

NUOVI TURNI. Ai cancelli di via Tazzoli per il primo dei 4 fine settimana «straordinari»



L'uscita dei lavoratori Fiat dopo il primo sabato di straordinario sulle linee della «Punto» e della «Uno». A destra il progetto V6 della Mercedes che sarà presentata al salone di Ginevra. Claudio Papi/Ansa

Auto: al Salone di Ginevra la sfida per i nuovi mercati

ROSSELLA DALLO



MILANO. Si apre martedì con le giornate dedicate alla stampa il Salone internazionale dell'automobile di Ginevra edizione 1995. È una rassegna ancora una volta ricca di novità di prodotto di proposte per il futuro ma soprattutto interessanti per tastare il polso all'Europa del settore.

Mentre infatti si conferma la lenta ma costante risalita delle vendite su quasi tutti i mercati continentali l'Italia compresa - «signon delle quattro ruote» si trovano a fare i conti con i problemi valutari determinati dalla vertiginosa ascesa del marco tedesco. Seppure infatti gli altri paesi godano di un migliore rapporto con la moneta germanica rispetto a quanto accade per la nostra lira - l'attuale sopravvalutazione del marco non può avere ripercussioni sull'economia dell'industria automobilistica tedesca.

Con i prezzi alle stelle l'esportazione si fa più difficile. E con tutta probabilità anche a livello di produzione si accentuerà il fenomeno migratorio iniziato guardando caso con la crisi e le conseguenti ristrutturazioni tecnologiche e produttive.

Sempre più da Bonn e dintorni - la Germania è il primo produttore europeo di automobili e terzo mondiale - giungono notizie di quote di produzione emigrate in aree in via di sviluppo dove gli insediamenti sono incentivati dagli Stati ospiti e la manodopera costa anche dieci volte meno di quella germanica. Pensiamo a un esempio eclatante come la produzione in India della Mercedes Classe E, alle numerose joint venture già operanti o in via di definizione in Cina - paese da tutti i costruttori molto appetito tenuto costantemente sotto osservazione per le potenzialità di un mercato di un miliardo di persone - dove sempre Mercedes costruirà in un futuro o mai prossimo una piccola «ultima» studata specificamente. Ma anche pensiamo per fare l'esempio di un leader mondiale nella componentistica agli stabilimenti di elettronica che la Bosch ha in Turchia, Malesia e Brasile per citare solo alcuni. E l'elenco potrebbe essere ancora più lungo con le Volkswagen Jetta costruite in Messico e via dicendo.

È la necessità di «costruire vicino a dove si vende» dicono un po' tutti i costruttori. Ma sappiamo bene che il fattore economico è la prima leva di questa invasione del mondo meno industrializzato. E intanto proprio qualcuno di questi paesi che ormai ha fatto tesoro degli insegnamenti (e degli insediamenti) si affaccia in Europa con mire bellicose. È il caso dell'indiana Tata da 15 anni partner di Mercedes per cui da quest'anno costruirà appunto la nuova berlina serie E. Con le sue 50 società operanti in vari settori oltre 250.000 dipendenti sparsi nel mondo e un fatturato di 8 mila miliardi di lire ha pensato bene di venire ad esplorare il nostro continente.

Ancora più significativo è il caso della sudcoreana Daewoo - un colosso industriale che spazia dall'elettronica al tessile dalla cantieristica alla chimica all'automobile ha 79.000 dipendenti e un fatturato di 94 di 74 miliardi di dollari - che dopo anni di lavoro alle dipendenze prima dei giapponesi e poi della General Motors ora fornisce proprio alla tedesca Opel (gruppo GM) motori e sistemi Abs.

Non a caso il Daewoo in questi giorni si getta nella mischia europea con due modelli di vetture: una non all'utenza coreana che rivelano la passata partnership con la numero uno di Detroit. Si tratta della Nexia - carrozzeria a tre quarti e cinque porte motori 1500 cc. In valvole di 90 cavalli di potenza - e della supereconomica (1,6) il potente Espero disegnata da Bertone proposta con motori 1800 di 95 cv e 2000 di 105 cv. Nexia costa di 20.980.000 a 22.980.000 lire e l'Espero i rispettivi 25.780.000 e 27.280.000. Abs, airbag, radio e condizionatore compresi.

Il sabato «speciale» di Mirafiori

Tutti al lavoro, ma con poca convinzione

Primo sabato di straordinario a Mirafiori. La Fiat dice che i lavoratori hanno «gradito» la novità perché l'assenteismo è calato a minimi storici. Ma i «comandati» in fabbrica erano stati selezionati. Ed ai cancelli di corso Tazzoli tra gli operai che escono si raccolgono solo proteste e imprecazioni per l'eccessivo sfruttamento, per i canchi di lavoro insostenibili già con i turni normali, per lo «scippo» di una giornata libera mentre i cassintegrati rimangono a casa.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Il segnale che questo è un sabato diverso dagli altri lo dà il banchetto di frutta e verdura piazzato davanti al cancello 2 di corso Tazzoli: quello da cui escono gli operai di Mirafiori che montano la «Punto» e la «Uno». Il venditore ambulante un napoletano verace snocciola colorite imprecazioni per la scarsità degli affari che conclude: «Accà non compera nessuno. Non tengono quattrini. Siamo rovinati. Qua tra poco ci tolgono pure il vizio di mangiare. La meglio cosa sarebbe andarsene a casa e guadagnarsi salute e soldi».

Via Tazzoli, ore 14

I primi operai che sbucano dal cancello alle 14 vanno di corsa non ti guardano nemmeno in faccia. dribbiano giornalisti e barcai nella ortofrutticola per precipitarsi

verso i pullman. Sono i pendolari più di un quarto della maestranza di Mirafiori alcuni dei quali vengono da località lontane come Chiavasso Saluzzo i paesi dell'Astigiana. Anche la scorsa notte si sono alzati alle 4 per boilare la cartolina alle 6 ed ora li attende un'altra ora di viaggio prima di rientrare a casa. Un giorno in più alla settimana di questa vita grama vale 115 mila lire il prezzo pagato dalla Fiat per ogni sabato di straordinario? Bisogna chiederlo alla seconda ondata di lavoratori che escono i tonnesi che possono prendersela più calma e fermarsi un attimo.

Appostato sul cancello un inviato di «Canale 5» inquadrato dall'operatore piazza il microfono sotto il naso di ogni operaio che esce e trilla giulivo: «Oggi è il primo sabato di straordinario. Siete contenti?»

La maggior parte delle risposte che ottiene sono infamabili. Ecco un campionario di quelle presentabili. Operaio ironico: «E come no? È stato un piacere. Era ora che ci facessero lavorare di più. Ci facciamo venire anche di domenica magari ci danno anche il letto così dormiamo in fabbrica». Operaia timorosa: «Io a conservare il mio posto di lavoro ci tengo. Perciò non rispondo». Operaio rassegnato: «Mica tanto contenti. Siamo sianchi e la vora troppo. Ma se ce lo ordinano bisogna farlo». Operaio incavolato di brutto: «Noi lavoriamo e voi non fate un ». Operaio politicizzato: «Se potessi scegliere non lo farei. Prima io farei rientrare quelli che sono ancora in cassa integrazione». Finalmente capita un lavoratore che risponde a modo: «È andata bene. Grazie. Per noi lo straordinario è sempre un guadagno in più». Poi il dipendente soddisfatto si avvia verso il parcheggio riservato ai capi. Quando un operaio si mette ad urlare: «ste domande vat a fare a Bertusconi» il cronista di «Canale 5» capisce che non tira proprio ana per interviste educatorie e smobilità.

Intanto la Fiat ha già comunicato alle agenzie che il primo turno lavorativo di sabato sulle linee della «Punto» e della «Uno» a Mirafiori (a Termini Imerese gli straordinari inizieranno il 11 marzo ed a Rivalta

il 25) ha fatto registrare livelli bassissimi di assenteismo: appena lo 0,3 per cento contro una media nei giorni normali del 7 per cento. In Meccanica le assenze si sono dimezzate: dall'8 al 4 per cento alle presse. Sono addirittura crollate dall'8 allo 0,5 per cento. Per corso Marconi è la prova che i lavoratori «gradiscono» la novità. Ma la Fiat non dice. Spiegano i delegati che oggi in fabbrica ci sono solo i lavoratori che l'azienda ha «comandato» di straordinario: dopo averli selezionati tra quelli sulla cui presenza poteva fare affidamento. Per maggior sicurezza hanno avvertito i controlli dei medici fiscali su chi si fosse messo in mutua sarebbero stati intensificati. E per coprire eventuali «buchi» di organico hanno pure fatto venire operai del secondo turno che hanno smesso di lavorare ieri sera alle 22 e si sono presentati in fabbrica stamane alle 6.

Avviciniamo un gruppo di giovani operai quasi una rancia in una fabbrica dove le assunzioni sono bloccate da anni e l'età media dei lavoratori è prossima ai 50 anni: «I quattro sabati che rientrano nelle 32 ore di straordinario concesse dal contratto», dice uno di loro, «non possiamo rifiutarci di farli. Ma per quelli successivi speriamo proprio che i sindacati siano capaci di puntare i piedi». «Puoi scrivere in

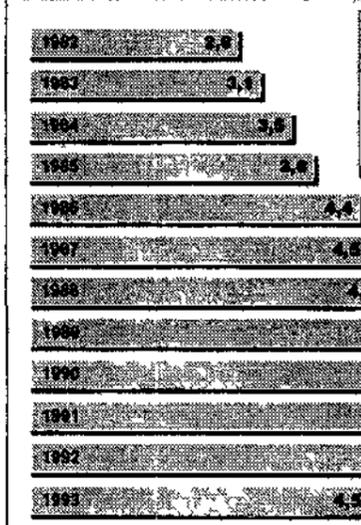
sponde un altro che l'80 per cento di coloro che lavorano qui sono solidali con i cassintegrati ed i sabati non vorrebbero farli perché vedono che gli impianti sono male utilizzati e la produzione in più si potrebbe fare. In giorni di lavoro normale basterebbe richiamare un po' di gente sospesa e di «Uno» se ne potrebbero fare 100 in più per turno».

El cassintegrati?

Ma non è che la solidarietà con i cassintegrati funzioni solo a parole e poi molti sono contenti di guadagnare qualche soldo in più? «No

LO STRAORDINARIO NELLA GRANDE INDUSTRIA

Dopo la punta dell'89, l'incidenza degli straordinari sul monte ore lavorate è scesa fino al '93, per riprendere bruscamente a risalire lo scorso anno.



Parla Susanna Camusso, Fiom-Cgil

«Ai lavoratori della Piaggio non chiedete solo sacrifici»



DAL NOSTRO VIATO
LUCA MARTINELLI

PONTEDERA (Pr). Dopo la rottura della trattativa sugli orari sindacati e Piaggio rinflettono separatamente sul da farsi. Cgil Cisl e Uil hanno avviato una consultazione tra i lavoratori per chiedere il mandato a trattare sulla base di proposte precise: si ai 18 turni ma quelli del sabato devono essere di 6 ore per chiudere i cancelli alla mezzanotte. Incentivi economici per tutti non legati ai parametri di produttività. Migliorare gli ambienti di lavoro. Ai lavoratori la Piaggio non può chiedere «solo sacrifici», dice Susanna Camusso segretario della Fiom-Cgil.

Lei ha parlato di «una crisi della trattativa, la Piaggio, invece, parla «rottura».

Noi continueremo a considerare lo stop della trattativa una interruzione temporanea. Non siamo noi che vogliamo rinunciare a discutere di un progetto così importante e dall'altra parte non credo che

l'azienda possa sacrificare un progetto di queste dimensioni solo perché decide che non si discute più.

La Piaggio ha fatto sapere che non passerà alla porta dei sindacati. Pensa sia davvero possibile riaprire la trattativa?

Quando matura un'interruzione recuperare il tempo del confronto è indispensabile e disponibile delle parti. Capisco che dopo un rottura l'atteggiamento sia rigido ma è bene che Piaggio si ricordi che in gioco ci sono cose serie, anche per lei. Intanto noi siamo tornati al confronto con i lavoratori perché vogliamo far sentire la loro voce e scegliere l'equivoce di fondo che ammantava questi vicendati.

Quale è l'equivoco?

La Piaggio ha svolto un'campagna di informazione per diffondere l'idea che il suo progetto presenta solo aspetti di bontà. Noi vo-

gliamo invece rendere chiaro le ragioni dei lavoratori e delle loro richieste.

Ma su quali punti è maturata la rottura?

I punti sono due, anche se la trattativa è molto complessa e somma per la prima volta il problema della flessibilità e quello della contrattazione di secondo livello. Intanto nella Piaggio abbiamo trovato una indisponibilità di scuto di orari. L'azienda da per scontato che si lavori su 18 turni di 8 ore sabato compreso. Noi che abbiamo costruito la disponibilità a lavorare su 18 turni d'orario in voce, che i turni del sabato devono essere di 6 ore. In secondo luogo ci divide la questione del premio di risultato che deve essere di qualità deve avere ricadute nell' busta paga di tutti i lavoratori e non deve essere legato alla produttività perché siamo in presenza di un progetto di riorganizzazione. Quanto hanno pesato le minacce della Piaggio di trasferire al-

trove gli investimenti?

Le minacce pesano sempre. La Piaggio opera e vende sui mercati orientali e può anche pensare di emigrare. Mi sembra però una forzatura politica. Non credo che per qualche ora di lavoro in più e per qualche soldo in meno si possa a cuor leggero andarci oltre Oceano. Per un problema di tempi e di qualità ma anche perché investire altrove significa disinvestire a Pontedera. Semmai le minacce sono la spia di un costume che le aziende pensano di introdurre nelle relazioni industriali.

Cioè?

Ai rischi trattare si preferisce ma non si sa come si sceglie di gestire i rapporti di forza attraverso la stampa e i storici del consenso.

Come vi muoverete adesso?

Non staccino ziti. Ci rivolgiamo al Comune di Pontedera, alla Provincia di Pisa e alla Regione Toscana che hanno espresso un giudizio positivo sul progetto Piaggio per spiegare che esistono an-

che le ragioni dei lavoratori e per chiedere che se ne facciano i conti. Mi chiedo se le istituzioni dopo la battaglia condotta da anni fa per salvare lo stabilimento di Pontedera vogliono oggi far marciare indietro.

È vero, come qualcuno dice, che la trattativa non si chiude perché il sindacato prova a definire un «accordo modello» da utilizzare in altre trattative simili? No, non è così. Le cose che abbia-

no detto alla Piaggio le abbiamo dette a tutti gli interlocutori con cui abbiamo dovuto discutere del sabato lavorativo. È vero che il sindacato ha la debolezza di aver affrettato queste vicende caso per caso ma abbiamo comunque definito filoni che sono uguali per tutti: la riduzione di orario e il ritorno salariale. La Piaggio può stare tranquilla: non sarà un banco di prova né diventerà un caso emblematico.