



L'uscita degli operai di uno stabilimento Fiat

Foto di Maurizio Brambatti/Ans

«Una doccia fredda, e ora cosa succede?»

Preoccupazione tra gli operai degli stabilimenti del gruppo: «Qualcuno ci deve aiutare»

Giampiero Rossi

MILANO A Mirafiori, ieri mattina, qualcuno si è portato la radio sul lavoro, perché la fame di notizie era davvero tanta. «Altri sono venuti da noi a chiedere se sapevamo qualcosa di più o che cosa noi delegati pensiamo possa accadere adesso - racconta Nina Leone, rappresentante sindacale delle carrozzerie dello storico stabilimento torinese - ma purtroppo le novità sono quelle che sono e noi non possiamo che unirici alla preoccupazione e all'angoscia di migliaia di nostri colleghi, perché non vediamo nulla di rassicurante in tutto ciò che sta accadendo, ormai siamo agli sgoccioli e certi nodi dovranno necessariamente essere sciolti». Insomma, «si protrae si aggrava la nostra situazione di incertezza - aggiunge la dele-

gato sindacale torinese - continuiamo a non sapere neanche quale sarà il nostro destino, salvo apprendere dai giornali di qualche nuovo periodo di cassa integrazione o che la Multipla sarà prodotta in Iran...».

La notizia della rottura tra Fiat e General Motors è rimbalzata da un telefono all'altro, a Cassino, dove i lavoratori in questi giorni non hanno occasione di incontrarsi sul posto di lavoro perché si trovano in cassa integrazione: «Ci aspettavamo l'accordo, a questo punto - ammette Antonio Luciano, della Rsu dello stabilimento laziale - anche perché dalle notizie ufficiali si ricavava qualche motivo di ottimismo, almeno fino a ieri... Invece è arrivata questa doccia fredda che porterà a un ulteriore periodo di stallo, preoccupazioni in più. Speravamo che nelle casse della Fiat entrasse qualche soldo, ma invece si

torna indietro, altro che nuove produzioni, continueremo a navigare a vista».

Sul futuro non ha dubbi Emanuele De Nicola, delegato della Rsu dello stabilimento di Melfi: «Adesso più che mai l'unica soluzione è proprio quella che stiamo indicando da tempo, cioè l'intervento pubblico, perché già non sarebbero stati praticamente nulla i 2 miliardi di euro che General Motors avrebbe dovuto versare alla Fiat, che è indebitata fino al collo». De Nicola e molti suoi colleghi lucani attendono però di avere il quadro definitivo della situazione: «Vediamo se questa situazione è davvero definitiva - dice - o se invece ci troviamo di fronte ai soliti balletti tattici delle aziende. Del resto in tutta questa vicenda sono davvero molti i punti che restano oscuri, l'unica certezza che abbiamo è che senza l'intervento dello Stato la Fiat rischia di scompa-

rire».

Anche Roberto Mastrosimone, delegato sindacale dello stabilimento Fiat di Termini Imerese chiama in causa il governo: «Perché non si può lasciare sola l'azienda in queste condizioni, altrimenti sarà una catastrofe, per la quale i primi a pagare saranno i lavoratori, ma che comunque sarebbe gravissima anche per l'industria e l'economia italiana. Ora siamo di fronte a questo divorzio - aggiunge Mastrosimone - e noi eravamo già contrari sul matrimonio con la General Motors, ma il vero problema sono gli oltre 8 miliardi di euro di debiti accumulati dalla Fiat. Per questo dico che occorre un impegno del governo per mantenere un marchio italiano dell'automobile. Figuriamoci cosa gliene frega agli americani, se dovessero diventare loro i proprietari, di salvare gli stabilimenti italiani...».

conseguenza, sancisca l'invalidità dell'opzione di vendita. In sostanza, a quella della mediation seguirebbe, per usare un'altra orribile definizione, la fase della litigation. Che aggiungerebbe incertezza a incertezza, accrescendo le già enormi difficoltà in cui si dibatte la casa automobilistica torinese. Un'eventualità, questa, a cui il Lingotto era comunque preparato. Tanto che già nel pomeriggio di ieri l'amministratore delegato, Sergio Marchionne, era volato a New York, probabilmente (anche se non ci sono conferme) per approfondire la questione con «Sullivan &

Cromwell», uno dei più noti studi legali statunitensi col quale da qualche tempo erano stati presi contatti. C'è poi un secondo scenario. La fine della «mediation» non significa necessariamente una rottura definitiva tra i due partner. Marchionne e Wagoner possono sempre incontrarsi al di fuori delle procedure previste per cercare una composizione amichevole della questione. Cioè per continuare a trattare sul prezzo del divorzio. E questa la speranza a cui molti restano aggrappati, soprattutto in funzione della ricerca di nuove alleanze e di un rilancio industriale della casa torinese.

Ma quel che è peggio, come detto, è l'incertezza. Per i sindacati - oggi a Torino si riunirà l'assemblea nazionale dei delegati del gruppo di Fiom, Fim e Uilm - è «dannosa e pericolosa». «Una grande azienda - dice il leader della Cgil Guglielmo Epifani - non può giocare per troppo tempo alla roulette russa».

Ma l'incertezza regna anche sul fronte politico. I Ds hanno presentato una mozione per impegnare il governo «ad avviare azioni concrete per un credibile rilancio della Fiat e del settore automobilistico in Italia». Berlusconi risponde affermando che «il governo si astiene e segue la vicenda». Cioè non intende interferire. E, visto quanto fatto sin qui, sembra non intenda neppure intervenire.

Intanto la Borsa, che nei giorni scorsi aveva mostrato di credere ad una soluzione positiva della vicenda, ieri ha accusato il colpo. Dopo i ripetuti rialzi, le azioni del Lingotto hanno lasciato sul terreno il 5,57 per cento (a quota 5,85 euro), la peggior performance tra i 600 titoli dell'indice paneuropeo. In Piazza Affari, dove ieri è passato di mano il 7 per cento del capitale, però, si scommette ancora.

I Ds chiedono all'esecutivo di avviare azioni concrete per il rilancio del settore dell'auto

”

Secondo il sindaco ci sono i margini per continuare a trattare

Chiamparino: l'azienda non pensi di lasciare Torino

MILANO «Sono spirati i termini per la cosiddetta mediation, ma i margini per continuare a trattare ci sono ancora».

Ci crede davvero o se lo augura soltanto, sindaco?

«Me lo auguro vivamente, certo, ma ne sono anche convinto. Una soluzione negoziata sarebbe la migliore sia per Fiat che per General Motors».

Parla Sergio Chiamparino, sindaco di Torino. I termini per l'accordo circa l'opzione put sono scaduti l'altra notte, ma questo - dice - non significa automatica-

mente che l'unica porta rimasta aperta sia quella di avvocati e tribunali.

Di sicuro, i tempi si allungano. Fiat resta paralizzato, per migliaia di lavoratori la situazione non si sblocca.

«Aumenta l'incertezza, chiaro. E la preoccupazione. Ormai siamo in zona Cesarini, se non si va rapidamente

ad un accordo, andare per vie legali diventa sempre più probabile. Peraltro, in quel caso credo che General Motors rischierebbe anche più della Fiat».

E i tempi si farebbero sempre più lunghi. Tanto da rischiare di non essere più sostenibili, almeno per la Fiat.

«Però dobbiamo tenere conto che questo sarà l'anno di presentazione della nuova Punto, un evento importante dal punto di vista industriale. Penso che gli scenari verranno delineati».

Anche lei, come molti, pensa che un intervento dello Stato nella vicenda Fiat sia assolutamente necessario?

«Credo che questa discussione che appassiona tutti dovrebbe venire subordinata alla definizione delle strategie industriali da parte della Fiat. Non vorrei che venisse invertito il rapporto di causa-effetto: non è che un intervento dello Stato porti all'elaborazione di piani e progetti, semmai si può chiedere un sostegno pubblico per la realizzazione di un determinato progetto».

Per esempio?

«Se si riuscisse a far decollare la produzione di motori eco-compatibili, ad esempio, con la connessa attività

di ricerca al Politecnico, all'Università, quello sarebbe un buon progetto per il quale richiedere l'intervento pubblico. In astratto, viceversa, non ha senso parlarne. Anzi. Un intervento tout-court, senza una destinazione precisa, potrebbe anche essere controproducente».

Controproducente, dice: che intende?

«Potrebbe accelerare il processo di declino della Fiat. Se lo Stato dovesse limitarsi a prendere una quota x nel suo consiglio d'amministrazione, per dire, non ne vedo proprio l'utilità. La situazione è ancora troppo incerta. Prima di tutto bisogna capire quale sarà il destino della Fiat».

Realisticamente, quale sarà?

«Credo stia cercando di giocare fino in fondo la carta dell'esercizio dell'opzione put, per fare in modo di recuperare margini di iniziativa industriale e finanziaria. Una volta sciolto questo nodo, si aprono diverse prospettive. Si possono portare avanti accordi parziali con la stessa Gm, e intanto provare anche altre strade, altre alleanze».

E per Mirafiori in particolare, quali sono le prospettive?

«Dobbiamo pensare a stabilimenti competitivi. Il che significa dimenticare le produzioni integrate, riorganizzare puntando sui modelli di gamma più alta e sulla componentistica. Si tratta di gestire una trasformazione. È un processo lungo, difficile, ma possibile».

Per salvare Mirafiori, lei si è detto pronto a sdraiarsi sui binari...

«Il punto è chiaro: siamo arrivati ad una soglia sotto la quale non possiamo scendere».

la.ma.