L'AUTUNNO DELL'INDUSTRIA/2. TORINO. Riapre la fabbrica d'auto, tra tanti dubbi

Fiat, la ripresa senza occupati

Riprendono le vendite, ma il futuro resta incerto

Ripresa alla Fiat? «È una parola sbagliata», dicono a Corso Marconi. «Ci sono modelli che vanno, ma l'occupazione sicuramente non aumenterà». A Mirafiori e a Torino è tornata la normalità, ma non la sicurezza. E la ripresa significa molto lavoro per alcuni lavoratori, cassa integrazione per altri, turni diversi, ferie saltate per altri ancora. Per tutti un futuro pieno di incertezza in attesa delle decisioni del «dio mercato».

DALLA NOSTRA INVIATA
RITANNA ARMENI

Operai all'uscita della Fiat Mirafiori. Sopra, Mario Deaglio

Dino Fracchia/Contrasto

■ TORINO. Autunno a Torino, di nuovo autunno alla Fiat. Senza l'euforia dello scorso settembre quando una città imbandierata lanciava la nuova nata di Mirafiori, la coloratissima Punto. Senza l'angoscia delle settimane seguenti quando la voce di migliaia di cassintegrati, prepensionati, licenziati, si era diffusa nella città buttandola nella più amara incertezza. Quest'anno, nei primi giorni di settembre, la vita di Torino sembra aver ripreso una sua metodica normalità: supermercati pieni il fine settimana e traffico intenso. Una normalità che è un sospiro di sollievo dopo le tempeste degli scorsi mesi. E che ancora una volta è cominciata a Mirafiori, dalle notizie che dalla grande fabbrica hanno raggiunto la città. La Fiat che ha riaperto i cancelli senza nuove voci di cassa integrazione. Anzi la Fiat che ha tenuto aperti i cancelli di Mirafiori anche durante le ferie di agosto. La Fiat che continua a produrre la insieme alla Punto, anche la Panda, la Uno, la Tipo. Le linee di montaggio che si dovevano chiudere e che, invece, sono rimaste in funzione, quelle che dovevano essere trasferite al sud e, insperatamente, sono rimaste al nord. La normalità a Torino comincia da questo. E questo è bastato perchè si cominci a pronunciare a mezza voce, con qualche paura e qualche scaramanzia la parola «ripresa». Sì, si «riprende» a produrre, ad esportare, a lavorare. È possibile che da questa ripresa la «città operaia» gravemente ferita riacquisti interamente la sua normalità? È possibile dire che la tempesta che ha sconvolto Torino sia ormai completamente passata?

«La ripresa? parola sbagliata» tagliano corto a Corso Marconi. In realtà – spiegano – tutto si sta svolgendo secondo le previsioni: un '93 ed un '94 di lacrime e sangue, una ristrutturazione seria, un taglio degli organici doloroso, ma indispensabile. E poi si ricomincia. Certo la Punto va bene, i nuovi modelli, dal Coupé all'Ulisse, sono stati lanciati. Ecco possiamo dire questo : la Fiat è pronta a cogliere tutte le occasioni del mercato grazie ai nuovi modelli e soprattutto grazie alla nuova organizzazione che si è data. Ma niente di più. Ora tutto dipende dal mercato...»

Parola al mercato

Già, il mercato. Un dio dal quale quasi tutto proviene. E che finora si è dimostrato molto avaro di grazie nei confronti dell'automobile e dei suoi produttori. Il mercato italiano, ad esempio, nel luglio '94 è andato persino peggio del luglio 1993 che pure per l'automobile è stato «annus horribilis». E cenni di miglioramento non ce ne sono. Le speranze per la casa di Corso Marconi sono riposte nell'Europa dove le vendite Fiat sono nel '94 sono migliorate del 5,1 per cento. Uno spazio importante rubato alle case concorrenti. Un segnale che l'azienda torinese valutapositivamente. Le cui motivazioni sono semplici: la lira debole ha agevolato le esportazioni delle auto italiane che costano il 30 o il 35 per cento in meno, come di molte altre merci. Se ne sono acquistate di auto Fiat in Francia, in Germania, in Spagna. Insomma la piccola e rassicurante ripresa anche per la Fiat si chiama svalutazione. Un regalo che non viene da nessun dio, ma più banalmente da quel governo Berlusconi che ha negato incentivi all'auto, ma che l'ha agevolata con la debolezza della lira sui mercati internazionali. Non c'è dubbio è stata questa insieme ad un modello sicuramente azzeccato come quello della Punto, che oggi sta facendo respirare Torino, che la sta riportando ad un'apparente normalità.

Ma in questa normalità non rientra l'occupazione. Ancora una volta a Corso Marconi vogliono essere chiari «Non facciamoci illusioni e sopratutto non se ne faccia il sindacato, non ci saranno nuovi posti di lavoro». E neppure rientri dalla cassa integrazione? «Avevamo parlato di 5000 esuberi nell'area torinese nel 1994, in realtà grazie alle nuove insperate ordinazioni saranno solo 3000. E per 1995 gli esuberi dovevano arrivare fino ad 8000. Saranno effettivamenter tanti? Non sappiamo dipende... dipende dal mercato».

Un dio tiranno il mercato. Che governa questa ripresa in modo che appare casuale. Si pensava di chiudere le linee della Uno? Invece no. Il dio ha deciso diversamente. E manda a dire che un'auto che appariva vecchia ha ancora acquirenti. La Tipo doveva essre sostituita dal nuovo modello C da produrre a Cassino? Invece dal Brasile il dio chiede ancora vecchie Tipo. E cerca persino la Panda che sembrava effettivamente in via di estinzione. E allora tutto si scombina. Linee che dovevano andare a Melfi rimangono a Torino, turni di notte programmati fino a dicembre si ritengono implicitamente prolungati fino a data da destinarsi. Una settimana di ferie salta. Sarà recuperata, si dice. Quando? Non si sa. Il dio non si cura di queste piccole cose, non ci cura della vita dei piccoli uomini e delle piccole donne che alla Fiat lavorano.

«Fare progetti? Impossibile»

Pina Murru è una di loro e lavora per la Thema Croma. Lei è stata risparmiata dalla cassa integrazione, ma la sua vita appare dominata dall'incertezza. «E l'incertezza è la cosa peggiore racconta. Non sappiamo se la crisi è superata o no. Se possiamo andare avanti. Nella mia, nella nostra vita, è impossibile fare un progetto per il futuro. Io so che cosa faccio quest'anno, ma non quello che farò l'anno prossimo. Oggi ho un salario, lo manterrò anche fra sei mesi o sarò fra i cassintegrati? E il mio turno cambierà? Non so niente e non posso programmare niente. Neanche se posso andare dal dentista dal momento che con lo stato di crisi sono state bloccate anche gli anticipi dele liquidazioni».

Michele Lupo lavora alla Panda. «Ma quanto può durare? Un anno? due anni? o forse meno. Sembra una fase tranquilla, ma ogni giorno ci arrivano notizie di linee che vengono smantellate, di lavorazioni che continuano. E allora non si sa... Noi non sappiamo nulla».

Piccoli uomini e piccole donne a cui il dio scompiglia la vita. «Il turno di notte, anche quello ci viene comunicato all'ultimo momento – racconta Caterina Gurzì, e questo, nella vita di una donna soprattutto, complica tutto. A chi lasciare i bambini? come organizzare la casa»?

Si ha l'impressione che nell'apparente casualità nell'universo Fiat il dio mercato abbia tuttavia formato delle gerarchie di maggiore sicurezza o, almeno, di minore incertezza. In cima ci sono gli operai della Punto, la nuova auto che «tira» e che esporta, subito dopo quelli della Uno e della Punto e infine i lavoratori della Panda. Sotto di loro quelli che sono andati in cassa integrazione e poi i prepensionati. «È vero – ammette – Rocco Moscato che dalla Thema è stato trasferito insieme ad altri a lavorare alla Punto – ci sentiamo più fortunati. Ma quanto durerà? Sono stato tre mesi a lavorare alla Punto poi la mia linea dovrebbe trasferirsi ed essere sotituita da quella della Uno. Rimarrò qui andrò da un'altra parte»? Chissà. Intanto si lavora e si lavora molto. Una settimana di ferie è stata rinviata a data da destinarsi. I turni sono tre, i sabati sono diventati spesso lavorativi, e il turno di notte si prolungherà anch'esso fino a nuova data.

Normalità uguale incertezza

Ma che «normalità» è mai questa così stabile e incerta che non si può prevedere assolutamente nulla? Nella sede del sindacato torinese il segretario della Fiom da una lettura della «ripresa» Fiat. «In due anni di ristrutturazioni sono stati persi alla Fiat auto 10.000 posti di lavoro. L'organico è stato ridotto al minimo. In questa situazione ogni cambiamento del mercato, ogni movimento inaspettato appare una «ripresa». Si è parlato, per esempio, di rientro dalla cassa integrazione. In realtà non è così. La cassa integrazione è stata rinviata per 2000 dei 5000 lavoratori che dovevano andarci a dicembre». I problemi veri, secondo il sindacato, cominceranno alla fine del '95 quando i modelli vecchi che insperatamente hanno tirato non andranno più e le case concorrenti della Fiat, a cominciare dalla Volkswagen produrranno i modelli concorrenti della Punto. Che cosa deciderà a quel punto il dio Mercato? Naturalmente non si sa, ma si può presupporre che non troverà opposizioni alle sue imponderabili decisioni. «Ogni discorso di programmazione, di politica industriale – conclude il segretano della Fiom –a cominciare da quello sull'auto elettrica è stato abbandonato. Evidentemente da questo governo sono stati ritenuti inutili espresioni di un vecchio statalismo».

«Dall'auto niente nuovi posti di lavoro»

Deaglio: «Il nodo è la competitività»

DALLA NOSTRA INVIATA

■ TORINO. Una «ripresa» tutta da analizzare quella della Fiat in questo inizio di autunno 1994. Una ripresa che nasce dalle macerie di una ristrutturazione che nel solo settore auto negli ultimi due anni ha falcidiato 10.000 posti di lavoro E di cui alcuni dubitano. Mario Deaglio, editorialista, professore di economia invece ha qualche certezza: una ripresa, sia pur piccola c'è, un clima è cambiato.

E da che cosa dipende?

Innanzitutto dalla Punto. Le vendite vanno bene e nel settore auto il clima cambia rapidamente. L'atmosfera si è fatta più ottimista. Ci sono nuovi modelli e ora si punta anche su quelli, con maggiore fiducia.

Non mi pare tuttavia che a Corso Marconi regni un grande ottimismo...

Si preferisce non enfatizzare perchè rimangono dei problemi. La Punto vende, ma il mercato italiano rimane precario, il reddito in questo paese è rimasto stabile se addirittura non si è ridotto. Solo se questa parte del mercato si attiva si può essere ottimisti.

Allora l'inizio è buono, ma le prospettive? Ci sono prospettive per una ripresa più stabile dell'auto?

Oggi questa non dipende più da un aumento della domanda di automobili, ma dalla capacità di ciascuna azienda di occupare degli spazi, delle fette di mercato, sottraenedole ad altre

Il altre parole dalla competitività fra la Fiat e le altre aziende automobilistiche?

Certo e le case automobilistiche straniere in futuro saranno competitive, molto competitive.

In questa ripresa lei vede qualche speranza per quell'occupazione che a Torino è stata così gravemente colpita? Si può pensare ad una ripresa delle assunzioni?

Credo che questa ripresa rallenterà l'emorragia che ci è stata in questi anni. Non credo che ci si possa aspettare di più.

Un po' poco non le pare?

Accanto a questo mi pare che la ripresa stia producendo qualcosaltro. Non un aumento dell'occupazione, ma una sua qualificazione. Man mano che i vecchi lavoratori vengono allontanati dal processo produttivo se ne assumono di più qualificati E questi sono sopratutto giovani. È un piccolo segnale, ma positivo. □ *R.A.*

Solo 17 iscritti a un corso per operatori ecologici indetto per 120. Ma per il sindacato «è un complotto»

Meglio cassintegrati che spazzini?

ALESSANDRO GALIANI

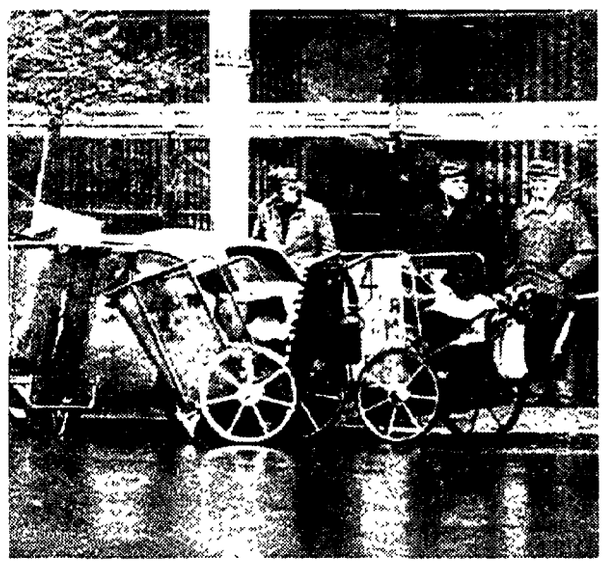
■ Piccolo giallo in Veneto. I cassintegrati snobbano il mestiere di spazzino? Così parrebbe, stando a quanto dice la Cispel Veneto, l'associazione che raggruppa le aziende municipalizzate della regione. Seguita a ruota dagli industriali veneti, a sentire i quali, i cassintegrati sono degli scansafatiche, ben felici di lasciare i lavori sporchi all'esercito degli extracomunitari e dei profughi. Ma per il sindacato le cose stanno diversamente. E la Cisl Treviso replica, accusando l'associazione delle aziende pubbliche locali di «non aver saputo utilizzare gli strumenti appropriati».

Ma vediamo i fatti. Qualche tempo fa la Cispel Veneto ha indetto un corso di riqualificazione professionale per operatori ecologici, riservato a 120 tra cassintegrati e lavoratori in mobilità. Solo che al corso hanno aderito solo in 17, per cui l'iscrizione è stata prolungata fino al 15 settembre. Nel dare questa notizia alle agenzie di stampa il presidente della Cispel veneta, Nicola Mazzonetto, è insorto, puntando l'indice contro i cassintegrati: «Il loro è un vero schiaffo morale alle migliaia di disoccupati, che non godono del privilegio della cassa integrazione e della mobilità».

Ancora più indignata la reazione del direttore della Confindustria veneta, Mario Zambelli: «Questa è la punta d'iceberg di una situazione non più tollerabile, che le nostre aziende toccano quotidianamente con mano». E per i cassintegrati, Zambelli propone una specie di penitenza, e cioè «l'obbligo alla frequenza dei corsi, o l'accettazione di un nuovo impiego, entro i termini previsti per legge, pena l'esclusione dalle liste».

Ma è davvero così? Sembrerebbe assurdo. Possibile che nel *Veneto felix*, dove l'export tira e la sanità funziona, il mestiere di operatore ecologico, è considerato così degradante? Possibile che il cassintegrato si consideri un privilegiato rispetto allo spazzino e si rifiuti di abbondonare il suo «status»?

Cispel e Confindustria venete lo danno quasi per scontato. Il sindacato, invece, è di tutt'altro avviso. E Bruno Michelin, segretario della Cisl Treviso, è addirittura furibondo. «La situazione - denuncia - è stata montata ad arte per colpevolizzare i disoccupati». E aggiunge: «Un'azienda, soprattutto se pubblica, che organizzando un corso si pone l'obiettivo di avere un certo numero di adesioni e non le ottiene, ha fallito il suo obiettivo, probabilmente perchè non ha saputo utilizzare gli strumenti più appropriati». È «folle», incalza Michelin, chiunque ritenga «che un cassintegrato con meno di un milione al mese possa stare tranquillo e rifiutare queste opportunità». E allora? Secondo Michelin la colpa è della Cispel, che stranamente, «anzichè preoccuparsi del proprio fallimento, sembra quasi contenta di aver raggiunto l'obiettivo di sparare a zero contro gli altri».



Nuova Cronaca

Bagnoli, via allo smantellamento

Italsider, ultimo atto In 600 ancora senza lavoro protestano i caschi gialli

■ NAPOLI. Bagnoli, ultimo atto. Ieri è iniziato lo smantellamento del centro siderurgico che dovrebbe portare, entro il 2000, al completo riuso delle aree. Ma il sipario non è calato in modo indolore sulla storia dell'Italsider. I 600 operai, estromessi dai processi produttivi ed ancora senza una collocazione alternativa, hanno inscenato una forte protesta sul piazzale, occupando la direzione tecnica e i locali della Sofin, un'azienda del gruppo Iri. La dismissione è, ormai, partita e sarà caratterizzata da tre distinte fasi. Nella prima, si procederà allo smontaggio dell'area a caldo, i cui impianti sono stati acquistati da industrie cinesi ed indiane. Nella seconda, si provvederà allo smantellamento dell'intero centro siderurgico, con la demolizione di alcuni edifici civili, e alla bonifica delle aree mentre, nella terza, si attiverà il processo di riconversione degli spazi e delle attività. Una grossa operazione - costo previsto 250 miliardi - nella quale saranno impegnati solo 75 «caschi gialli», visto che l'Ilva intende utilizzare un pool di aziende specializzate per mettere fine ai quasi cento anni di storia del siderurgico napoletano.

Per l'ex acciaieria - circa 2 milioni e 200 mila metri quadrati - il comune di Napoli ha predisposto un piano di riconversione, contenuto nell'ipotesi di riqualificazione dell'intera area Ovest della città. Il progetto prevede, anzitutto, un parco pubblico che occuperà i tre quarti delle superfici-Italsider Punto forte sarà la creazione di un centro congressuale-alberghiero, da quattro-cinquemila posti letto, che abbia come scopo quello di valorizzare la vocazione culturale e turistica di Napoli. □ *N.F.*