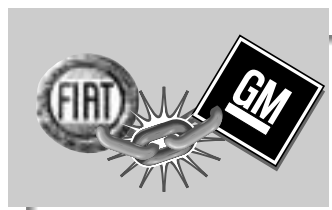


Martedì 14 marzo 2000

4

IN PRIMO PIANO

l'Unità



AUTOMOBILI

Tutti i modelli che hanno fatto la storia dell'«utilitaria»

ROSSELLA DALLO

MILANO Si chiama in codice «500», dalla cilindrata di 569 cc, e vede la luce nel lontanissimo 1936. Poi vengono la «500 B» e «500 C». Per gli italiani è solo la «Topolino». Una versione ridotta - adatta ai tempi di grandissima austerità - delle grandi vetture tutte bombate, tutte cofano motore e bagagliaio della prima metà del Novecento. Già dalla prima uscita dalle linee di produzione di Torino si capisce a cosa punta la Fiat: facendo proprio

il messaggio di Henry Ford, vuole una vettura alla portata di tanti e non solo delle élite. Peccato che costi 10mila lire. Nonostante la cifra enorme per la stragrande maggioranza degli italiani, la prima Topolino trova in dodici anni di vita la bellezza di 122mila acquirenti. Un bel volume per quel periodo funestato dalla seconda guerra mondiale. Ma il grande successo dell'automobile deve attendere ancora qualche anno.

Se è vero che la Fiat vanta ormai 101 anni di vita, il suo boom coincide con la grande Ricostruzione.



Due modelli di piccole Fiat la 500 e a destra la Panda



Sono anche gli anni in cui si avvia l'era della motorizzazione di massa nel nostro paese. E la Topolino è l'appriata. La versione B berlina fa il suo esordio al Salone di Ginevra del 1948, seguita subito dopo dalla «gardiniera» presentata al Salone di Torino. La cilindrata non

cambia rispetto alla progenitrice, ma aumenta la potenza (16,5 cavalli, 3,5 in più) e ha quattro posti in luogo dei precedenti due. L'utilitaria Fiat incomincia a farsi strada ad evolversi rapidamente. La «500 C» nasce infatti l'anno successivo, nelle due versioni di carrozzeria, e

sarà prodotta fino al 1955 in 376.370 esemplari. La Topolino C non è ancora però alla portata di tutti: la berlina costa 625mila lire, e la giardiniera 795mila. Per comprarla ci vuole un mutuo decennale.

Con la metà degli anni Cinquanta, si avvia l'epopea della grande industria, cresce l'occupazione e in casa Fiat si pensa a fare stare più comoda la famiglia-tipo italiana. A questo provvede la «600», quattro posti comodi nonostante sia lunga esattamente quanto la Topolino: 3,215 metri. E addirittura sei posti nella versione allungata «Multipla» (3,53 metri, prima monovolume della marca) che vedrà il suo impiego ideale nei servizi taxi. La chiave di volta è lo spostamento da davanti a dietro del motore quattro cilindri di 633 cc e 21,5 cavalli di potenza. Ancora una volta Fiat sceglie la vetrina di Ginevra - è il 1955 - per presentare al pubblico →

Mirafiori felice e preoccupata insieme

Gli operai torinesi fanno i conti con lo sbarco degli «yankee»

DALL'INVIATO

GIAMPIERO ROSSI

TORINO La solennità dell'evento è lontana dai cancelli di Mirafiori. Ma la consapevolezza, quella non manca, ancor prima che Torino riceva dal volteggiare degli elicotteri sul tetto del Lingotto la conferma che qualcosa sta davvero accadendo. Tra i capannelli del lunedì mattina, in corso Unione Sovietica si parla tanto di Juventus, di Ferrari, ma anche di Fiat, che poi vuol dire entrambe queste cose, ma significa anche e soprattutto lavoro. Per una città intera. Sbarcano gli americani, a Torino. Ma nei reparti produttivi ci si chiede: arrivano i nostri, come nei film, o è l'inizio di una fase di nuove incognite? «Noi non abbiamo nessuna pregiudiziale, nessuna opposizione di principio, sono finiti i tempi in cui si guardava con sospetto alle operazioni degli americani in Europa - commenta Maggiorino Lombardo, lavoratore dello stabilimento di Rivalta, in Fiat dal 1971 - ma naturalmente non ci mettiamo subito a festeggiare quest'alleanza se prima non conosciamo i contenuti dell'accordo con la Gm. Direi che questa notizia mi fa sorgere timori e speranze - prosegue Lombardo - perché mi chiedo cosa potrebbe succedere nel momento in cui non avremo più un padrone visibile, definito, tutto sommato abbastanza presente, ma avremo una società dispersa, un po' qui e un po' in America; dove andremo a bussare o a protestare? Ma dall'altro lato mi rendo conto che per noi questa potrebbe essere una grande opportunità, l'occasione per sbarcare sul mercato americano con le nostre auto di fascia piccola e media, che loro non sanno fare con la nostra stessa qualità. Vedremo, speriamo».

Tutti d'accordo sul fatto che un'alleanza doveva essere stretta. Ma in molti ammettono che si erano ormai abituati all'idea del matrimonio con i tedeschi di Daimler-Chrysler. E allora, uno dei grandi temi di discussione lungo i viali di Mirafiori diventa quello dell'etica del lavoro sulle due diverse sponde dell'Atlantico: «Molti di noi avrebbero preferito i tedeschi - spiega Francesco D'Alessandro, 31 anni e 6 mesi di Fiat proprio oggi, mentre davanti al reparto meccanica aspet-

ta sua moglie, anche lei operaia Fiat da 30 anni - perché gli yankee hanno un atteggiamento diverso dagli europei rispetto al lavoro, badano meno all'impatto sociale di certe scelte aziendali. Gli americani, hanno una filosofia del lavoro che mi fa paura. Anche se, certo, anch'io mi auguro che questa diventi invece l'opportunità per uno sviluppo della Fiat su un nuovo mercato».

Anni e anni di lenta ritirata dei numeri del lavoro («dal 1980 a oggi sono spariti quasi 120mila lavoratori, qui dentro») hanno insegnato la diffidenza, o quantomeno la prudenza, ma non hanno cancellato quel fondo di orgoglio, di senso di appartenenza che - ci si creda o no - è diffuso anche nelle linee produttive di Mirafiori. «Perché non dovrei dirlo? A me dispiacerebbe vedere il marchio Fiat scomparire - ammette infatti la signora D'Alessandro, appena uscita dopo le sue otto ore nel reparto meccanica - perché sono convinta che ormai sulla qualità possiamo dire tranquillamente la nostra, qui dentro». Per la signora questa rappresenta una garanzia sufficiente, almeno al momento, contro le ipotesi di trasferimento di pezzi di produzione in qualche paese del mondo dove il lavoro costa meno. Ma proprio il timore che il territorio di Torino possa essere impoverito da scelte compiute su base planetaria genera gli scenari più bui: «Fiat ha già iniziato a terziarizzare settori anche strategici della sua produzione - osserva Rosario Scavo, da 28 anni alla Fiat - e non vorremmo che la nuova situazione diventasse il quadro in cui l'azienda possa scegliere cosa può essere venduto bene e cosa è meglio tenere in casa».

Un dubbio che, tra le righe di commenti improntati al grande ottimismo, alberga anche nell'animo del sindaco di Torino, Valentino Castellani: «Se il nostro sistema territoriale continuerà la sua missione strategica - dice Castellani - allora non ci saranno problemi, ben diversa sarebbe una cessione della Fiat pezzo per pezzo. Ma non sembra questo il contenuto dell'accordo».

Da tempo la sinistra torinese insiste nel sottolineare come i tempi siano maturi per un progetto imprenditoriale di più ampio respiro, sempre basato sull'auto ma non più

LE REAZIONI

Negli stabilimenti del Sud non c'è contrarietà «L'importante è conservare i posti di lavoro»

Operai della Fiat all'ingresso ieri mattina a Mirafiori



FELICIA MASOCCO

ROMA E sia, la globalizzazione ha le sue regole, un accordo internazionale s'imponesse alla Fiat perché da sola non sarebbe andata lontano. «Ma che cosa cambierà per noi lavoratori di Prato la Serra che facciamo anche 15 notti consecutive intervallate da un solo giorno di riposo? Lascieremo i primi posti della classifica nazionale degli infortuni e andremo in pari con i compagni del resto della Fiat che guadagnano 600 mila lire al mese più di noi?»

Prato la Serra, Avellino. Qui la Fiat auto produce 2000 motori al giorno, 900 sono diesel; 1800 gli addetti. Elio Garofalo 31 anni è uno di loro, delegato della Fiom-Cgil. Nella giornata in cui «positivo» è un aggettivo che si spreca lui taglia corto: «Le nostre preoccupazioni sono ben altre che stare a vedere se gli Agnelli vendono il gioiello di famiglia agli americani o ai giapponesi, abbiamo altri problemi. Può darsi che riusciremo a spuntare qualche ordine in più per la produzione di motori, ma per il resto che cosa cambierà?».

Avellino, Termini Imerese, Pomigliano D'Arco, Cassino, Melfi. La Fiat non è solo Torino ed è bene ricordarlo. Ieri dentro e fuori i cancelli degli stabilimenti del Centro-Sud c'era un certo fermento, ci si interrogava soprattutto. Ma non è mancato chi ha offerto da bere, qualche Cipputi-azionista felice del successo che avrà il suo pacchetto di titoli Fiat. Evidentemente Melfi non è Avellino. Ovunque tra i lavoratori è diffusa la consapevolezza della necessità di un'alleanza internazionale che dia respiro alla Fiat, ma ugualmente diffusi sono i timori per un futuro che non si sa se e come sarà diverso dal presente. «Speriamo che non porti meno diritti, non sono forse gli americani i paladini del liberismo totale? - si chiede Giorgia Calamita, delegata Fiom di Melfi - Non resta che aspettare, augurandoci che la Sata continui ad essere competitiva come oggi - aggiunge Francesco Castelli, anche lui nelle Rsu, ma per la Fim - Cisl. Potrebbero aprirsi nuovi sbocchi e questo significa nuova occupazione. Siamo sereni, i più pensano che l'accordo con la General Motors sia un'opportunità». A Melfi, Potenza, lavorano in 6.750, di cui 350 con contratto interinale in scadenza al 31 marzo. Età media 29 anni; fanno Pun-

to e Y: 1400 al giorno, 400 mila l'anno.

Il nuovo di Melfi, la «fabbrica integrata», la «produzione snella»: un'esperienza considerata di punta. Qui le tute blu sono «amaranto» le più informate, una piccola (contagiosa) avanguardia ha deciso di «salvaguardare il potere d'acquisto dei salari» investendo in Borsa: «Un vero e proprio piano di investimenti con 100-200 mila lire al mese», racconta Battista D'Amico, delegato Fim-Cisl.

Melfi si sente al riparo dai terremoti, «l'innovazione tecnologica e livelli produttivi la garantiscono rispetto ad altre realtà del Sud e persino di quelle piemontesi», spiega il segretario potentino della Uilm, Carmine Vaccaro. Il suo collega della Fiom, Giuseppe Cillis, tuttavia avverte: «Le alleanze finanziarie non devono significare l'americanizzazione dei diritti dei lavoratori».

Termini Imerese non è Melfi. Nello stabilimento in provincia di Palermo sono 2600 i lavoratori, più 171 interinali. Si producono le nuove Punto, 720 al giorno su due turni. «Non siamo la Melfi da imitare - ammette Vincenzo Comella, delegato Uilm - E non abbiamo neanche la storia di Mirafiori che solo una catastrofe può mettere in discussione. Siamo «piccoli» e meridionali, per questo abbiamo qualche perplessità in più, ma non da estendere all'intero Gruppo».

A Pomigliano D'Arco si producono, tra l'altro, le Alfa 156 che verranno lanciate nei prossimi giorni, le prospettive di sviluppo non mancano. «Ma un po' siamo preoccupati anche noi - dice Luigi Nuzzi, segretario Fiom del comprensorio - La Fiat e la General Motors stanno come una noce a un chiodo di caffè. Non rischiamo il fagocitamento? Ho ricevuto moltissime telefonate dalla fabbrica e il timore che viene fuori è sempre quello, cioè che nel grande Villaggio Globale gli stabilimenti italiani diventino ben piccola cosa».

Centralino incandescente anche quello della Uilm di Cassino, dove la Fiat impiega 5700 persone e dove si dà forma alle Bravo, Brava e Marea station wagon, in totale 970 auto al giorno: «Tutti volevano sapere - racconta il segretario Francesco Giangrande - Sono, siamo, ansiosi di conoscere nel dettaglio i termini con l'accordo con la General Motors. Nessuna eccessiva preoccupazione: del resto a questo punto si deve capire come gestire il futuro. La globalizzazione ce lo impone: quanto futuro avrebbe avuto la Fiat da sola?»

su una sola azienda: «Ci sono i margini per ospitare qui un secondo produttore di auto», ribadisce Alberto Nigra, segretario dei Ds torinesi, che sottolinea come la stessa politica di esternalizzazione seguita dalla Fiat abbia creato un contesto produttivo dove l'indotto, la componentistica, fattura ormai più del settore auto stesso. «Comunque - commenta Nigra - anche se qualcuno avrebbe preferito il partner tedesco, la notizia di un accordo è importante; molto peggio se non ci fosse stata alcuna alleanza». Ma anche su questo i lavoratori hanno

qualcosa da dire: «Io resto convinto del fatto che un'operazione di questa portata non possa rimanere un affare privato della Fiat - dice Salvatore Rapisarda, delegato della Fiom - perché quel monopolio italiano dell'auto non è un bonus vitalizio per quest'azienda, e ogni decisione imprenditoriale in grado di generare effetti enormi sull'economia e sulla stessa società torinese e italiana non può avvenire senza che anche la politica abbia detto qualcosa. Su queste cose il governo non può essere lasciato fuori dalla porta a fare da spettatore».

L'ARTICOLO

LA CASA DI TORINO NON AVRÀ PIÙ LO STESSO PESO POLITICO

SERGIO GARAVINI

Il gruppo Agnelli ha rinunciato in parte o in tutto alla sua sovranità imprenditoriale nel cuore della Fiat, il settore auto, che si trasferisce nel contesto della General Motors. Non è al momento chiara la portata di questa rinuncia, che però va in una direzione evidente: la perdita di autonomia della Fiat auto e più in generale dello stesso gruppo nel contesto della grande multinazionale. Si declassa un gruppo industriale che nel quadro del nostro paese si è sempre contraddistinto non solo per la sua potenza produttiva ma per una identità politica forte e straordinariamente influente. Non è detto che debba ridursi l'importanza produttiva della Fiat, ma impallidisce la sua personalità, che fino ad oggi è stata connessa al suo ruolo industriale. In una industria come quella italiana, il cui destino è così fortemente legato alla politica, la Fiat è stata parte decisiva nel promuovere e determinare questo desti-

no, sempre su due piani, dell'attività produttiva correlata alla politica e del rapporto con i lavoratori e il loro movimento.

La grande Fiat nasce con le forniture per la prima guerra, poi è sotto il fascismo «terra, mare e cielo», poi ancora l'Italia che sale in automobile. Negli stessi tempi, nella Fiat e nel protagonismo del gruppo passano elementi decisivi del confronto e scontro sociale.

L'occupazione delle fabbriche, nel 1920, e il compromesso conclusivo, che Agnelli ha promosso e tradisce attaccando il movimento operaio con migliaia di licenziamenti. La

grande discriminazione anticomunista degli anni 50, che viene sconfitta dall'inizio degli anni 60 fino alla nascita dei nuovi consigli; Agnelli che detta in prima persona la ritirata del punto unico della scala mobile, a metà degli anni 70, ma poi la svolta del 1980, con l'attacco alla occupazione, che mette il sindacato sulla difensiva da quell'episodio determinante fino ad oggi.

Per più di metà del secolo la politica italiana e il movimento operaio si misurano con la Fiat e questo misurarsi è determinante. Ma devono fare i conti con una forza che determina perché domina in una provincia del mondo capitalistico, in quel

limite e con i vantaggi del fare pesare la sua relativa importanza. Quando e se si misura su scala internazionale la Fiat non è più tale, non è dominante. Un episodio basta a dimostrarne la fragilità: opera in un mercato mondiale ma non sopporta che la Ford comperi l'Alfa Romeo, ha bisogno di sentirsi monopolio della produzione dell'auto in Italia, dove pure occupa meno di metà del mercato. Ma finora il confronto con quel gruppo e quella famiglia ha deciso, in quel confronto si sono modellati linee e comportamenti politici e financo ideologici: la breve partita per l'egemonia nella grande fabbrica, fra movimento sindacale e

tendenze della estrema sinistra, si è giocata nel 1969 ai cancelli e dentro la Fiat.

Al momento in cui il gruppo Agnelli rinuncia a parte della sua sovranità imprenditoriale, cambia, o meglio fa un salto avanti il processo già in atto di cambiamento dei termini di riferimento politici e sociali. Quello che era un punto di riferimento, tende a divenire parte di una realtà duplicemente articolata: nel contesto della enorme multinazionale cui partecipa con una quota di autonomia politicamente se non gestionalmente non paragonabile al passato; e nel quadro di un campo imprenditoriale nel nostro paese già

cambiato in forza di una articolazione che non ammette la centralità Agnelli.

Davanti a tanto cambiamento meglio non affidarsi alla facilità della denuncia di una colonizzazione, quando l'espansione delle multinazionali richiama anzitutto la capacità di un'azione politica e sindacale a livello internazionale, che fronteggi sul loro terreno i protagonisti della globalizzazione. Ma nemmeno si può saltare fiduciosamente ogni critica alle manifestazioni concrete di questo processo, come l'accordo Gm-Fiat. In atti come questi è sotteso un progetto e un programma, di finanza e di industria, di lavoro e

di produzione. Misurarsi su questo piano è esigenza dei lavoratori, della politica, del sindacato, in Italia e su scala internazionale. Il principio stesso che decisioni programmatiche di enorme portata siano requisite all'esclusività di patti finanziari deve essere messo in discussione. L'accordo consegue a una gestione nella quale non è emerso un progetto espansivo e innovativo del gruppo. La Fiat che con pochissime lire si è trovata l'occasione di gestire una grande azienda nel settore più dinamico dell'informatica, e l'ha fallita clamorosamente, non è stata in grado di affrontare l'impegno necessario per essere autonomamente uno dei big dell'auto nel mondo. Ma non si pensi che l'accordo con la Gm sia un generoso soccorso.

Un nuovo problema si pone a sollecitare una politica industriale in Italia e in Europa, e una iniziativa politica e sindacale che vada in questo senso.

