

Borsa
In ribasso
Mib 981
(-1,9%
dal 2-1-'92)



Lira
In forte
difficoltà
Il marco
a 755



Dollaro
In equilibrio
sui mercati
In Italia
1214



ECONOMIA & LAVORO

Impiegati e operai insieme: ieri 2000 lavoratori sono usciti dallo stabilimento Lancia che la Fiat vuole chiudere per protestare in piazza assieme a tutta la città. Si va verso la mobilitazione di tutte le fabbriche del settore auto

La scure di Agnelli



Tutta Chivasso è scesa in sciopero

Due mila lavoratori sono usciti ieri dallo stabilimento Lancia che la Fiat vuole chiudere ed hanno raggiunto la piazza del municipio di Chivasso, dove si attendevano migliaia di cittadini, sindaco e consiglieri, parlamentari. In mattinata tutti gli operai ed impiegati del primo turno avevano deciso in assemblea le lotte da sviluppare. Si va verso la mobilitazione anche delle altre fabbriche Fiat-Auto.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
INCHELE COSTA

TORINO. Appena hanno fatto capolino nel grande salone della mensa, già gremito da 1.800 operai del primo turno, sono stati accolti da bordate di fischi e di applausi ironici. Ma loro, gli impiegati della Lancia di Chivasso che mai avevano preso parte ad un'assemblea sindacale, si sono fatti coraggio e sono entrati quasi tutti. Hanno sopportato stoicamente che un operaio si togliesse la soddisfazione di rinfacciare loro il passato: «Avete sempre fatto i crumiri? Siete andati nel 1980 alla marcia dei 40.000 credendo di salvare la Fiat? E

voro vanno salvati solo cercando soluzioni nel contesto piemontese era stato il coordinatore torinese per la Fiat della Fim-Cisl, Aldo D'Ottavio, un prete-operaio, oggi prete-sindacalista, che una quindicina di anni fa venne cacciato per rappresaglia proprio dalla Lancia di Chivasso, con la falsa accusa di aver detto che i terroristi facevano bene a sparare ai capi. «Era inutile - gli ha chiesto polemicamente un lavoratore - anche lo sciopero che facciamo quando licenziano te?».

Perché non siano vane le lotte lo ha spiegato Trono, un delegato «esperto» in chiusure di fabbriche: lavorava al Lingotto, si fece anni di cassa integrazione quando la Fiat condannò il vecchio stabilimento ed oggi a Chivasso rivive la medesima esperienza. «Corre voce - ha detto - che non ci faranno più fare la cassa integrazione di giugno, perché la Fiat ha bisogno di accumulare una scorta di "Delta" e di "Dedra"

prima di chiudere. Ma sbagliano se credono di spremerci fino al giorno prima di lasciarci a casa».

Ugo Rigoni, coordinatore torinese Fiat della Fiom, ha spiegato perché occorre allargare la mobilitazione: «Nelle altre fabbriche la Fiat sta dicendo ai lavoratori che con la chiusura di Chivasso il loro posto correrà meno pericolo». Una tesi falsa, e lo dimostrano i dati. Con la chiusura di Chivasso, l'effettiva capacità produttiva degli stabilimenti italiani della Fiat-Auto scenderà da 1.840.000 ad 1.740.000 vetture all'anno. Ma nel 1991 la Fiat ha prodotto solo 1.600.000 auto e quest'anno si avvia a farne anche meno.

Nel pomeriggio l'assemblea del secondo turno è stata brevissima, perché subito 2.000 lavoratori sono usciti dalla fabbrica con un corteo interminabile, che si è andato ingrossando strada facendo: cittadini, lavoratori di altre aziende, consiglieri di fabbrica della Fiat Mirafiori, della Fiat di Rivalta, del-

l'Olivetti. Nella piazza del municipio di Ivrea 4.000 persone attendevano gli operai e gli impiegati Lancia, assieme al consiglio comunale al completo, ai sindaci di tutti i comuni della zona, ai parlamentari Gianotti del Pds, Libertini di Rifondazione Comunista, Morgando, Sartoris e Triglia della Dc, Matteia della Lega Nord.

«Soltanto qualche settimana fa - ha denunciato il sindaco di Chivasso, Bruno Ardito - la Fiat ci aveva garantito che questa fabbrica aveva un futuro». La stessa cosa aveva detto in febbraio alla giunta regionale piemontese, come hanno ricordato in un'interpellanza i consiglieri del Pds. Politici e lavoratori hanno discusso in piazza le proposte: chiedere che venga sospeso l'iter della



Gianni Agnelli, presidente della Fiat

L'Avvocato: tagli alle pensioni, ecco la cura antideficit

Gianni Agnelli è a Cremona, ospite dell'Associazione industriali locali presieduta dal siderurgico Giovanni Arvedi. Parla a ruota libera dell'Europa, della situazione economica del paese, dei sacrifici che attendono gli italiani. Della situazione del suo gruppo neanche una parola. Solo alla fine, avvicinato dai giornalisti, parla della chiusura di Chivasso. «È triste, ma è già successo in passato».

DARIO VENEZONI

CREMONA. Il presidente della Fiat questa volta indossa fino in fondo i panni del senatore. Di fronte all'assemblea dell'Associazione industriali di Cremona sceglie la via dell'intervento sui massimi sistemi; una via che tra l'altro ha il pregio di condurlo lontano dalla palude delle polemiche sulle tangenti e dell'incerto avvenire industriale del suo gruppo.

Bloccato dai giornalisti all'ingresso del palazzo Cittarino nel centro della città, mentre un gruppetto di aderenti a Rifondazione comunista - fischia e rumoreggia, distribuisce auguri e simboliche pacche sulle spalle. L'elezione di Napolitano, alla presidenza della Camera? «Sono molto contento, bene». Il nuovo governo? «Quello sarà un po' più difficile». Cosa ne pensa di Craxi, presidente del Consiglio? «Non spetta a me fare nomi. Spetta al presidente della Repubblica, nel quale bisogna riporre la massima fiducia». Cosa ne sarà del progetto europeo dopo che i danesi hanno bocciato il trattato di Maastricht? «Non sarà l'opposizione di un 1 per cento della Danimarca, paese accessorio della Comunità, a fermare un processo che ormai è irreversibile».

E poi via, sotto i riflettori delle televisioni, verso la sala dell'assemblea dove lo attendono diverse centinaia di invitati.

È il momento del discorso ufficiale: il senatore Agnelli concentra la sua attenzione sul tema del momento: è ancora possibile per il nostro paese agganciare il treno dell'Europa? La risposta di Agnelli è quella che egli stesso va riproponendo in tutti i suoi discorsi. Sì, è possibile, a patto «che si cominci subito, abbastanza brutalmente»: il rientro è possibile soltanto se si compiono

Intervista a LUIGI ARISIO

«Romiti manterrà il patto: i 40mila non saranno traditi»

Luigi Arisio, l'«eroe» della marcia dei 40mila, la rivolta dei capi contro la lotta di 35 giorni degli operai dodici anni or sono a Torino. Ora tocca a molti di loro lasciare il complesso dell'auto: ventimila «colletti bianchi» di meno nell'universo Fiat? «Sono convinto che la Fiat non verrà meno al patto con quelli che l'hanno servita fedelmente». Meglio, comunque, essere in pensione: si è più tranquilli.

BRUNO UOLINI

È lui, Luigi Arisio, 43 anni trascorsi nelle aziende di Agnelli. Era entrato nel 1949 alla Lancia di via Capriolo. Ha capitanato la marcia dei 40 mila per le strade di Torino. Quella che pose fine ai 35 giorni di lotta operaia, nel 1980. Era un'altra ristrutturazione, molto diversa da quella attuale. Arisio era un illustre sconosciuto. Quella marcia lo rese famoso. Oggi, dopo una parentesi in Parlamento nelle file repubblicane, siede al Cnel, «in quota Uil» anche se non è iscritto, in rappresentanza dei «quadri». Arisio, infatti, è anche presidente del-

l'Anqui, associazione nazionale quadri dell'industria. E sostiene di avere non meno di diecimila iscritti.

Le nuove vicende alla Fiat non lo hanno sorpreso. «Il grande guaio di tutti, noi compresi, è di non aver nemmeno lontanamente immaginato che tutte quelle che sembravano cenerelle dalla durata infinita sarebbero state travolte».

Anche Lei, caro Arisio, aveva delle certezze?

Io, a dire il vero andavo sempre piano, perché non mi fidavo del futuro. Quando ho acquistato la prima macchi-

na, una 500 C di seconda mano, l'ho fatto avendo in banca i soldi per comprarne un'altra. Non l'ho comprata a rate, il grande mio timore, confermato ogni giorno, è che le nuove generazioni del mondo del lavoro non abbiano tante opportunità quante ne abbiamo avute noi 30 o 40 anni fa. Io ho un figlio di vent'anni e sto pensando che cosa mai potrà fare quando avrà il diploma da perito...»

Ma torniamo a quei giorni «caldi» del 1980. Lei ha scritto anche un libro. Come risponde oggi all'accusa di aver agito su mandato della Fiat?

Allora la Fiat andava a braccetto con l'ala più radicale del sindacato e non prestava attenzione alle forze emergenti che invece avevano bisogno di essere tenute in diversa considerazione.

Scusi, Arisio, molti di quei 40 mila di allora, sono ora tra le vittime della nuova ristrutturazione. Non Le sembra un po' una vendetta del-

l'abbandono «un po' forzatamente» il lavoro. Il vero problema, sostiene Arisio, è che «è più tranquillo un pensionato di un anziano in attività. Il primo non teme il futuro, non teme di perdere la pensione domani, mentre il secondo ha paura, invece, di essere trasferito o riciclato...». E poi molti, magari di quelli che hanno fatto la marcia nel 1980 - oggi fanno i consulenti, lavorano in nero, hanno una loro attività, uniscono l'utile al dilettevole e non vengono perseguitati dal fisco.

Niente crisi depressive, insomma, per i capi già usciti dalla Fiat. Ma quelli che rimangono, costretti a far i conti con la qualità totale, a passare da un ruolo di tutori della «disciplina» a un ruolo più professionalizzato?

Sarà vero? Romiti terrà conto dei tanti anni di servizio?

Luigi Arisio sembra essere sicuro. E illustra anche la vita del capo-pensionato Fiat con tinte bucoliche. Anche se riconosce che è sempre «un tur-

amento» abbandonare «un po' forzatamente» il lavoro. Il vero problema, sostiene Arisio, è che «è più tranquillo un pensionato di un anziano in attività. Il primo non teme il futuro, non teme di perdere la pensione domani, mentre il secondo ha paura, invece, di essere trasferito o riciclato...». E poi molti, magari di quelli che hanno fatto la marcia nel 1980 - oggi fanno i consulenti, lavorano in nero, hanno una loro attività, uniscono l'utile al dilettevole e non vengono perseguitati dal fisco.

La manifestazione dei quadri intermedi della Fiat nell'ottobre dell'80

va tra la ristrutturazione di oggi e quella di allora?

Le condizioni in cui si trovava la Fiat nel 1980 erano quasi escluse della Fiat. Aveva di fronte allora, ad esempio, un sindacato battagliero e lo dico con un po' di ironia. Oggi, inoltre, tutte le grandi aziende del mondo stanno tagliando drasticamente la forza lavoro. È un modo per dichiarare guerra al Giappone.

Non è che la Fiat ha compiuto qualche errore in questi anni?

Non so se si possono chiamare errori. C'è una generale impossibilità oggi a prevedere il futuro. Certo le nuove tecnologie hanno scatenato uno sconvolgimento preoccupante fra la manodopera.

Ha un bel ricordo di quell'anno in cui diventò celebre?

Qualcuno dice famigerato invece di celebre. Sarebbe però sbagliato sostenere che tutto ciò che sta avvenendo ora è una conseguenza della marcia dei 40 mila.

Ascoltiamo il racconto con qualche raccapriccio. E osserviamo che quell'operaio si procurava il mal di testa lavorando di più...

Lui dimezzava il tempo e poi lo passava fuori della linea di montaggio a fumarsi qualche sigaretta...

Un episodio davvero emblematico di quel tempo alla Fiat. Ma che differenza tro-

La Fiat? Parliamone più tardi. Così risponde Montecitorio

Chivasso, i tagli e i seimila che andranno in cassa integrazione. Politici e deputati non sanno, o sanno poco, o fingono di sapere. Con alcune, poche, eccezioni

RIHANNA ARRENI

ROMA. «La cassa integrazione alla Fiat? Sì, certo... ho letto le notizie sui giornali... no, non ho valutazioni personali da fare. Forse non si può fare altrimenti... ecco bisognerebbe chiedere alla Fiat...». Gianni Rivera, ex giocatore del Milan, ora deputato Dc, è seduto su un divanetto del Transatlantico sordidente, leggermente abbronzato. Comincia da lui un tentativo che dopo un po' si rivela quasi disperato: far esprimere i deputati che affollano Montecitorio sul «caso Fiat».

quasi imbarazzata. C'è mezzo parlamento che discute del caso Rodotà-Napolitano e l'altro mezzo che si appassiona alla vicenda della segreteria Dc. A chi possono interessare i 6000 quasi licenziati di Chivasso? Onorevole, mi scusi... Vizzini è interdetto: «mi spiace non ho elementi per dare una valutazione. Non è una cosa di cui mi occupo in questi giorni». E scappa via. C'è Domenico Susi, psi, ex sottosegretario. Anche lui sta andando a raggiungere un gruppo di deputati e giornalisti che ascoltano religiosamente Claudio Martelli. Si ferma. «La Fiat - chiede - in che senso? Già, in che senso? Le parole si ripetono: Lancia di Chivasso, cassa integrazione, probabili licenziamenti. Come non ha letto? era oggi sui giornali. Domenico Susi ricorda, ma chiede tregua. «Mi faccia riflettere, lei rimane qui vero? tomi fra qualche minuto». E scompare. Forse quello sulla Fiat vista dal Parlamento è un articolo che non si può scrive-

re. Forse il momento è sbagliato. Oppure è proprio vero che politici e partiti sono lontani dai problemi del paese e della gente. Ma questo si può dire? Non sarà un articolo troppo qualunquista?

Ed ecco apparire Umberto Bossi, il capo delle leghe. «Dovrebbero chiudere a settembre per aprire le fabbriche del sud? Aspetto una documentazione, poi faremo le nostre proposte. Certo la Fiat non può costruire stabilimenti con i soldi dello Stato e della Cee e poi licenziare... e nel sud bisogna stare attenti... che non siano cattedrali nel deserto... Ma quanti sono gli operai in cassa integrazione? 6000? Valuteremo, faremo delle controproposte». Bossi ha come inserito un disco e con le due mani occupa una con un telefonino, l'altra con una agenda elettronica continua a parlare e a ripetersi. Con l'aria di uno, per dirla con il Marquez di «Cent'anni di solitudine» che «confonde il cazzo con l'equino-

zio». E in effetti in questa «ricerca» sulla Fiat, in Parlamento, sono in molti a dare questa impressione. L'abitudine alla politica, la consuetudine a discutere coi giornalisti fa parlare. Le frasi si susseguono vuote e generiche. C'è chi come un deputato radicale, parla dei reparti confino e dice che questi sono stati creati dopo il '68. Per poi aggiungere: «lo le vicende Fiat le ho seguite tutte». Marco Boato, deputato verde, ex sessantottino invece dice «La Fiat è una cosa seria. Preferisco mandarti più tardi una dichiarazione». E il lax arriva puntuale. Dice che «c'è un aspetto umano che riguarda la sorte di migliaia di lavoratori, c'è un aspetto economico ed ecologico che rinvia ad un futuro in cui il ruolo dell'auto dovrà essere fortemente ridimensionato, c'è un aspetto politico e istituzionale. Le scelte della Fiat sarebbero più credibili se fossero accompagnate da una dichiarazione e un impegno su lenni a non utilizzare il sistema

delle tangenti».

È inutile questo non potrà che essere un articolo qualunque. Non c'è scelta. Antonio Pizzinato, ex segretario generale della Cgil parla da una parte con Gavino Angius. Forse è troppo ovvio chiedere della Fiat a un ex sindacalista. In effetti, Pizzinato sa tutto. Ricorda che la Fiat aveva occupato negli anni scorsi tutto il mercato dell'auto, dalla Lancia all'Autobianchi, dalla Maserati all'Alfa. E ha venduto sempre meno. E ora ad una ad una la chiude tutte. Con l'aiuto dello stato naturalmente. «L'Alfa - ricorda Pizzinato - deve essere ancora pagata. La Fiat comincerà nel '93». Solo un ex sindacalista, forse qualche altro deputato della Quercia o di Rifondazione in questo Parlamento al gran completo sa fare un ragionamento sulla Fiat? Costi pare. Sul divano di fronte alla buvette c'è Vittorio Sbardella circondato dai suoi. E c'è anche Antonio D'onofrio. Si può fare un ultimo tentativo...

«Uno» made in Messico?

Rilancio dei trattori... e un nuovo progetto Missione-blitz di Ruggiero

CITTÀ DEL MESSICO. La Fiat punta sul Messico. L'ambasciatore Renato Ruggiero, responsabile delle relazioni intercontinentali del gruppo Fiat, ha concluso una breve visita in Messico dove ha discusso le prospettive di sviluppo nel campo della produzione di trattori, della componentistica auto, nonché della possibilità di una cooperazione per il montaggio della «Uno». Ruggiero, che è stato ricevuto anche dal presidente Carlos Salinas De Gortari, ha detto di aver affrontato con gli esponenti del governo e dei settori bancario e industriale in particolare le prospettive di uno sviluppo della presenza Fiat nella produzione di trattori e macchine agricole. In questo setto-

re Torino è già presente con una partecipazione di capitale nella Fabbrica Nacional Agrícola de Tractores che produce il 46% dei trattori venduti in Messico. Ruggiero, nel corso di una conferenza stampa, ha sottolineato come la riforma agraria in atto in Messico dovrebbe facilitare lo sviluppo della meccanizzazione del settore e quindi aprire prospettive di grande interesse anche per la Fiat. Per quanto riguarda la «Uno», Ruggiero ha spiegato che si sta esaminando la possibilità di un montaggio in Messico sia per il mercato nazionale che (in prospettiva) per quello statunitense una volta firmato il trattato Messico-Usa-Canada che porterà all'apertura dei mercati del Nordamerica