

A pochi giorni dal divorzio con la Gm, un altro colpo di scena ai vertici. Marchionne prende il potere. Oggi sciopera Mirafiori

Nuova scossa alla Fiat: fuori Demel

Allontanato il responsabile dell'Auto. Non è finita: anche Leach (Maserati) è in uscita

Laura Matteucci

MILANO È durata poco più di un anno la guida di Herbert Demel al vertice di Fiat Auto. È finita. Il rilancio del Lingotto passa adesso nelle mani di Sergio Marchionne, amministratore delegato del gruppo Fiat, che assume anche l'incarico di amministratore delegato di Fiat Auto. «La decisione di prendere direttamente la responsabilità di Fiat Auto - commenta Marchionne - è nella logica di concentrare gli sforzi del gruppo per il risanamento e per il rilancio dell'auto».

È lui l'uomo-chiave del momento, intorno al quale il Lingotto fa quadrato per cercare di rimettere insieme i pezzi di una crisi profonda. Il punto di equilibrio anche per le banche del convertendo, che a caldo ribadiscono il loro appoggio al gruppo ed escludono contraccolpi di qualsiasi genere. Neanche una settimana dopo l'annuncio della risoluzione dei rapporti con General Motors (1 miliardo di euro dell'1,55 patuito con Detroit è già arrivato a Torino), dunque, la «riorganizzazione» ai vertici.

Una nuova scossa che crea nuove incertezze soprattutto tra i lavoratori del gruppo, che giusto ieri hanno inaugurato un'altra stagione di scioperi contro l'esorbitante numero di ore di cassa integrazione previsto dall'azienda: cinque mesi di chiusura per Termini Imerese, otto settimane a Mirafiori, che oggi è in sciopero per quattro ore.

E non è nemmeno l'unica, di scossa: altro licenziato illustre, già la settimana prossima, potrebbe essere Martin Leach, numero uno della Ma-



Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat e da ieri anche di Fiat Auto

serati. Il marchio che, solo due giorni fa, è stato sganciato dalla Ferrari e riportato appunto sotto l'ombrello Fiat, in vista di possibili sinergie per la nicchia del lusso con Alfa Romeo.

Marchionne parte nel suo nuovo incarico con proclami ottimistici: «Sono convinto che gli obiettivi che ci siamo dati per il 2005, 2006 e 2007 per il settore Auto sono pienamente raggiungibili», dice. «Nel 2007 l'utile operativo sarà tra il 2% e 4% del fatturato», aggiunge.

La nuova fase Fiat, quella del dopo-Gm, Marchionne la spiega così: «L'accordo raggiunto con General Motors rappresenta un passaggio fondamentale per il futuro di Fiat

Terni, ThyssenKrupp si vendica sui lavoratori in sciopero

TERNI La direzione della Tk-Ast ha convocato ieri pomeriggio i sindacati per comunicare la «messa in libertà immediata e non retribuita» di 100 addetti della azienda e delle sue consociate. La messa in libertà riguarda 65 lavoratori del Tubificio, 15 della Titania, 4 del Centro servizi Inox e 16 del Pix, addetti alle spedizioni. L'azienda - spiegano i sindacati - ha definito il provvedimento necessario a causa del blocco delle merci in uscita dagli stabilimenti di Terni attuato dagli operai in sciopero, che ha determinato una «eccessività di stivaggio dei materiali». E resta in atto anche la cassa integrazione decisa dalla Tk-Ast per i 360 addetti del reparto magnetico che l'azienda intende chiudere e che è l'oggetto della vertenza.

I sindacati denunciano l'«inasprimento della situazione» determinato dalla azienda con «decisioni unilaterali come questa» e riconfermano tutte le azioni di lotta intraprese. In particolare continuerà il blocco delle merci da parte degli operai che proseguono negli scioperi di un'ora per turno di lavoro e lo sciopero di quattro ore con manifestazione in programma lunedì a Terni. Sciopero al quale hanno aderito anche i dipendenti del Comune di Terni e di altre aziende cittadine. Degli ultimi sviluppi della situazione si discuterà oggi alle 10, nella sede della Uil di Terni, nella riunione fra i segretari provinciali di categoria con quelli nazionali di Fim-Cisl, e Mario Ghini, della Uilm-Uil).

la notizia

Fiat, Demel imbecca l'uscita

Lingotto nega, ma il divorzio è vicino. Montezemolo scrive agli operai



Questo è il titolo di un articolo dell'Unità del novembre 2004 dedicato alle dimissioni dell'amministratore delegato della Fiat Auto, Herbert Demel.

essere al centro delle nostre attenzioni». E l'auto, infatti, che rappresenta il 40% del fatturato complessivo, il settore in grave difficoltà, il punto dolente del Lingotto.

Marchionne vuole portarlo ai livelli degli altri settori del gruppo. Sembra essere questo, in effetti, l'obiettivo con cui si assume anche la guida dell'auto.

Marchionne, dicono i meglio informati, vuole rapidità di decisioni da parte dei manager, decisioni a cui devono poi seguire risultati efficaci. Del resto, non appena ha avuto la gestione della holding, ha iniziato un'opera di pulizia, tagliando e riducendo dove necessario. E gestire un'emergenza come è oggi quella dell'auto richiede di sicuro tempi veloci e realizzazioni rapide.

Certo non è la prima volta che la Fiat sostituisce in corsa il numero uno dell'auto. Demel, 52 anni, viennese, dai vertici della Magna Steyr era passato a Torino per prendere il posto di Giancarlo Boschetti, che aveva deciso di lasciare l'azienda per raggiunti limiti di età. È stato il primo manager straniero a cui la famiglia Agnelli ha affidato i destini del core-business del gruppo, e al Lingotto si era insediato ufficialmente il 17 novembre del 2003. In precedenza era stati cinque i manager italiani che avevano guidato Fiat Auto dal 1979, anno in cui la società era stata costituita. Lo avevano preceduto Vittorio Ghidella, Cesare Romiti, Paolo Cantarella, Roberto Testore e Boschetti.

Già nel novembre scorso erano arrivate le prime voci su una sua possibile uscita dal gruppo, sempre però categoricamente smentite. Fino a ieri.

Auto. È ora infatti possibile operare in totale autonomia, senza vincoli ma anche senza alibi, dedicandoci completamente alle attività fondamentali per un costruttore automobilistico: prodotti, rete di vendita e servizi per il cliente». Nella nota l'ad spiega inoltre: «In Fiat Auto e in Fiat spa è in corso da alcuni mesi una profonda trasformazione culturale dovuta ad una riorganizzazione manageriale che ha portato ad una struttura più snella ed efficiente (quella voluta da Demel, ndr)».

Il pareggio operativo di gruppo per il 2004 secondo Marchionne è «raggiungibile». Di tutti i settori del gruppo, è Fiat auto «quello che deve

l'intervista

Gianni Rinaldini

segretario generale Fiom

«Stiano attenti loro a non farsi del male»

Un altro cambio al vertice del Lingotto? Ci preoccupa, è urgente che il governo si faccia vivo e convochi tutti

Giampiero Rossi

MILANO «L'invito di Montezemolo, "non facciamo del male", non credo che vada rivolto ai lavoratori e ai sindacati ma piuttosto a ciò che la Fiat stessa ha fatto in questi anni: basti pensare all'avvicendamento di cinque amministratori delegati negli ultimi due anni...». Il segretario generale della Fiom-Cgil, Gianni Rinaldini, ha appena finito di pronunciare queste parole quando le agenzie battono la notizia delle "dimissioni" di Herbert Demel dalla carica di amministratore delegato di Fiat Auto.

Quindi, Rinaldini, tanto per cominciare aggiorniamo il conteggio: sei amministratori delegati in due anni...

«Già, la cosa è persino paradossale, ormai non riusciamo a incontrarne uno per più di un paio di volte, non riusciamo neanche a completare le presentazioni. Demel, per esempio, lo abbiamo visto soltanto una volta. E questo è un aspetto indicativo della drammaticità della situazione. Quindi, a maggior ragione, il governo convochi subito le parti a un incontro che abbia come ordine del giorno la sopravvivenza futura del settore auto in questo paese».

Queste cose, a partire dalla drammaticità della situazione, voi le state dicendo e ripetendo già da parecchi mesi. Ma a che punto è la Fiat?

«Diciamo che si è risolta positivamente la vicenda con General Motors. Noi siamo sempre stati assolutamente contrari all'idea che Gm potesse acquistare Fiat Auto, così come siamo contrari a qualsiasi ipotesi di "spezzatino". Ora siamo tornati alla situazione precedente al 2000, ma con una differenza: nel 2000 la Fiat poteva

contare su una quota del 35,7% del mercato italiano dell'auto e del 9,6% di quello europeo; oggi quelle quote sono rispettivamente del 28 e del 7,3%. E questa caduta continua, come dimostrano anche i dati di due giorni fa: la contrazione del mercato europeo è stata dello 0,8% ma la Fiat perde il 12,5%».

E poi ci sono i problemi finanziari...

«Eh sì, e il miliardo e mezzo che arriverà da Gm corrisponde più o meno al buco del 2004. Perché ormai i



Gianni Rinaldini

livelli di indebitamento della Fiat oscillano attorno ai 10 miliardi di euro».

Quindi a partire da questo quadro poco incoraggiante che cosa bisognerebbe fare?

«È evidente che la Fiat deve compiere uno sforzo eccezionale, per certi aspetti viene prima anche del ragionamento sulle alleanze, perché si tratta di ragionare su nuovi modelli e sul recupero del ritardo accumulato in questi anni nella ricerca e nell'innovazione, durante i quali le aziende automobilistiche europee hanno investi-

to cifre imparagonabili a quelle spese dalla Fiat per innovarsi. Insomma, dobbiamo capire quali risorse saranno messe in gioco per un piano che non può che essere eccezionale, se si vogliono dare prospettive al settore».

Ma la nuova pesante ondata di cassa integrazione annuncia praticamente per tutti gli stabilimenti è funzionale a questo?

«È difficile comprendere come tutto ciò possa essere credibile in assenza di un piano preciso di rilancio, dal momento che i modelli di auto nuovi

non si realizzano in 2-3 mesi. In questo modo, nei prossimi mesi, la Fiat non può che peggiorare».

E allora?

«E allora si apre un problema enorme di politica industriale per l'intero paese, centrato sulla sopravvivenza stessa del settore auto. E nell'ambito di un ragionamento più generale - e penso per esempio alle targhe alterne di questi giorni - bisognerebbe riflettere sulla mobilità sostenibile, perché il futuro è quello. Ed è un terreno che coinvolge direttamente anche il governo, sia dal punto di vista della domanda che dell'offerta. Perché quando parliamo di coinvolgimento pubblico nella vicenda Fiat non pensiamo affatto allo Stato che si accolla i debiti di Fiat Auto, ma a un'ampia gamma di forme di intervento possibili. Ma non possiamo perdere altro tempo: perché la partita dell'automobile italiana si gioca non in due anni ma nei prossimi mesi. C'è già uno scenario allarmante che investe decine di migliaia di lavoratori dell'indotto. Per questo noi confermiamo tutte le iniziative di lotta avviate ieri con le 4 ore di sciopero di Termini Imerese. Oggi si fermano Mirafiori, Cassino e la Sevel di Atesa, venerdì 25 Melfi e Pomigliano e poi ci saranno le 8 ore e la manifestazione nazionale dell'11 marzo».

sentenze

Assolti i controllori di volo assenteisti Il giudice: non hanno truffato lo Stato

MILANO Timbravano il cartellino all'aeroporto di Linate ma, durante l'orario di lavoro, si assentavano dal radar; alcuni per andare a giocare a calcio, altri per fare shopping. «Un illecito disciplinare», hanno detto i legali dei 61 uomini radar di Linate accusati di truffa aggravata e continuata ai danni dell'Enav; e i giudici della quarta sezione del Tribunale di Milano sembra abbiano dato loro

ragione, assolvendo i controllori, alcuni con formula piena, altri con quella che ricorda la vecchia insufficienza di prove.

«Il fatto è che facevano tutto alla luce del sole - ha spiegato uno degli avvocati, Giuseppe De Carlo - a Linate si conosceva l'esistenza e l'attività della squadra di calcio». Ma, soprattutto, non c'erano quegli «artifici e raggiri» necessari per integrare il

reato di truffa.

L'inchiesta fu avviata nei primi mesi del 2000 dopo un esposto di un caposala che aveva denunciato l'assenteismo; era anche emersa documentazione riguardante un campionato che la squadra dei controllori aveva vinto. Lo stesso caposala, durante il dibattimento, aveva raccontato che, per questi motivi, «troppo spesso un solo team di uomini radar doveva controllare uno spazio aereo il doppio del previsto». Il pm Fabio Roia, che condusse le indagini e ha rappresentato l'accusa in dibattimento, aveva chiesto la condanna di 36 dei controllori a pene dai 6 mesi a un anno e 7 mesi, sollecitando, invece, l'assoluzione per altri 25. Il magistrato non ha nascosto la sua delusione per l'esito del processo: «Il processo andava fatto, e lo rifarei», ha detto spiegando di attendere le motivazioni per decidere se ricorrere in appello.

Se andando in ufficio in autobus improvvisamente ti è venuto il dubbio che, forse, tutti questi immigrati il lavoro ce lo portino via davvero, sei pronto per abbonarti a Diario.

Lo diciamo anche per te.

Abbonati a Diario, la rivista che fa le inchieste come si facevano una volta. Risparmi il 35%, ti arriva a casa ogni sabato mattina, ti fanno un regalo e ti fai un'opinione. Tua. Collegati a www.diario.it, clicca su Abbonamenti, compila il modulo e aspetta sabato mattina.

diario

Contro la banalità della vita moderna.