



l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

La crisi Fiat mette a rischio 12mila posti

La Fiom lancia l'allarme indotto e Fresco conferma. Cantarella: l'Avvocato sta benissimo

Massimo Burzio

TORINO La crisi Fiat mette in pericolo 12mila posti di lavoro nell'area di Torino. A lanciare l'allarme - i numeri (anche ridotti a 10mila) sono stati autorevolmente confermati dallo stesso Fresco - è la Fiom che dopo i 1.834 esuberanti, solo nel torinese, per le aziende Fiat e la Powertrain - la joint venture con Gm - ed i 400 delle società di servizio dei siti Fiat, ha calcolato anche le conseguenze sull'occupazione dei 70mila addetti delle 1.222 aziende dell'indotto - il 60% delle quali lavora per Fiat - della provincia di Torino. Secondo i segretari torinesi della Fiom, Giorgio Airaudo e Claudio Stacchini, infatti, ad ogni esubero annunciato dalla Fiat corrisponderanno tre esuberanti per l'indotto ed uno nelle aziende di servizio. È quindi tutto il sistema industriale di Torino ad essere in gravissima sofferenza poiché come ha spiegato Airaudo: «Il 75/80% delle auto viene prodotto al di fuori degli stabilimenti finali, inclusi quelli del Sud dove i componentisti hanno soltanto magazzini e piccole lavorazioni. La componentistica - ha chiarito Airaudo - non è dunque funzionale solo a Mirafiori ma a tutti gli stabilimenti Fiat». Se questi, quindi, rallentano la produzione, la stessa cosa accade in modo amplificato anche nell'indotto: «Come già dimostrano - ha affermato Stacchini - i

6.400 esuberanti dei mesi tra settembre 2001 ed aprile 2002». La Fiom, poi, critica le dimissioni annunciate di Teksid, Comau e di quanto resta di Marelli: la Fiat «sta spogliando il ciclo produttivo a monte».

La Fiom, però, fa anche delle proposte: «Serve un nuovo piano industriale - ha detto Airaudo - e cioè mantenere a Torino uno stabilimento di produzione di motori ecompatibili, da quelli a metano a quelli ad idrogeno. Torino

si difende soltanto se si mantengono due piattaforme di vetture e non una sola». La Fiom, infatti, chiede che a Mirafiori non venga costruita soltanto la «New Large», la vettura erede della vecchia Cromo e della Marea ma anche

una piccola auto, la «New Small» che, invece, Fiat sembra voglia assemblare soltanto in Polonia. Airaudo e Stacchini, poi, hanno anche un'altra idea: «Non bastano cassa integrazione o mobilità, servono altre prospettive. Ad

esempio, proporre anche qui il modello Volkswagen legato ad orari e formazioni che ha contribuito al rilancio dell'azienda di Wolfsburg (mantenendo i livelli occupazionali, ndr). Su questi temi apriremo un confronto. Serve la mo-

bilitazione di tutti». A proposito delle istituzioni locali, poi, il segretario della Cgil del Piemonte, Vincenzo Scudiere ha detto: «Il ruolo delle istituzioni deve essere più attivo e non quello di semplici registratori di quanto raccontano le imprese». E la crisi Fiat preoccupa anche Massimo D'Alema. Anche perché, dice, scoppia «in un quadro di generale difficoltà del Paese».

Intanto è stato proclamato per venerdì 24 lo sciopero in Piemonte. Due ore per il primo turno con manifestazioni fuori dai cancelli e con altre modalità negli altri turni. Fiom, Fim, Uil e Fimic, inoltre, da martedì 21 a giovedì 23 terranno 60 assemblee negli stabilimenti.

Sul fronte azienda Paolo Cantarella ha incontrato ieri il Ministro Maroni al quale ha ribadito la volontà di affrontare la crisi con «strumenti di flessibilità». Parlando con i giornalisti, poi, Cantarella ha parlato delle condizioni di Giovanni Agnelli dicendo: «La salute dell'avvocato Agnelli è ottima».

Maroni, dal canto suo, ha definito «utile» l'incontro ed ha annunciato una riunione, la settimana entrante, con i sindacati per «concludere il giro di informazione reciproca». Di semplice «osservazione» sarebbe, infatti, il compito attuale dell'esecutivo. E cioè «assistere all'evoluzione del confronto Fiat - sindacati». «Stiamo attenti, valuteremo - ha aggiunto - se serve interverremo».

Decisa la data dello sciopero: stabilimenti fermi il 24
Incontro tra Maroni e l'amministratore delegato



Uscita degli operai dallo stabilimento Fiat di Melfi
Foto Arcieri

Aldo Varano

SAN NICOLA DI MELFI È un paradossoso amaro quello in cui vivono le 6.300 tute amaranto della Fiat di Melfi e i loro 3.400 compagni dell'indotto. Nessuno pensa, per ora, di licenziarli. Hanno una specie di assicurazione contro questo rischio. Si chiama: alto tasso di sfruttamento. A Melfi, questa la verità, gli operai Fiat vengono spremuti come in nessun'altro stabilimento Fiat in Italia. Conseguenza: se il gruppo dovesse proprio andar male, fino al disastro, loro li licenzerebbero per ultimi, dopo aver fatto fuori tutti quelli che costano di più e lavorano con ritmi meno massacranti. Non è un giudizio: la Fiat qui si chiama Sata (Società automobilistica tecnologica avanzata) e il contratto di lavoro non è quello Fiat ma quello Sata del '93.

La differenza? Le pause in una giornata di lavoro (bagno o sigarette) alla Fiat sono in tutto 60 minuti, qui 40. Indennità notturna: contratto Fiat, 60,4 per cento in più; qui, 45. I ritmi sono più intensi. I tempi di tutte le operazioni sono analizzate in astratto e quasi sempre fissate sotto i due minuti. La catena di montaggio scorre imperturbata e se ti distrai un attimo devi inseguirla come Charlot in Tempi moderni. Pasquale Rifino

Parlano i dipendenti dell'impianto: qui non ci licenziano con i carichi di lavoro che abbiamo...

è lapidario: «I carichi di lavoro sono eccessivi». Michele Falaguerra sbotta: «Ci manca solo la palla al piede». La differenza, spiega chi ha fatto i calcoli, è questa: «A parità di lavoro, livello e turno col contratto Fiat si portano a casa 300mila lire nette in più ogni mese rispetto al contratto Sata». E bisogna aggiungere: a San Nicola di Melfi si lavora su 18 turni, cioè gli impianti sono sfruttati a ciclo ininterrotto con una sola pausa

tra le dieci di sera del sabato e le dieci di sera di domenica. «E' l'impianto più sfruttato in Europa», dice Michele Marillea. Precisa: «A parità di tutte le altre condizioni il nostro tasso di produzione è superiore del venti per cento. Non siamo più bravi, siamo più sfruttati». In questo quadro, la Sata sforna ogni giorno 1.250 auto tra Punto e Y (ma si sono sfiorate le 1.450 vetture al giorno). Un fatturato tra i 5 e i 7mila miliardi di vecchie lire e un monte salari per il distretto di Melfi di circa 260 miliardi l'anno, cifre che hanno trasformato la zona e sono parte notevole del caso Basilicata, una regione del Sud che cresce anche grazie alla Fiat, ai mobili e a una Regione amministrata in modo moderno, innovativo e trasparente.

Per questo esuberanti alla Fiat di Melfi, non ce ne sono. Qualcuno per la verità c'è: tra gli operai - stessa fatica stesso stabilimento - della Magneti Marelli: per ora, cassa integra-

zione per quindici, poi si vedrà. Niente esuberanti Fiat ma uno scricchiolio vago tra i diecimila si avverte ugualmente, un brutto pensiero che nessuno riesce a scacciare, che continua a crescere. L'incredulità e lo stupore erano i sentimenti dominanti sui volti delle operaie (qui lavorano molte giovani donne perché nel 1993 la Fiat ottenne la deroga dal divieto di lavoro notturno: donne quindi dei cui problemi non si tiene conto ma che sono costrette a tener conto dei problemi Fiat) e degli operai che ieri all'una dopo mezzogiorno sciamavano (1500 in entrata, altrettanti in uscita) per il secondo turno (la Fiat regala agli operai La Stampa, ma solo in uscita, per impedire eventuali distrazioni sul lavoro).

Spiega Manuele De Nicola: «Inutile nascondere, c'è tensione. Molti sono preoccupati. Il segnale che i capi ci hanno dato per anni è sempre stato univoco: state buoni, poco sindacato e il nostro modello regge.

Toccheranno quelli di Torino o di Termini. Ma se vi accontentate, per i prossimi cinquanta anni, non vi tocca nessuno. In realtà - aggiunge De Nicola - qui di cassa integrazione si è sempre parlato ma in dieci anni ne abbiamo accumulato in tutto un mese».

Ed è proprio questo il punto in cui s'innesta il malessere. Giuseppe Cillis, segretario regionale della Fiom, nella pausa tra l'assemblea alla Rejna, dove si costruiscono le molle per gli ammortizzatori e quella all'Osl, dove si stampano le lamiere, spiega: «Noi siamo impegnati a uscire da questa condizione di minorità. Siamo lavorando da anni perché a Melfi ci trattino come tutti gli altri lavoratori Fiat. Qui non ci sono più ragazzi di campagna che si impaurivano a chiedere. Ora c'è una classe operaia consapevole. Giovanissima, i più vecchi non hanno quaranta anni e consapevole. E mentre siamo impegnati in questo sforzo, ci arriva

questa tegola addosso. Sai che ci diranno? Ma che volete? Siete fortunati a continuare a lavorare invece di finire come quelli di Torino in Cassa integrazione. E' perfino possibile che accantonino il pudore e ci chiedono di lavorare anche la domenica».

Fatto è che il contratto integrativo per l'indotto è scaduto dallo scorso dicembre e solo la Fiom è impegnata su questo fronte. Per Cisl e Uil

Noi non siamo più bravi dei lavoratori delle altre fabbriche: siamo solo più sfruttati

Ci manca solo la palla al piede

Nello stabilimento di Melfi produttività record e diritti ridotti

mancano le condizioni per chiederne il rinnovo. Giorgia Calamita, impiegata Sata e dirigente Fiom, si chiede: «Possibile che debbano dirlo loro? Lo facciamo dire alle aziende che non è possibile». Nelle sale mensa della Rejna e della Osl, dove si vota il referendum proposto dalla Fiom per chiedere il rinnovo dell'integrativo, nel dibattito affiora il disagio. «E' vero - chiede Donato, mentre tormenta i tappi gialli per le orecchie che pendono da una cordicella: qui in alcuni punti si superano i 90 decibel - che i dirigenti sindacali di Melfi sono stati chiamati a Torino per gli esuberanti e nessuno ci dice niente?». Non è vero, naturalmente. E lo sciopero che si sta organizzando spazzerà tutti i tam-tam. Per ora si rincorrono le voci più impensate, tutte di un unico segno: seminare inquietudine, far stare buone le maestranze. Tutti calmi e senza chiedere nulla. Vista da qui, la vicenda Fiat, sembra sempre più amara.