

Oreste Pivetta

IL DIVORZIO del Lingotto

Il segretario della Cgil: notizia positiva finisce un periodo di incertezza. Il governo deve fare la sua parte nella difesa dell'industria dell'auto

La Fiat deve ricordarsi degli impegni assunti con il sindacato: vanno garantiti tutti i siti produttivi in Italia, da Mirafiori fino a Melfi e i livelli occupazionali

MILANO Adesso cominciano le difficoltà, adesso viene la paura, adesso verranno i mesi delle scelte difficili. Ma, intanto, è una buona soluzione. Si è evitata la cosa peggiore: quel tirare in lungo, quel rinviare che avrebbero compromesso soprattutto il futuro della Fiat, cioè del partner più debole in un matrimonio, che qualcosa ha dato (soprattutto alla Fiat) ma che da tempo versava in agonia. Sono i primi, cauti, commenti di Guglielmo Epifani, segretario della Cgil, il primo un mese fa ad azzardare l'idea di un alleato asiatico per la "produzione di massa", un alleato che recasse risorse finanziarie e che non rappresentasse un concorrente proprio sullo stesso mercato.

Guglielmo Epifani, siamo dunque arrivati al divorzio. In fondo era quanto si poteva prevedere...

«Si chiude con una fase di incertezza e di ambiguità. Si dovranno leggere tutte le clausole dell'intesa, le parti relative alle joint venture, come verrà gestito lo stabilimento in Polonia, stabilimento diviso a metà. Ma la soluzione è condivisibile, la parte finanziaria è discreta, la Fiat mantiene il controllo su motori e cambi. Adesso viene il momento delle scelte difficili che potrebbero risultare decisive. Siamo arrivati al punto in cui la Fiat libera può decidere sul proprio futuro. Non ci sarà più uno scudo di protezione...».

Un alibi?

«La put option rischiava di diventare appunto un alibi. Ripeto: il matrimonio ha dato molto in termini di risorse, ma ormai era diventato una gabbia. Non si può progettare il futuro di un'azienda con l'idea in testa che tanto quell'azienda potrebbe finire nella mani di un altro... Adesso si può lavorare per cambiare, in una condizione pesante perché la Fiat fatica a competere, di nuovi modelli ne escono pochi e in ritardo, mentre i concorrenti ne presentano uno al giorno, la rete commerciale è stata lasciata deperire. Bisogna ripensare alla gestione. Bisognerà costruire le alleanze».

L'azionista di riferimento dovrà intanto dimostrare quanto ancora crede nell'azienda

”

GLI STABILIMENTI IN ITALIA		
Stabilimenti	Modelli prodotti	Dipendenti
Compressorio di Mirafiori (Torino)	Fiat Punto, Fiat Idea, Fiat Multipla, Alfa Romeo 166, Lancia Thesis, Lancia Libra	11.500 (totale adetti enti centrali, attività industriali e servizi)
Cassino - Piedimonte S. Germano (Frosinone)	Fiat Stilo, Fiat Stilo MW	3.500
Pomigliano D'Arco (Napoli)	Alfa Romeo 147 GTA, Alfa Romeo 156, Sport Wagon GTA, Alfa Romeo GT	4.600
Melfi (Potenza)	Fiat Punto, Lancia Ypsilon	5.000
Termini Imerese (Palermo)	Fiat Punto	1.350

Fonte: FIAT P&G Infograph

La Fiat è in grado di pensare a tutto questo, concorrenza, mercati, produzione, commercializzazione, alleanze. In pochi mesi naturalmente...

«Chiarito il rapporto con Gm, credo che via sia un altro passo da compiere sulla via della chiarezza: l'azionista di riferimento dovrà decidere quanto scommettere su questa azienda. È ancora un interrogativo, dal quale dipenderà gran parte delle scelte che la Fiat dovrà compiere».

Siamo alla vecchia questione: più Agnelli o meno Agnelli, più famiglia o meno famiglia? Ma la Fiat non sarebbe un campo di prova

Il segretario generale della Cgil Guglielmo Epifani
Foto di Danilo Schiavella/Ansa



anche per una imprenditoria italiana finalmente più attenta alla produzione materiale, meno attratta dalle partite finanziarie?

«È sempre difficile discutere di assetti finanziari. Il cosiddetto azionista di riferimento sa benissimo che il gruppo ha in sé due parti che vanno discretamente, macchine agricole e Iveco, e una parte, che rappresenta un buco, l'auto che drena ancora risorse. Garantire un afflusso di nuovo capitale è un problema che si può affrontare in vari modi, prima di tutto credendo però nell'impresa. Si dovranno verificare le intenzioni delle banche, che vantano i loro crediti e che dovranno probabilmente aspettare un po' prima di risolvere la questione del loro convertendo, cioè della possibile trasformazione dei crediti in azioni».

Non sembra che le banche scalpitino...

«Allargare la platea degli azionisti è un'altra possibilità. Poi aspettiamo le alleanze, un accordo con vari produttori o un solo accordo con un solo produttore. Non trascuriamo che stato e enti locali dovranno esercitare un ruolo di garanzia in tutto questo».

A proposito di alleanze lei lancia l'idea del partner asiatico. La considera ancora buona quell'idea?

«Se si decide che il socio debba essere un solo, non credo che lo si possa trovare in Europa, per disponibilità economica, capacità di sviluppo, interesse di mercato. Non vedo produttori europei con caratteristiche utili alla Fiat».

Si farebbero concorrenza. E il modello Peugeot?

«Praticabile anche il modello Peugeot. Sta di fatto che intanto si dovrà andare avanti così, che siamo in ritardo, che le nuove auto già le conosciamo, che paghiamo ancora i frutti di una politica industriale sbagliata. Saranno mesi, a breve termine, cinque o sei mesi, che ci consentiranno di conoscere bene le intenzioni della Fiat. Ma il tempo è poco. Da tutti questi discorsi resta spesso assente la questione sociale: basterebbe ricordarsi di quanta cassa integrazione sono costretti a subire i lavoratori della Fiat e di quante aziende dell'indotto sono in sofferenza».

Che cosa chiedete alla Fiat?

«Di conoscere al più presto i piani e di sapere quindi come manterrà fede all'impegno assunto di salvaguardare tutti gli stabilimenti italiani, da Mirafiori a Termini Imerese. Quando si parla di alle-

anze e di nuovi assetti...».

Anche la creazione di un polo del lusso attorno a Ferrari?

«Certo, purché si garantisca l'occupazione. Il risanamento va di pari passo con lo sviluppo dell'azienda».

Nel senso che non si risana senza sviluppo. Che cosa chiede ancora alla Fiat?

«Un nuovo stile nelle relazioni sindacali, non solo nella forma (che adesso viene rispettata, ma anche nella sostanza. Vogliamo partecipare, non essere informati a cose fatte. I lavoratori sono la prima risorsa dell'azienda».

Ci sarebbe un altro interlocutore di mezzo, il governo.

«Anche il governo deve rispettare gli impegni, che riguardano ricerca e innovazione. Per questo bisogna spendere. Il governo può fare molto inoltre nella definizione di un partner straniero, ovviamente in accordo con la Fiat».

Il primo obiettivo?

«Verificare con il governo lo stato della cassa integrazione. Non solo alla Fiat ovviamente. Decine di migliaia di lavoratori hanno già raggiunto il tetto della cassa integrazione straordinaria. Si farà tra breve un incontro di categoria, poi chiederemo di vedere anche il ministro».

Tante volte in questi anni si è messo

e rimesso in discussione il gruppo dirigente della Fiat. Secondo lei, come ne è venuto fuori stavolta?

«Direi bene. Marchionne ha fatto bene, ha evitato il peggio. Però la sfida più difficile comincia adesso».

Promosso il nuovo gruppo dirigente ma le scelte più impegnative cominciano solo adesso

”

L'azienda «tutta italiana»

Ma la Fiat da sola non ce la fa

Segue dalla prima

Lo scioglimento consensuale del matrimonio evita una lunga guerra giudiziaria il cui esito sarebbe stato altamente incerto. La Borsa sarà felice di questo accordo. La famiglia Agnelli, che ancora controlla il gruppo, potrà tirare un sospiro di sollievo. Berlusconi, a bordo della sua Audi, ha detto che aveva previsto tutto. Non ci saranno manifestazioni di gioia, invece, da parte delle migliaia di dipendenti della Fiat che ormai da mesi sono costretti alla cassa integrazione e vedono i marchi del Lingotto perdere terreno sul mercato dell'auto in Italia e in Europa. Che ci sia o

meno la debole alleanza con Gm, per i casintegrati di Mirafiori o Pomigliano cambia poco. La soluzione del nodo della «put» e la decisione di Torino di non procedere alla vendita di Fiat Auto elimina una minaccia, ma non modifica lo scenario preoccupante in cui opera oggi il gruppo italiano, anzi «tutto italiano» come ha enfatizzato Luca di Montezemolo toccando le corde patriottiche. La Fiat ha incassato negli ultimi tre anni circa 11 miliardi di euro, tra aumenti di capitale e vendite di importanti attività industriali, assicurative, finanziarie, ma questa somma ingente non ha portato, almeno finora, al risanamento della struttura finanziaria del gruppo né, sul fronte industriale,

al rilancio dei marchi e all'affermazione di nuovi modelli. Tra quest'anno e il 2006 la Fiat è chiamata ad affrontare rilevanti impegni finanziari, non solo per la scadenza di prestiti obbligazionari, ma soprattutto in relazione al «convertendo» di 3 miliardi di euro concesso dalla principali banche italiane e che, in caso di conversione in azioni, darebbe al sistema creditizio il controllo del Lingotto. La somma incassata dal divorzio con Gm, cioè 1,55 miliardi di euro, è importante ma nella prospettiva Fiat rappresenta solo la metà di quanto dovuto alle banche. E alcune banche, è bene ricordarlo, avevano già spinto la Fiat verso la cessione del settore Auto e ora, dopo l'accordo con Gm, proba-

bilmente non sono affatto serene sul futuro di Torino. La Fiat ha chiuso il 2004 con un mercato dei propri marchi al di sotto dei 2 milioni di vetture. Il gruppo sta diventando progressivamente più piccolo in Europa, dopo aver perso nell'ultimo decennio un enorme vantaggio sul mercato italiano. Da oggi tutte le fabbriche italiane rientrano totalmente sotto il controllo della Fiat e la questione produttiva-occupazionale, dunque, si gioca nelle scelte strategiche di Torino. L'amministratore delegato Marchionne ha detto che la Fiat ha le mani libere e che sono ipotizzabili alleanze mirate piuttosto che accordi totalizzanti, che investano l'intera struttura di Fiat

Auto. Si può quindi ipotizzare che la Maserati venga scorporata da Ferrari, i cui bilanci, sia detto senza voler offuscare l'immagine di Luca di Montezemolo, non sono poi così brillanti, e messa accanto all'Alfa Romeo per la creazione di un polo del lusso. La Ferrari, liberata dagli oneri di ristrutturazione della Maserati, potrebbe essere quotata in Borsa sotto la guida di Montezemolo che lascerebbe presto, forse prima dell'assemblea degli azionisti, l'ingombrante presidenza della Fiat. Se questa è la logica su cui si muove il Lingotto, resta da capire quale sarà lo sforzo finanziario, di innovazione, di investimento per mantenere la Fiat come produttore di massa, cioè con grandi numeri e

capacità di competere con i primi produttori europei. La sensazione, per non dire la certezza, è che la Fiat da sola non ce la fa. Ha bisogno di partners industriali ricchi e robusti, se vuole mantenere una presenza da protagonista, con migliaia di dipendenti e decine di stabilimenti. Toyota, Peugeot, i cinesi, tutti possono andare bene per dare fiato a uno degli ultimi grandi gruppi industriali del Paese. Se poi il governo si accorgesse che c'è un grave problema nella tenuta del tessuto produttivo, che interessa decine di migliaia di lavoratori con le loro famiglie, allora sarebbe un bel passo avanti.

Rinaldo Gianola

c'è solo un mondo.

Kyoto
l'unione dei popoli
per difendere
l'ambiente



Il 16 febbraio 2005 entra in vigore il Protocollo di Kyoto.

Un appuntamento storico per tutti coloro che hanno a cuore il futuro del mondo. A tutto ciò i Ds del Senato hanno dedicato questo libro.

4 euro oltre al prezzo del giornale.

Il 16 febbraio in edicola con l'Unità.

l'Unità