

Economia lavoro



La partenza del corteo degli operai Fiat da Mirafiori e diretto in piazza S. Carlo a Torino

Mauro Piloni / Ap

60mila in piazza per la Fiat Torino paralizzata. Trentin: «Ha vinto la solidarietà»

Diecimila persone nel corteo della Fiat Mirafiori, 60 000 in piazza. Giovani e anziani, operai ed impiegati. Tutta una città stretta attorno a loro. È la memorabile giornata che ha vissuto in Torino durante lo sciopero generale per l'occupazione. «È la vittoria della solidarietà - ha detto Bruno Trentin - un giorno che la Fiat non dimenticherà». «La trattativa? Deve riprendere subito non possiamo permetterci di aspettare le elezioni»



DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO Corso Unione Sovietica è un rettilineo lungo tre chilometri. Non succedeva dal 1980 che un corteo proveniente dalla Fiat Mirafiori lo riempisse tutto. Leri si è rivisto lo straordinario colpo d'occhio di quella umana striscia di cortei. Al culmine della giornata di lotta 60 000 persone sono tornate ad affollare piazza San Carlo il «cuore» di Torino la metà delle grandi mobilitazioni. Ma oltre che per la partecipazione oltre che per la completa riuscita dello sciopero generale per l'occupazione proclamato da Cgil, Cisl e Uil questa giornata rimarrà indimenticabile per la composizione dei cortei.

Silano diecimila lavoratori e un cane. Sì perché nel corteo c'è persino un elegante signora, un'impiegata della direzione Fiat-Auto con fido al guinzaglio. Accanto a lei centinaia di impiegati. È l'altra grande novità. Non ci sono solo i «colletti bianchi» che hanno ricevuto la lettera di sos-

**Il leader Cgil
«Nessuna
divisione
tra Nord e Sud»**

«Questa grande giornata è la vittoria della solidarietà e dell'unità contro chi sperava nella divisione tra nord e sud, nella lacerazione tra Torino e Milano». Queste le parole con cui Bruno Trentin ha concluso la manifestazione di ieri. «Per la soluzione della vertenza Fiat - non possiamo permetterci di aspettare le elezioni».

sensione. Ma quelli che sono usciti dagli uffici ancora più numerosi che negli scioperi delle scorse settimane. La Fiat più tardi ammetterà per la prima volta, nella sua storia, un 6,9% di scioperanti nella «Palazzina» direzionale della Fiat-Auto. Significa che in realtà almeno un terzo degli impiegati hanno scioperato. Sfilano dietro al loro sciopero non sono più intimiditi, hanno persino imparato ad organizzarsi: nei giorni scorsi hanno inondato il ministero del Lavoro con centinaia di telegrammi per chiedere di partecipare alle trattative.

A metà strada sbucca un altro corteo di mille lavoratori della Fiat Motori. Avio in lotta contro 560 sospensioni unilaterali a zero ore. Arriva Bruno Trentin che va a salutare gli impiegati ed i tecnici accolto da battimanti. Il corteo avanza preceduto da un grande striscione «Fiat ripensaci». Molti passanti si uniscono. In testa si mettono una ventina di sindacati accompagnati dai gonfalonieri di tutti i comuni dell'hinterland torinese. Davanti alla stazione di Porta Nuova attendono i lavoratori della Fiat di Rivalta. I venti pullman predisposti dai sindacati per venire alla manifestazione non sono bastati e molti sono rimasti a terra. Ci sono i cassintegrati della Lancia di Chivasso arrivati con cinque pullman. Ci sono lavoratori della Viberti Robe di Kappa di decine di altre aziende in crisi.

Quando il corteo di Mirafiori arriva in piazza San Carlo la trova già gremita. Ci sono i lavoratori dell'Iveco dell'Ilva, dell'Alfa di Arese. Gli alto-parlanti annunciano che ci sono anche 3 000 lavoratori del pubblico impiego. E deve ancora arrivare un corteo di 15 000 persone da Porta Susa. Parla Domenico Familiari di Arese e propone uno sciopero generale dei metalmeccanici. Parla De Vico della Sevel di Pomigliano. «Agnelli non può permetterci il lusso di chiudere una fabbrica che non ha ancora pagato».

I cortei continuano ad entrare dai due lati della piazza quando prende la parola Trentin. «Non dimenticheremo questa grande giornata e non la dimenticherà la Fiat. È una vittoria della solidarietà contro chi sperava di disgregare il corpo sociale di mettere i lavoratori di Torino contro quelli di Milano e di Pomigliano gli operai contro gli impiegati». Poche decine di autonomi benché circondati dalla polizia riescono ad incunearsi davanti al palco ed iniziano un lancio di petardi e uova. Trentin li apostrofa: «Inclinatevi davanti a chi lotta per il posto di lavoro e smettele di fare i buffoni». Un applauso copre di ridicolo i folkloristici contestatori.

Il segretario della Cgil continua ad argomentare la straordinaria riuscita dello sciopero: «È il segno della capacità dei lavoratori torinesi di unirsi tra di loro di battersi con tutti i cittadini per una città che non si rassegni alla decadenza». Accusa la Fiat di voler attuare «un progetto che sconvolge la geografia industriale ed economica del Paese di avere la pretesa di disporre del destino di decine di migliaia di persone senza discutere senza confrontarsi con nessuno quasi che la Fiat non avesse responsabilità non avesse un debito enorme con lo Stato con i lavoratori il frutto del cui lavoro ha disperso in speculazioni e finanziarie». Ricorda che la Fiat ha smobilitato per 10 anni la ricerca ha un decennio di ritardo nel trasformare un'organizzazione del lavoro obsoleta autoritaria gerarchica quando in tutto il mondo la formazione e qualificazione dei lavoratori è diventata una frontiera».

La sfida che il sindacato lancia alla Fiat e per cui ha chiesto il pieno coinvolgimento del governo si basa non solo sull'auto elettrica ma sui piani di risanamento ambientale modelli di trasporto alternativi. «La Fiat metta le risorse che occorrono e se occorre venda partecipazioni diverse da quelle che sono il suo cuore industriale». Quanto alla trattativa questa «deve riprendere subito non possiamo permetterci di aspettare le elezioni».

Protesta anche la Sevel Bloccata ieri la stazione di Napoli

DAL NOSTRO INVIATO
VITO FAENZA

NAPOLI Duecentocinquanta operai della Sevel su binari della stazione di Napoli Centrale. Disoccupati che prendono di mira quelli della stazione di Salerno. Il traffico ferroviario che impazzisce deviat i treni che provengono da Roma bloccati quelli diretti alla capitale. Convogli fermi lungo la strada ferrata nelle stazioni. Grandi disagi per tutti. È la terza protesta in tre giorni che blocca il traffico ferroviario nel napoletano. Per la seconda volta gli operai della Sevel di Pomigliano si siedono tra gli scambii. Chiedono di non divenire un deposito di rottami di poter continuare a produrre. La proposta è quella di tante settimane fa: bloccare il terzo turno in Val di Sangro e far continuare la produzione a Pomigliano.

I blocchi ferroviari non fanno quasi più notizia ed i lavoratori dispetti dalla perdita del posto di lavoro dallo spettro della disoccupazione d'altra parte non sanno trovare altre forme di lotta che non chiamino l'attenzione e che possano sbloccare la trattativa. Così in rapida successione in quest'inizio di settimana l'occupazione delle stazioni di Torre centrale lungo la Napoli Salerno di Napoli smistamento e di Napoli centrale non vengono quasi segnalate. Ad accorgersene sono solo le migliaia di pendolari che a fuma di blocchi ritardi non si ventano più solidali con chi protesta.

Len ad alleviare i disagi dei passeggeri ci ha pensato il sindaco Bassolino. Informato che era in corso (contemporaneamente al blocco del traffico veicolare nell'intera città per inquinamento) l'occupazione della stazione di Napoli il primo cittadino è intervenuto presso il ministro Giugni chiedendo che la vertenza dei lavoratori della Sevel fosse tenuta in debito conto e poi ha invitato i lavoratori a recedere dalla occupazione assicurando che avrebbe continuato a premere «in tutte le forme possibili» sul governo nazionale.

I lavoratori hanno accolto l'invito ed alle 11.30 hanno arroccato gli striscioni e sono andati tra la soddisfazione dei passeggeri bloccati. «Ora che si riapre la trattativa Fiat - è scritto in una nota diffusa ieri da Bassolino - è indispensabile che la questione Sevel abbia il massimo di rilievo e di attenzione. Una soluzione che consenta alla fabbrica di Pomigliano di continuare a vivere e a produrre è possibile e deve essere ricercata e concretizzata». Al Ministro del Lavoro continua il documento: «ho ancora oggi chiesto di tenere nel debito conto gli interessi dei lavoratori di Pomigliano e di Napoli. Congelando il terzo turno in Val di Sangro e diversificando le produzioni la Sevel può e deve avere un futuro».

Quasi contemporaneamente anche la stazione di Salerno è stata liberata ed il traffico da e per il sud è ripreso liberamente anche se con notevoli ritardi.

Sono però questi «illicidi» di proteste molte senza alcuna «pubblicizzazione» a far capire quanto è drammatica la situazione occupazionale in Campania. L'altro giorno un operaio metalmeccanico che occupava i binari di Napoli smistamento spiegava ai viaggiatori che si avviavano verso Napoli a piedi che lui non aveva mai effettuato proteste perché si vergognava. Ma dal giorno in cui era finito a casa integrazione aveva dovuto dar fondo ai sei milioni messi faticosamente da parte. Adesso non aveva più una lira ed era stato messo in mobilità il che voleva dire diventare disoccupato. «Sono disperato» ha ripetuto continuamente diventato uno specchio di una crisi sempre più grave e che rimane sommersa. Ma fino a quando sarà così?

Il sindaco Valentino Castellani chiama in causa palazzo Chigi «L'azienda fa le sue scelte, ma Torino è un caso nazionale»



«L'auto elettrica può salvarci»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE RUGGIERO

TORINO A mezzogiorno il caso Fiat trasloca da piazza San Carlo al Municipio. Faccia a faccia Trentin e la delegazione sindacale e il sindaco Valentino Castellani con il presidente dell'assemblea consiliare Domenico Campanini e alcuni rappresentanti delle istituzioni piemontesi. Secondo Trentin, se la crisi dovesse precipitare, Torino imboccherebbe in tempi rapidi la strada del declino. Qual è la sua opinione, sindaco Castellani?

«È una diagnosi su cui concordo: tanto è vero che da mesi dal primo incontro con Ciampi parlo di Torino come di un caso nazionale. Nel senso che soltanto in un quadro di politica industriale forte si riducono i rischi di un evento di quel genere. Il meccanismo è conosciuto se il mercato tira ne usciamo ma se dovessimo fronteggiare una perdita del 20% annua - e non dovessimo ri-

prendere quote consistenti alla concorrenza - l'area torinese subirebbe una crisi strutturale immediata e questa avrebbe conseguenze devastanti su Torino perché la città è fortemente dipendente dalla realtà produttiva Fiat».

Nel pacchetto di proposte del sindacato c'è il progetto di trasformazione dei trasporti urbani e si suggerisce la costituzione di una sorta di «authority» anche per valutare le strategie Fiat.

L'idea è una novità che è stata messa sul tappeto in questi giorni è quella dell'auto elettrica. Io credo che questa sia un'idea strategica che non risolve i problemi dell'occupazione a breve termine ma che dà garanzie in prospettiva. Del resto se non vogliamo essere costretti di qui

a dieci anni ad acquistare auto elettrica dalle case straniere dobbiamo attrezzarci seriamente. Ora in questo contesto la domanda pubblica può fungere da volano di sviluppo. Come organizzarla? Come stimolarla? Come renderla fruibile? Questi «fondamentali» cui tenderemo di offrire una prima risposta con una riunione degli assessori all'Ambiente delle grandi città italiane.

Non le sembra che dallo sciopero sia emersa uno scarto preoccupante tra la città e la società civile da una parte, e la Fiat dall'altra sui destini dell'industria, intesa in senso lato?

Lo scarto c'è ma è inevitabile nel confronto tra due logiche che sono non completamente convergenti. Quella Fiat è una logica aziendale

peraltro comprensibile all'interno della quale si tratterà di vedere se il management è in grado di mettere in campo strategie vincenti. Una posizione che rispetto ad un tempo però mi chiedo se Torino in una situazione di crisi strutturale debba affidarsi unicamente ad una logica aziendale. Quindi la sfasatura che esiste è una sfasatura oggettiva tra punti di vista che non sono combattenti. In altri termini anche una logica aziendale corretta potrebbe aggiungere altri problemi alla città. Io non credo che si possa chiedere ad un'azienda di vivere troppo a lungo con un disequilibrio grave tra costi e ricavi perché a quel punto la devi assistere. Il salto di qualità che dobbiamo fare in quest'area produttiva è quella di immaginare uno scenario che richiede parecchi anni per essere costruito in cui l'economia della città è meno Fiat dipendente. E per questo bisogna creare le condizioni perché ciò avvenga. Questo significa politica industriale.

Lei spesso parla di identità nuova della città. Che cosa?

È una domanda che mi fanno in molti ma non credo che ci sia qualcosa intellettualmente onesto in grado di dire quale sarà l'identità prossima di Torino. Però si possono disegnare i fattori che portano in quella direzione. Io immagino un tessuto di piccole e medie imprese che non sia solo indotto e suddito all'auto secondo quella che Bruno Manghi chiama la ricetta del «Nord-Est» rispetto alla caratterizzazione del Nord-Ovest fatta da grandi concentrazioni in settori monopolistici. L'altro è l'internazionalizzazione cioè la capacità di questo tessuto produttivo di competere sul mercato europeo».

Renault-Volvo È iniziata la ritirata dei francesi

PARIGI Comincia la «ritirata» della Renault dalla Volvo. La casa automobilistica francese ha venduto una quota del 4,85% nella Volvo. La quota rimanente è del 3,45% pari all'8,76% dei diritti di voto. La Renault aveva aumentato la sua quota in Volvo gradualmente in vista della fusione con il gruppo svedese acquistando azioni sul mercato fino a settembre. Questa quota non era legata all'intesa di partecipazione incrociata che aveva cementato l'alleanza industriale tra le due case automobilistiche. In base a questi accordi il gruppo svedese aveva acquistato il 20% della Renault e il 45% della Divisione veicoli industriali (Rvi). La restante quota della Renault rimaneva nelle mani del governo francese. In cambio la casa automobilistica francese aveva comprato il 25% della divisione auto della Volvo e il 45% della divisione camion.

MERCATI

BORSA		
MIB	1 068	+ 0,28
MITEL	10 805	+ 1,84
COMIT 30	156 92	+ 0,29
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ		
MECC AUTOM		+ 1,84
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ		
TESSILI		- 0,58
TITOLO MIGLIORE		
MAGNETI W		+ 26,12
TITOLO PEGGIORE		
SIMINT PRIV		- 13,40
LIRA		
DOLLARO	1 690,74	- 3,56
MARCO	976,35	- 1,39
YEN	15,63	+ 0,01
STERLINA	2 529,52	- 12,2
FRANCO FR	287,44	- 0,28
FRANCO SV	1 165,95	+ 1,57
FONDI (ND E VARI AZIONI)		
OBBL PURI		+ 0,00
OBBL MISTI		+ 0,02
OBBL ESTERI		- 0,27
BILANCIATI ITALIANI		+ 0,30
BILANCIATI ESTERI		+ 0,18
AZIONARI ITALIANI		+ 0,25
AZIONARI ESTERI		+ 0,08
BOT (RENDIMENTI NETTI)		
3 MESI		7,30
6 MESI		7,60
1 ANNO		7,60