

IN  
PRIMO  
PIANO

◆ Per il leader dei metalmeccanici Cgil l'operazione della casa torinese non è tutta giustificata dal calo della produzione

◆ Prime reazioni dal mondo della politica Larizza (Ds): dal governo serve maggiore attenzione per l'automobile

◆ Proteste anche da Rifondazione comunista «L'alternativa a queste misure è nella riduzione dell'orario di lavoro»

# Sulla Fiat l'ombra della ristrutturazione

## Sabattini (Fiom): cassa integrazione eccessiva, rischio di fuga dall'Italia

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA Se l'aspettavano, sì, ma non fino a questo punto. L'annuncio della Fiat del massiccio ricorso alla cig a fine anno preoccupa i sindacati, che pure erano pronti ad affrontare una riduzione della produttività nell'era del «post-incentivi». Ma i timori, nelle stanze delle confederazioni, si distribuiscono in maniera graduale: Fiom lancia l'allarme cristallino, visto che Fiat ha perso terreno anche in epoca di rotazione e in dicembre la cassa arriva a coinvolgere fino a 35 mila addetti, il 45 per cento del totale (78 mila). Fim denuncia un'incertezza dell'azienda sulla vera situazione del mercato, Uilm pensa che si tratti di un espediente temporaneo per ridurre i costi di magazzino in un momento di contrazione della domanda.

Tutto si intreccia con il difficile negoziato in corso sul rinnovo del contratto dei metalmeccanici.

Anche sul «peso» che la vertenza possa aver avuto sulle decisio-

ni della casa torinese i Confederati non vanno all'unisono. Se per Fiom il momento e le modalità in cui la cassa è arrivata rivelano una mira strategica per contare di più al tavolo, per Fim l'effetto si sentirà senz'altro nella contrattazione, ma non si pensa a calcoli premeditati. Uilm, dal canto suo, esclude un'«interferenza» significativa della cig sul contratto. Intanto anche il fronte politico si allarma. «Riprendere l'indagine conoscitiva avviata nell'estate del '96 proprio nel comparto dell'auto» è quanto propone il senatore Rocco Larizza (Ds) in una lettera al presidente della commissione Industria del Senato. Per Larizza il comparto automobilistico è tanto importante da richiedere «un'attenzione urgente del Parlamento e del Governo».

A dare la stura alle reazioni sindacali, ieri, è stato il segretario nazionale Fiom Claudio Sabattini. «Fiat, durante la rotazione, ha perso il 4 per cento di mercato - ha dichiarato - mentre sarebbe dovuto accadere il contrario, cioè avvantaggiarsi rispetto

agli esportatori esteri». Per questo, secondo Sabattini, la cassa natalizia è «un eccesso che non è nella norma e che delinea un periodo in cui si può aprire una fase di ristrutturazione». Insomma, dietro l'angolo c'è la crisi strutturale e non una momentanea riduzione della produzione. Si astiene da un giudizio conclusivo il segretario Fim Pierpaolo Barretta.

Piuttosto denuncia la contraddittorietà dell'azienda. «Fino a 20 giorni Fiat mandava segnali tranquillizzanti - dichiara - Oggi, invece, sia l'azienda che Federmecanica dicono che va tutto male». Secondo Barretta, la cassa «denota una grande incertezza, soprattutto quella a Melfi, dove si poteva evitare».

A questo punto Fim chiede «che si faccia chiarezza sul quadro per il '99». «Perdere quote di mercato non è segno di crisi strutturale - dichiara Luigi Angeletti, segretario Uilm - Non c'è crisi strutturale. È una contrazione, che Fiat affronta tagliando la produzione per alleggerire i magazzini».



L'interno della Fiat di Melfi

Paoni/Contrasto

## Firenze, cento licenziamenti alla Cerdec

FIRENZE Hanno le ore contate. I 101 lavoratori della Cerdec, industria di smalti ceramici di Firenze di proprietà delle due multinazionali Degussa e Ciba, saranno tutti licenziati tra una settimana. La procedura di mobilità è arrivata a sette giorni dalla scadenza senza che proprietà e sindacati siano riusciti a trovare un accordo per salvare la fabbrica, nata con la famiglia Ginori Conti (quella del presidente di Assindustria di Firenze) più di cento anni fa. Così ieri i lavoratori, dopo l'ennesima fumata nera tra azienda e sindacati, sono scesi per strada ed hanno bloccato via Sestese, arteria di collegamento tra Firenze e Sesto. L'ultima scintilla è stata il rifiuto da parte della proprietà di prendere in considerazione il piano di salvataggio presentato dai sindacati il 3 novembre, quando le parti sono state convocate dal Ministro dell'Industria. Sotto la pressione di Minopoli, braccio destro del ministro Bersani, l'amministratore delegato Wagner aveva accettato di visionare il progetto. Che puntualmente, una settimana dopo, ha rigettato. I sindacati prevedevano 40 esuberanti (da smaltire con prepensionamenti e cassa integrazione) ed un investimento di un miliardo e mezzo nello stabilimento fiorentino, per aumentare produzione e produttività. Ma la Degussa-Ciba vuole chiudere. «Vuole portare tutto a Modena - denuncia Alessandro Masi, della Filcea-Cgil di Firenze - La flessibilità del lavoro è più consona alle sue esigenze, ci sono le cooperative di facchini che entrano in produzione, si fanno molti straordinari». Ma anche a Modena tira una brutta aria. La Cerdec ha tre unità produttive, sparse tra Sassuolo e Formigine. Due sono di diretta proprietà, e una si chiama ancora Pardo e occupa 49 persone. Nelle due unità Cerdec ci sono 87 occupati e la multinazionale ha chiesto 15 mobilità. «La verità è che noi non saremo mai in grado di coprire il volume di produzione che viene tolta a Firenze - spiega Edo Riolì, della Filcea-Cgil di Modena - Una parte sarà dirottata negli stabilimenti spagnoli e francesi. Perché loro fanno così: finché due più due fa cinque producono in Italia, appena fa quattro se ne vanno». L'ultima parola spetta ora a Bersani, che ha 7 giorni per trovare una via d'uscita. S.I.B.

MELFI

## Dagli straordinari alle ferie anticipate La fabbrica modello non s'illude più

DALL'INVIATA

FERNANDA ALVARO

MELFI (Potenza) E ora «nel calderone» ci sono finiti anche loro. Loro che non si sono mai sentiti «colleghi» degli operai di Mirafiori, non per spocchia, no. Ma perché hanno orari, turni, salari diversi. Perché non hanno qualifiche, perché sono quasi tutti terzo livello metalmeccanico, perché non hanno tredicesima, né tantomeno quattordicesima.

Ora sono diventati «uguali». Anche loro, lavoratori della fabbrica integrata, della fabbrica modello. Anche loro, uomini della qualità totale, operai iperproduttivi: 72 auto pro-capite all'anno contro le 50 degli altri, andranno in cassa integrazione. Da domenica 20 dicembre anche la Sata (Società automobilistica tecnologica avanzata), la Fiat di Melfi si fermerà fino alle 22 di domenica 20 gennaio '99. Insieme a Mirafiori, Arese, Cassino, Rivalta.

L'annuncio della cig ordinaria tra i 6300 di San Nicola di Melfi è stato un fulmine a ciel sereno. Sapevano, da mesi, che a Natale sarebbero stati costretti a anticipare le ferie del '99 perché la

LA RABBIA OPERAIA «È tutta una questione politica La Fiat vuole un'altra rottamazione»

della produzione del gruppo li ha coinvolti e travolti. E anche loro, mondo a parte, si fermeranno perché la Fiat deve produrre 42.500 auto in meno.

Una delle più arrabbiate è Donatella Tolomeo, 33 anni e un figlio piccolissimo che lascia a Muro Lucano a 80 chilometri dalla fabbrica. Operaia, terzo livello, manco a dirlo. Non ha tessere sindacali in tasca e non fa la metalmeccanica per scelta. Dopo il diploma ha cercato invano un altro lavoro finché non è arrivata la Fiat. «Fino a 10 giorni fa si facevano straordinari a tutto andare e ora ci mandano in cassa. È tutta una questione politica. C'è la Finanziaria e bi-

gnogna battere il ferro finché è caldo. Vogliono incentivi, una rottamazione 2». È arrabbiata e pessimista: «Adesso che siamo come i nostri colleghi di Mirafiori, adesso che siamo rimasti speciali soltanto per il salario, la cassa diventerà un'abitudine. Dopo questa prima volta ne verranno altre». Giovanni, suo compagno di lavoro, fa la stessa analisi politica. Ma conclude con un po' d'ottimismo: «A marzo partirà la produzione del 188, spero che ci tenga al riparo da altre cig».

È il secondo turno della giornata alla Fiat di Melfi. Il primo è cominciato alle 6 e finito alle 13,15, il secondo finirà alle 21,15 quando entreranno gli uomini e le donne della notte che lasceranno la fabbrica all'alba, alle 5,15. Si lavora così nella fabbrica modello. Sei giorni a settimana, ininterrottamente. Ci si ferma dalle 22 di sabato alla stessa ora di domenica. Due settimane di 48 ore e una terza di 24 avendole libero da giovedì a domenica da domenica a mercoledì.

Giuseppe Cillis, segretario provinciale della Fiom-Cgil è appena uscito da un'assemblea sindacale in una delle fabbriche dell'indotto, la Imam che pro-

duce marmitte e che probabilmente metterà in cig almeno una parte dei suoi dipendenti nello stesso periodo della cassa alla Fiat. «Questo, secondo l'«Economist» - spiega - è il secondo stabilimento automobilistico più produttivo d'Europa. Eravamo speciali e noi della Fiom abbiamo anche cercato di non esserlo più. Ma non abbiamo avuto dalla nostra la maggioranza dei lavoratori. Volevamo, al tempo dell'integrativo '95, entrare nella logica di gruppo. Ora ci siamo entrati, ma per la cig. Bisogna aprire un confronto con l'azienda per capire le prospettive future di questo stabilimento».

Liberato Canadà è stato il primo rappresentante sindacale d'azienda della Fim-Cisl. Il suo ruolo in fabbrica è quello del cpi (conduttore processo integrato), ma l'attività sindacale a tempo pieno l'ha allontanato dal lavoro manuale. «Questa cassa integrazione ordinaria può essere l'occasione per avviare una discussione con la Fiat - sostiene - e completare il piano industriale che prevede per Melfi 7000 addetti e 1600 auto prodotte. Ora siamo a 1465, ma prima del rallentamento avvenuto due mesi

QUALI SPERANZE La possibilità di uscire dalla Cig è legata alla produzione della «188»

fa, eravamo a 1520. Temo sia difficile ragionare - soltanto di Melfi. Se a Termoli non si fanno i motori e da Mirafiori non arrivano i pezzi... Ci tocca stare fermi. La Fiat deve comunque gestire queste cadute cicliche di produzione. Non possono pensare che se il mercato tira si mandano gli operai in cig».

Michele Iacovera è iscritto alla Fiom e sta nella Rsu. Lavora in fabbrica da quattro anni, conosce sentimenti e reazioni dei suoi compagni di lavoro, età media 27 anni. «Qualcuno è addirittura contento - dice - Meglio stare a casa a Natale, anche se soltanto con l'80% del salario. Bisogna capirlo. Sono giovani, molti non hanno carichi familiari e il lavoro è duro. Arrivano anche da Matera, Metaponto, Scanzano. Fanno anche 200 chilometri per arrivare in fabbri-

ca. Ma c'è poco da stare allegri». Anche Donato Auria è delegato sindacale Fiom. Esce dalla fabbrica, davanti al cancello B, interrompendo per pochi minuti il lavoro. Non ha paura che la Fiat di Melfi cominci con la cig e arrivi alla chiusura. Nei corridoi ha sentito che stanno per spostare qui la produzione di 5000 Punto 16 valvole «per via degli incentivi per i nuovi assunti. Qui ci sono ancora contratti di formazione e continuano ad arrivare soldi dallo Stato. Ultimamente sono arrivati 78 miliardi». Nessuna paura, dunque. «Con i ritmi e il carico che abbiamo conviene tenerla aperta - dice - Infatti ogni giorno c'è un limitato in più. Siamo quasi a mille». I «limitati» sono quelli che per motivi di salute non fanno alcuni lavori, alcuni orari. Che prima facevano. Gli altri 5300 entrano ed escono, si alternano alla catena, lavorano di notte e di domenica. Non lo faranno per tre settimane, tra Natale '98 e Capodanno '99. Anche la Sata si ferma. La Sata, perché anche in questo sono diversi gli operai di Melfi. Sui capannoni dell'enorme stabilimento di San Nicola, sulle loro tute amaranto non c'è scritto Fiat.

## Mirafiori, viaggio dentro la rassegnazione

«Lo sapevamo, è ora che il sindacato si muova. Qui non si fa sciopero da tempo...»

DALL'INVIATO

GIAMPIERO ROSSI

TORINO «Il giochino è finito, si torna alla realtà. Solo che quelli che non giocano mai siamo noi, che dobbiamo fare i conti ogni mese. Ma tanto lo sapevamo...». Nessuna sorpresa ma tanta amarezza ai cancelli dello stabilimento di Mirafiori. Il freddo improvvisamente invernale trasforma le parole degli operai del reparto montaggio in piccole nubi di vapore, che pare sottolineare l'atteggiamento di rassegnazione che in molti ostentano sollevando le spalle di fronte alle domande sul loro futuro. Ma dura poco, giusto lo spazio di qualche frase dall'ironia amara, poi si torna a pensare a «come diavolo si potrà riorganizzare un po' di lotta qui dentro».

Sulla rottamazione è calato il sipario, che adesso si rialza su scene già viste, qui a Torino: la cassa integrazione «leggera», quella di un paio di settimane a Natale, le voci

che si rincorrono su questo o quel nuovo turno su una linea produttiva, sui tagli a quell'altra catena, sui prepensionamenti. Mentre escono alla spicciolata dal cancello numero 7, i lavoratori sembrano quasi stupiti dell'interesse che ancora accompagna le notizie di casa Fiat. «Ma lo sapevamo benissimo che era un trucco, ci hanno presi per scemi? Gli incentivi sulla rottamazione hanno fatto lo stesso effetto del giochino del coniglio nei teatrini parrocchiali - si ingegna a esemplificare Osvaldo B., veterano dei magazzini - la gente vede uscire il coniglio dal cilindro e batte le mani, ma sa bene che è soltanto un trucco, mica pensa di avere davanti un vero mago. Ecco, i «nostri» hanno fatto la stessa cosa: pensa un po', le vendite che aumentano più del 40 per cento... Ma è logico! Solo che adesso tutto torna come prima, il gioco è finito». Accanto a lui c'è Livia, anche lei dei magazzini, anche lei disposta a sfidare il freddo per qualche

DESTINO SEGNA TO Un cambio è legato alla Multipla Ma nessuno crede in una svolta

minuto per parlare del nuovo quadro aziendale. Di fronte alle battute del collega resta impassibile e volge continuamente lo sguardo diffidente ai guardiani, lì davanti al cancello: «Non siamo sorpresi, però dopo un paio d'anni di relativa calma ora la speranza è che veramente si tratti soltanto di una casa integrazione breve, come dicono. Ma di solito tutti i periodi di neri cominciano così... Speriamo nella nuova «Multipla», che si dovrebbe fare qui, ma non credo che quel modello serva a salvare il lavoro. Sarà bene che i sindacati si rimettono a lavorare sodo sulla Fiat, perché ne abbiamo proprio bisogno. Ma qui non si fa uno sciopero da un sacco di tempo... ci hanno det-



to che non ci conviene più». Più che la cassa integrazione per 34 mila persone, forse la sorpresa più autentica di questa giornata è la temperatura. Anche il venditore di diarie che ogni giorno attende i suoi clienti a un paio di metri dai cancelli di corso Agnelli, da commerciante navigato, capisce che oggi non è aria e sbaracca quasi subito. I capannoni degli operai, quindi, si rifermano nel bar Liberty, di là dalla strada. Il giornale è aperto sulla pagina dedicata alla Juventus, ma non si parla di calcio: «Chissà cosa fanno con la Panda - ci si chiede davanti ai caffè - perché se fanno il terzo turno li vuoi dire che tolgono un turno alla Marea, no?». Regna una sorta di

rassegnazione in quei dialoghi, anche se poi gli scenari futuri finiscono per ricomporsi comunque entro i confini dell'impero Fiat: il punto è come riorganizzarsi. «Io lo capisco che non ci si può mettere contro Agnelli - commenta Francesco S., da 22 anni a Mirafiori, da 10 al montaggio - ma qui mi pare evidente che con ogni nuovo governo i nostri padroni si presentano con il cappello in mano. Hanno ottenuto la rottamazione e hanno fatto festa, adesso che la festa è finita cominciano i ricatti. Solo che gli ostaggi siamo noi».

Lui non sottovaluta affatto la portata di questa cassa integrazione natalizia: «Questa è una bella mazzata, perché è solo il primo assaggio. In 22 anni ne ho viste di crisi, qui dentro, ho provato anche la cassa integrazione a zero ore per un anno, nel 1994, forse la gente non si rende conto di cosa vuol dire: c'è da diventare pazzi». Dopodiché il suo pensiero scivola istintivamente sul futuro: «Io pos-

so anche pensare di cavarmela in qualche modo, tra poco sarò pronto per essere messo in pensione, ma cosa raccontiamo a quelli che hanno ancora tanti anni di lavoro davanti? Qui alla Fiat, un tempo, quando arrivavi avevi la sensazione di trovarti comunque a lavorare in una delle più grandi aziende automobilistiche del mondo, anche come lavoratore avevi la tua identità; adesso invece, questi ragazzi sono lì che aspettano gli incentivi sulla rottamazione come se fossero i numeri del lotto. Figuriamoci come si fa a chiedere a loro di fare una lotta».

Sarà un caso, ma tra i pochi a non fermarsi per parlare della crisi ci sono proprio i più giovani: «Sì, ho sentito della cassa integrazione - dice un ragazzo non più che venticinquenne - però adesso avrei da fare». Lavora alla Fiat da due anni: prima cassa integrazione? «No, ho fatto il tempo a farne una - chiosa - mentre accende il motorino - però adesso devo proprio andare».

