

La crisi polacca



Alla Fsm di Tychy si rompono le trattative dopo una lotta che dura da quasi due mesi. Il governo e i sindacati non riescono a raggiungere nessun compromesso. Intanto rimane bloccata la produzione dell'utilitaria Fiat

«Cinquecento» senza operai

Dura da due mesi la lotta nella fabbrica polacca che produce la «Cinquecento» Fiat. E ora le trattative sono interrotte. Gli operai non mollano sugli aumenti salariali, la Fiat potrebbe anche concederli, ma il governo non vuole creare precedenti che potrebbero rinfocolare scioperi e agitazioni nelle altre fabbriche polacche. Così tutto rimane fermo, ma fino a quando?

ROMA. Ancora niente di fatto. Anzi ancora una rottura. Si conclude così una settimana drammatica per i lavoratori della Fsm di Tychy, la fabbrica polacca che «dovrebbe» produrre le nuove cinquecento Fiat. Settimana iniziata con la «marcia» di 10.000 lavoratori (sul modello della marcia dei capi di Torino di 12 anni fa) che volevano rientrare a lavoro e che sostenevano di esserne impediti dallo sciopero dei loro compagni. E prosegue con un braccio di ferro tanto serrato quanto inutile fra la direzione aziendale e Solidarnosc '80, il gruppo che insieme all'Opzz guida lo sciopero.

Gli appelli al compromesso, alla tregua si sono susseguiti in questa ultima settimana senza risultati. Neppure il tentativo del presidente Walesa è servito a qualcosa. Anzi la proposta di una mediazione diretta del presidente polacco è fallita prima ancora di nascere perché gli scioperanti hanno rifiutato la condizione preliminare posta da Walesa e cioè la sospensione degli scioperi durante la trattativa.

Venerdì è stata la volta del premier polacco Hanna Suchocka che ha scritto alla sezione di Solidarnosc della regione di Podbeskidzie chiedendo che si trovasse una soluzione al conflitto senza il ricorso a quelle dure misure che la legge autorizza ad applicare, ma che noi preferiamo non utilizzare.

Intanto le cifre delle perdite diventano allarmanti: finora non sono state prodotte 15.000 vetture, ogni giorno lo sciopero costa un miliardo. E le famose 500, le utilitarie del rilancio dell'azienda torinese, non riescono a decollare sui mercati.

Ma come mai uno sciopero

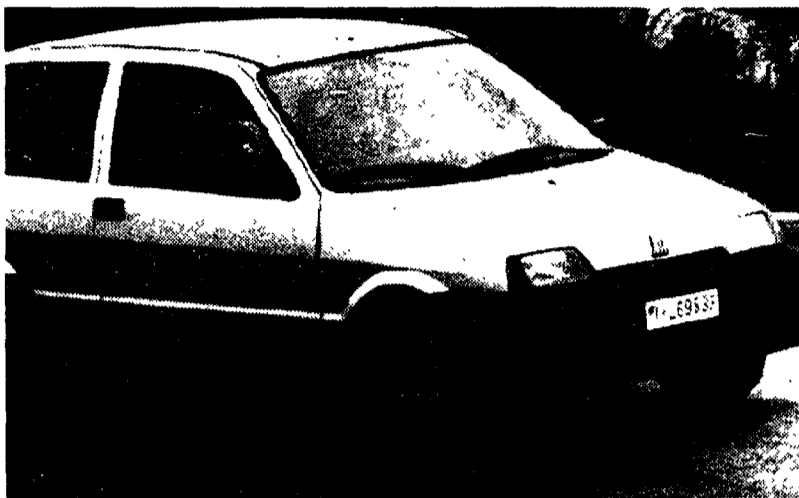
che, a quanto fanno sapere le autorità polacche, riguardava solo poche migliaia di operai resiste così a lungo? Come mai il governo minaccia, ma non interviene e la Fiat direttamente interessata evita un intervento ufficiale nello scontro?

L'azienda torinese è in imbarazzo. In realtà preferisce pagare gli aumenti salariali richiesti dai lavoratori o parte consistente di essi pur di far cessare l'agitazione. E preoccupata da una estremizzazione dello scontro, non vuole che si giunga alla rottura e alle misure repressive che potrebbero scatenare ulteriormente gli operai.

In un recente articolo di fondo apparso su la Stampa uno dei leader di Solidarnosc Adam Michnik afferma «senza un accordo fra le parti non è possibile una trasformazione del sistema» e si schiera sia contro i sindacati che vogliono essere come Robin Hood e togliere ai ricchi per dare ai poveri, sia contro la eventuale repressione dello stato.

Ma anche il governo è in difficoltà. Non può certo permettere che agli operai polacchi della Fmi arrivino aumenti salariali che darebbero indicazioni di sciopero e di lotta alle altre aziende polacche. Né può permettersi di reprimere una lotta che ha assunto un valore simbolico, che è guidata ancora da un pezzo di Solidarnosc insieme all'ex sindacato comunista. D'altronde «teme seriamente che salti il contratto con la Fiat, un contratto che prevede l'acquisto del 90 per cento della Fsm da parte del gruppo torinese con un investimento complessivo di 2400 miliardi».

E i sindacati? Alla Fsm si è verificata una curiosa, ma significativa alleanza fra Solidarnosc



La nuova Fiat cinquecento; in alto da sinistra Cesare Romiti ed il premier polacco Lech Walesa

nosce '80, l'ala estremista del movimento nato a Danzica dodici anni fa e l'Opzz il sindacato di regime che ha tentato un rinnovamento e che in questi ultimi mesi è diventato il più forte sindacato del paese.

La loro resistenza si basa su due considerazioni. La prima riguarda la Fiat e la possibilità che l'azienda torinese pur di evitare il fallimento dell'operazione 500 intervenga sul governo e lo induca a scendere a più miti consigli, la seconda riguarda lo stesso governo. I sindacati sanno bene che negli ultimi mesi le condizioni di vita dei lavoratori polacchi sono le peggiori drammaticamente, che gli scioperi si sono solo momentaneamente bloccati e che una eventuale repressione del governo potrebbe scatenare una nuova ondata di proteste. E che il governo finché può vuole evitare tutto questo. Fino a che punto può reggere questo complicato equilibrio? □ R.A.



Intervista a Wit Majewski, uno dei leader del maggior sindacato polacco

«Stanno falciando i salari: ecco perché scioperiamo»

RITANNA ARMENI

drebbero anche sulla Fiat.

Ma chi guida questa lotta?

Gli scioperanti sono lavoratori giovani. L'organizzazione, il portabandiera dello sciopero è la commissione di fabbrica Solidarnosc 80 che fa parte del comitato di sciopero. Naturalmente fra gli scioperanti ci sono anche gli iscritti al nostro sindacato dei metalmeccanici.

Quindi è ancora Solidarnosc ad organizzare la protesta. Contro un governo guidato da Solidarnosc. E il vostro ruolo?

Noi non siamo stati fra i diretti organizzatori dello sciopero, ma comprendiamo tutte le ragioni della protesta. Abbiamo anche compiuto dei tentativi

di mediazione e di trovare una soluzione di compromesso, ma la direzione aziendale ispirata dal governo e dalla Fiat è stata irremovibile ed ha reso impossibile un accordo. Oggi il ruolo di mediazione viene svolto dai dirigenti di Solidarnosc 80.

Ma quali obiettivi intendete raggiungere?

La protesta alla Fsm è esemplare anche per le altre aziende polacche. I sindacati chiedono che nella politica economica vengano introdotti cambiamenti che minino a frenare il calo delle retribuzioni reali, che garantiscano la limitazione della disoccupazione e tengano conto del ruolo di soggetto dei lavoratori nelle privatizzazioni.



Ma non temete che Fiat possa decidere di non venire in Polonia?

La Fsm è in Polonia e qui resterà. Produce automobili che si vendono. Ha manodopera ben qualificata. Non ci risulta da nessuna dichiarazione ufficiale che la Fiat intenda rescindere il contratto. Sappiamo invece che nei confronti degli scioperanti c'è ogni forma di intimidazione.

Ma la presenza della Fiat si sente in azienda? Qual è il suo ruolo?

Sia il governo che la Fiat si sono comportati come se con la Fsm si dovesse concludere un semplice contratto di vendita di automobili. Non hanno cercato alcun accordo con i lavoratori e con le loro rappresentanze sindacali. I colloqui sono stati avviati solo quando i lavoratori hanno protestato, quindi in ritardo e non hanno impedito gli scioperi.

Che cosa vi aspettate dal futuro? Che cosa vi aspettate dalla Fiat?

Ci aspettiamo che un'azienda delle tradizioni e della fama della Fiat sappia trovare il modo di offrire ai dipendenti

condizioni lavorative ed economiche soddisfacenti. Altrimenti sarebbe davvero difficile immaginare le sorti della via polacca all'economia di mercato.

Lei ha detto che la protesta alla Fsm è emblematica per capire le altre fabbriche polacche. La Fsm è emblematica anche per le condizioni generali dei lavoratori polacchi?

Certo, come ho già accennato le condizioni dei lavoratori polacchi sono peggiorate. Anche negli ultimi sei mesi le retribuzioni reali sono calate di qualche punto percentuale. Peggiorano i servizi sociali nella sanità, nella cultura, nel tempo libero, nell'istruzione. E la qualità della vita che peggiora continuamente. Alla vigilia delle riforme per l'economia di mercato il governo Mazowiecki parlava di un periodo breve di sacrifici, della durata di qualche mese. Ora la pazienza dei lavoratori si sta esaurendo. Se l'attuale ondata di scioperi sta scemando non è perché è stato raggiunto un compromesso soddisfacente. Se il governo non troverà soluzioni adeguate la prossima ondata sarà più forte.

Bassi costi, buona manodopera E tutte le case investono all'Est

TORINO. Taylorismo e Fordismo nacquero all'inizio del '900 per rispondere ad un'esigenza dell'industria americana, soprattutto quella automobilistica, allora in impetuoso sviluppo: come sfruttare la massa di manodopera costituita dagli emigranti italiani, irlandesi e di altri paesi europei, che si potevano assumere a buon mercato, ma non avevano mestiere, non erano mai stati in fabbrica e spesso non sapevano neppure parlare inglese. La cinica battuta di Henry Ford, «dividere il lavoro in fasi così elementari che anche una scimmia ammaestrata possa svolgerle», fu la soluzione del problema. A quasi un secolo di distanza non è cambiato l'obiettivo per le industrie di tutto il mondo. Stabilire che degli operai non si può fare a meno (sono tramontate le illusioni tecnologiche degli anni '80 sulla possibilità di sostituirli con robot ed automazioni), si cerca di utilizzare quelli che costano meno.

Il problema però non si risolve oggi con gli emigranti, anche se non mancano nel mondo masse di disperati che vagano da un luogo all'altro in cerca di un tozzo di pane. Le maggiori industrie dell'auto hanno due ulteriori esigenze. La prima è di accrescere il loro grado di internazionalizzazione. Per essere competitori globali oggi occorre creare un'impresa a rete flessibile, con investimenti impiantistici in grado di sfornare direttamente sui principali mercati i prodotti più adatti e di aggirare tutte le barriere protezionistiche. È la scelta che da decenni hanno fatto le grandi case americane, seguite da imprese europee come la Fiat, ed a partire dagli anni '80 anche le case giapponesi hanno cominciato ad impiantare in America, in Europa

Le maggiori industrie automobilistiche del mondo hanno intrapreso una corsa per produrre nell'Est, non tanto perché sia un mercato promettente, quanto perché vi si trova manodopera qualificata a basso costo. In questa gara però i «colpi» migliori li hanno realizzati tedeschi ed americani. La Fiat ha in corso molte trattative, ma ha concluso solo un accordo per la Fsm polacca, oggi bloccata dalle lotte.

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

ed in altre parti del mondo i loro «transplants», le cosiddette «fabbriche-cacciatriche» che montano vetture con componenti costruiti altrove.

La seconda esigenza è la qualità del prodotto. Anche se non attinge i vertici della tecnologia, l'automobile è oggi un prodotto assai più complesso di un tempo. È fare buone automobili, che siano affidabili, sicure, risparmiatrici e non inquinanti, significa chiedere ai lavoratori non solo forza muscolare ma un certo livello di competenza. È per questo che non si assiste ad una corsa a costruire automobili nel Terzo mondo. Quasi tutti i tentativi di impiantare «ex novo» fabbriche in paesi non industrializzati con una manodopera completamente «vergine» si risolvono in fiaschi o in prolungate perdite economiche. Ne sa qualcosa la Fiat, che ci ha messo vent'anni per riportare in attivo lo stabilimento brasiliano di Belo Horizonte. Un po' meglio le è andata in Turchia, dove però solo recentemente ha aumentato la partecipazione nella Tofas. Ammaestrata da questi precedenti, la Fiat ha concepito la nuova fabbrica Saada che realizzerà a Tiaret, in Algeria, come un impianto di semplice montaggio, cioè un «transplant» (dopo aver criticato quelli nipponici).

Il crollo dei regimi dell'Est europeo ha aperto all'industria dell'auto una possibilità insperata. Sono paesi ad alto rischio, come dimostra il dramma dell'ex-Jugoslavia, dove la produzione degli stabilimenti in cui ha una partecipazione la Fiat è crollata da 300 a meno di 200 mila vetture l'anno. Ed anche prescindendo dalle guerre, l'economia di questi paesi non lascia sperare a breve termine quel «boom» di milioni di automobili di cui qualcuno favoleggiava. Sono però paesi in cui oggi è disponibile una massa di disoccupati assimilabili a bassi salari. Ed anche se le fabbriche del «socialismo reale» non sempre brillavano per efficienza, sono paesi in cui esistono una cultura industriale diffusa e professionalità. L'ideale per collocarvi fabbriche di auto da esportare.

A sfruttare l'opportunità si sono buttati tedeschi, americani ed italiani. I migliori affari li hanno conclusi i primi, soprattutto nell'ex-Ddr, il mercato più sicuro e promettente, oggi integrato nella grande Germania. La Volkswagen ha investito 3500 miliardi di lire per costruire a Mosel, nei pressi di Zwickau, una nuova fabbrica che a partire dal 1994 produrrà 250.000 vetture l'anno, e si è accaparrata la fabbrica di Chemnitz che faceva i motori della mitica «Trabant». La General Motors, attraverso la controllata tedesca Opel, ha rilevato la fabbrica di Eisenach dove

si faceva la «Wartburg» e la ammodernata per produrre 170.000 auto l'anno. Il colpo più migliore lo ha realizzato la Volkswagen in Cecoslovacchia: ha conquistato il controllo della Skoda, dove investirà 7000 miliardi di lire entro il Duemila per produrre 200.000 veicoli l'anno. La General Motors ha replicato assumendo il controllo della polacca FSO (35.000 «Astra» all'anno), firmando un'intesa per produrre Opel a Bratislava e 15.000 vetture in Ungheria alla Raba. Sempre in Ungheria, Ford ha investito 80 milioni di dollari per montarvi la «Pesta» mentre i giapponesi della Suzuki si sono ritagliati lo spazio per fare 15.000 vetture l'anno.

I'Unità FESTA NAZIONALE

OCCHETTO

REGGIO EMILIA,
SABATO 19 SETTEMBRE 1992,
ORE 18, ARENA CENTRALE.