

Segue dalla prima

Tra i torinesi ci sono anche gli operai, le tute blu: quelli che per ora ce l'hanno fatta, che tirano diritti sperando che duri ancora un poco, almeno per loro, quelli che l'odiosa lettera l'hanno ricevuta. E con l'odiosa lettera anche la beffa, perché si sono sentiti persino dare dei privilegiati: in fondo vi prendete l'ottanta per cento dello stipendio e in più potete arrotondare con qualche lavoretto. Quando parli con un cassintegrato vero, la prima cosa che ti dice è proprio questa, con indignazione e rabbia e frustrazione: ma quale ottanta per cento, dieci anni fa sarà stato l'ottanta per cento, ma adesso siamo molto più in giù, quasi quasi al cinquanta per cento, provate voi con quei soldi. Dei "lavoretti" sapevano già. Non c'era bisogno che qualcuno glielo andasse a spiegare: si arrenderanno anche se questa non è dignità, non è rispetto della loro storia, del loro mestiere, anche se i sindacalisti lo ripetono continuamente: attenzione, un lavoro scoperto vuol dire la fine del sussidio e vuol dire il licenziamento.

I lavoratori ieri si sono ritrovati per discutere dell'accordo. Assemblee di tanta gente. A Mirafiori, alle carrozzerie, alle presse, anche al Comau stampi, hanno votato contro l'accordo azienda-sindacati. Quasi tutti. Vale la pena di contare i dissidenti: quattro che si astengono (tre al montaggio di Mirafiori e uno al comau). L'accordo è respinto. Però la gente si guarda in faccia: quale accordo se cambia ancora tutto, se i capi se ne vanno, se s'inventano la storia del polo del lusso, se arriva la Volkswagen, se le banche protestano e magari pretendono i soldi, se... se... «Dove andremo a finire a forza di se», dice un "giovane" quarantenne, lontanissimo dalla pensione con una vita di lavoro ancora da inventarsi e nel momento peggiore. «L'impressione peggiore, dopo gli annunci e gli accordi per la cassa integrazione, viene dalla immagine che la dirigenza Fiat dà di se stessa. La divisione, le incertezze. I primi che danno l'impressione che non c'è proprio più niente da fare sono loro stessi, quelli che dovrebbero guidare e comandare».

Il mondo di Mirafiori è pieno di dubbi, persino di rancori, quasi in una spietata resa dei conti, mentre gli operai vorrebbero qualcosa di certo, un traguardo, un obiettivo, nel quale si possa credere, chiedono fiducia per sé e per la fabbrica. Sacrifici li hanno sempre fatti. Claudio Stacchini, l'uomo della Fiom alla Fiat, però una indicazione la trae: «L'esito del voto nelle assemblee testimonia che il governo non rappresenta i lavoratori italiani. Quindi si deve riaprire im-

Ci hanno sempre raccontate delle balle adesso è l'ora delle auto di lusso e della Volkswagen, ma non c'è nulla

I risultati delle assemblee dimostrano che Berlusconi non ha capito che cosa chiedevano gli operai: lavoro e un po' di dignità



I lavoratori fuori dalla fabbrica non mollano. Hanno aperto un conto corrente di solidarietà presso l'Unipol Banca. Il 20 arriverà anche Beppe Grillo

Gli operai resistono, Berlusconi li minaccia

Una giornata a Mirafiori. Il premier: manifestazioni intollerabili e incivili

mediatamente un negoziato per difendere l'industria dell'auto sempre più in pericolo di fronte alla resa dei conti scatenata in ambienti politici e finanziari». Come credere che questo governo lo capisca. Se lo capisce, fa finta di niente. Solidarietà è la parola che corre di

più. Lo chiedono i lavoratori, per non sentirsi abbandonati al loro destino. La città ne ha data tanta. Persino l'Ascom, l'associazione dei commercianti, ha alzato la voce, per protestare contro un piano che taglia e basta. Tutti citano il sindaco, Chiarino, con la fascia tricolore in testa

ai cortei: «Lui c'era». Lo sentono di fianco. Lo citano anche per il suo realismo: battersi per un progetto, per una soluzione, per salvare il lavoro e intanto impegnarsi perché Torino sappia darsi altre strade. Dicono: non è la crisi degli anni ottanta o quella degli anni novanta, il più la

Fiat lo ha fatto, per tagliare, ridurre, colpire. Gli anni non passano invano. La ricostruzione è cominciata. Ma la Fiat conta ancora molto. Non si sa se aggiungere purtroppo. «Comunque si sente che finisce un'epoca», dice una signora che lavora in una casa editrice: «Siamo dei privile-

giati. Non saremo toccati. Ci rendiamo conto che molte cose sono cambiate in meglio a Torino. Ma come si fa a non capire che per tanta gente è una tragedia e che in futuro può essere peggio. Più o meno la gente lo sente, magari in modo indistinto: basta vedere che si compra meno di

tutto». I cassintegrati si sono dati una organizzazione e hanno chiesto al comune una sede, possibilmente in centro, una sede che si veda. Intanto in questi giorni di natale alzeranno una tensostruttura, un tendone bianco, nel cuore della città. Vorrebbero piazza Castello, ma non hanno ancora chiesto il permesso. Il tendone sarà la bandiera dei cassintegrati: sotto si incontreranno e discuteranno, sarà il teatro di tante iniziative. Il 20 arriverà Beppe Grillo. Negli stessi giorni aspettano una delegazione di Green Peace. Davanti al tendone costruiranno un muretto: ogni mattone uno stabilimento della Fiat o delle aziende del-

l'indotto, su ogni mattone il numero dei cassintegrati. Così si vedrà giorno per giorno crescere il muro del lavoro che non c'è più, alla Fiat e nell'indotto.

L'indotto di cui tanto si dice è una macchia indistinta. Ieri i sindacalisti si sono ritrovati per tentare il primo censimento delle conseguenze nella crisi Fiat. Poco alla volta il paesaggio si colorerà. La crisi in molte aziende che lavorano o lavoravano per la Fiat è cominciata prima e non si sa come finirà: nell'eventuale ripresa della Fiat si devono contare anche i trasferimenti e la fine di certe produzioni, il Doble che si farà in Turchia, la nuova Panda che andrà in Polonia, la Marea che chiude e, spiega Stacchini, non si fanno a Torino i sedili di una macchina che si costruisce a mille chilometri di distanza.

Alle presse gli impiegati hanno avviato una raccolta di firme per chiedere il reintegro della loro delegata: Clara Del Monte, che fa parte dei quattro dipendenti che l'azienda ha messo in cassa integrazione a zero ore, è l'unica rappresentante sindacale del reparto. Per questo gli impiegati chiedono che sia rispettato «il loro diritto ad essere tutelati».

I prossimi appuntamenti saranno venerdì, sciopero generale a Torino, e lunedì, quando lo sciopero sarà europeo e quando davanti alla porta 2 di Mirafiori arriverà una delegazione della federazione europea dei metalmeccanici. «Il cambiamento negli assetti proprietari della Fiat - commenta un sindacalista, Piero Pessa - modificherà comunque il sistema delle relazioni industriali nel nostro paese, quel tipo di relazioni basato sui rapporti di forza». Per scoprire qualcosa di positivo in un disastro come questo. Se arrivano gli stranieri...

La solidarietà: c'è pronto un conto corrente per dimostrarla in modo concreto. Trascriviamo: Unipol Banca spa, conto corrente 1515, filiale Torino 78, cab 01024, abi 3127. Vedremo.

Oreste Pivetta

La grande, silenziosa paura è quella di restare soli, lontani dagli amici che varcano i cancelli



Manifestazione di operai della Fiat

Luca Bruno/Ep

Edison

Per l'energia i soldi sono stati trovati

MILANO Disco verde: per l'energia i soldi li hanno trovati subito. Entro fine settimana, cioè tra poche ore, i soci di Italenergia bis - banche e Fiat comprese - faranno confluire nelle casse di Edison circa 500 milioni di euro, come anticipo dell'aumento di capitale da 1,095 miliardi. E in Foro Buonaparte, dopo l'accordo sottoscritto dai soci sulla ricapitalizzazione da 2,1 miliardi, arriveranno subito mezzi freschi.

Un passo importante. L'accordo dei sei soci di Italenergia bis (Edf, Fiat, Tassara, Capitalia, Intesa e San Paolo-Imi), raggiunto sul filo di lana dopo lunghe riunioni durate settimane, prevede come impianto principale un aumento di capitale da 2,095 miliardi di euro, di cui 1 miliardo è già stato versato sotto forma di prestito e convertito in capitale, mentre 1,095 miliardi verranno sottoscritti in contanti. Di questa seconda tranche, una parte verrà sottoscritta pro quota «con qualche differenza fra i soci» - ha spiegato Umberto Quadrino, senza fornire dettagli, e una parte sarà rivolta al mercato e sarà garantita da un consorzio bancario. «Oltre al fatto importante - e questa è la sorpresa - che la stessa Italenergia bis, in caso di eventi eccezionali, si impegna a sottoscrivere anche questa parte».

L'operazione - e, insieme, quest'ultima garanzia - consentirà ai titoli della società di non venir derubricati fra i titoli spazzatura. Il tutto, mentre nessuna modifica è prevista nell'assetto azionario di Italenergia bis, almeno fino al 2005.

Lo scontro tra Fiat e le banche sulla gestione del gruppo scoppia in questi ultimi giorni, dunque, non si è trasferito su Edison. E questo ha fatto sì che Quadrino si approfondisse in un "grazie" sentito. Le banche - ha detto - si sono comportate da veri azionisti e da vere banche, «sapendo distinguere il ruolo di azionisti da quello di supporto finanziari».

Se questa è stata la più importante, non è stata però l'unica decisione assunta dai soci di Edison. L'assemblea ha allargato la delega anche per l'emissione di obbligazioni per un ammontare massimo di 2 miliardi di euro. Intanto prosegue la campagna dismissioni delle attività non core, già in programma, del gruppo. A breve dovrebbe essere annunciata la conclusione della cessione di Beghin Say dopo il via libera dell'antitrust francese e si dovrebbe giungere a una decisione definitiva anche per Antibioticos, Iwh e Tecnimont. Obiettivo, superare il target previsto di circa 7 miliardi di euro. Un target che secondo il presidente Quadrino dovrebbe essere superato di slancio raggiungendo, come incasso totale, quota 7,5 miliardi.

A queste ultime cessioni si aggiunge poi quella delle attività del gas in Egitto che avverrà - ha spiegato il presidente - con un'asta, anche se non sono stati indicati obiettivi di prezzo. Come noto, si tratta di giacimenti off-shore di alto valore, mentre advisor per la vendita sono le tre banche socie del gruppo.

l'intervista

Marco Revelli
storico

È l'epilogo del modello di capitalismo fordista, coniugato con la logica piemontese e militarista degli Agnelli

Finisce la dinastia burocratico-monopolista

Oreste Pivetta

Marco Revelli insegna storia contemporanea ed è da sempre studioso e interprete delle vicende industriali e operaie di Torino.

Marco Revelli, sembra la crisi finale. Non è solo la Fiat...

«In una prospettiva storica è il tramonto del modello italiano di capitalismo. La Fiat sintetizza la storia della grande industria italiana, capitalismo del sangue, dinastico, incentrato sulle grandi famiglie che non è riuscito a sopravvivere al Novecento e comunque non è riuscito a vincere la sfida della globalizzazione, della rottura dei mercati protetti, della rottura dei padrinati politici».

In un certo senso, una conclusione attesa?

«Fuori luogo è la nostra sorpresa. Era inevitabile che quel modello rovinasse. Però ce ne saremmo dovuti accorgere prima... Fin dal passaggio tra gli anni ot-

tanta e gli anni novanta. Quel modello aveva nel proprio dna il limite, quello di una sopravvivenza dovuta al sangue e al suolo, al cemento della famiglia e alle garanzie di un rapporto privilegiato con lo Stato, in un mercato nazionale protetto: una condizione insostenibile dentro la competitività globale. La nostra è una storia di feudalesimo industriale, altro che modernità, feudalesimo che quando si sgregha lascia emergere la dimensione sordida dei rapporti personali, di gente

La genesi della crisi è il 1980 quando Romiti trionfava: volevano rinunciare alla soggettività operaia

che non rispetta niente e nessuno, pur di salvare se stessa divorando anche le persone le più fedeli. Come è toccato a Galateri...».

Perché l'impresa in Italia non è quasi mai riuscita a emanciparsi dalla famiglia?

«La Fiat è rimasta prigioniera del proprio modello. È significativo che la Fiat non abbia mai concluso un solo grande accordo internazionale di alleanza, di fusione, di collaborazione prima del Duemila, prima cioè dell'interscambio fuori tempo massimo con la General Motors, per una liquidazione compatibile con le esigenze della dinastia. Prima di General Motors non si era mai trovato il partner adeguato alle esigenze di una famiglia che doveva investire nell'industria, ma nello stesso difendere le proprie finanze, le proprie discendenze, i bisogni di tutti i rami della famiglia. Un partner disposto per giunta a sottostare alla logica colonizzatrice della Fiat, che non si limita a incorporare le altre imprese, le deve ridurre a propria immagine,

provocando ovunque la rivolta dei manager. Fu il caso della Volvo. È una cultura da ancien regime, a sistema chiuso, la logica fordista interpretata in forma estrema, piemontese, burocratico militare e localistica, con un'ansia monopolistica, di un monopolista di seconda schiera, padrone di un mercato ristretto».

C'è stato un momento in cui si sarebbe potuto invertire il cammino?

«Non ieri però. Avrebbe dovuto accorgersene Romiti negli anni del suo impero... Ma la proprietà e Romiti erano troppo tronfi per il successo sugli operai per cambiare la propria natura. Quella che sembrava la grande vittoria, nell'autunno dell'Ottanta, è stata la loro rovina. È cominciato di lì, nel momento in cui hanno fatto strame della soggettività operaia e si sono illusi che il successo sanzionasse un loro merito, il loro valore, i loro diritti di imprenditori dopo aver sgomberato il campo dall'unico ostacolo, i lavoratori. In questo delirio di onnipotenza è l'inizio del declino. Hanno inter-

pretato tutto questo in chiave di totalitarismo tecnologico come se fosse possibile risolvere i problemi con le tecnologie, non misurandosi con nessun altro, come se esistesse la possibilità della fabbrica quasi automatica... Come a Cassino, dove la fabbrica quasi automatica cominciò a produrre disseminando difetti. E dopo l'innamoramento tecnologico quello finanziario, con la scoperta della speculazione che si chiama speculazione finanziaria. La sottovalutazione del sapere fare: non occorre saper fare le macchine, basta essere potenti dal punto di vista finanziario. Sono i tempi, all'avvio degli anni novanta, della liquidazione di Ghidella. Fresco continuo. Si sono persi anni di innovazione di prodotto, pensando che il prodotto fosse secondario rispetto al potere finanziario».

C'è ancora uno spiraglio?

«Sono pessimista e vorrei sbagliare: stiamo assistendo alla ripetizione di tanti di piccoli 8 settembre e ci sono tanti soldati che ci rimettono... Vorrei che fossero date delle prove d'appello. Ma nel-

l'epoca della competitività globale, in un settore maturo come l'auto, un anno, due o tre anni di ritardo tecnico contano decenni e questi sono stati anni densissimi. Il buco finanziario è catastrofico e non bastano pannicelli caldi e nemmeno garanzie politiche. Per giunta in questa partita un ruolo molto pesante ce l'hanno le banche e il governo. Le banche seguono una logica finanziaria e non industriale, devono recuperare i loro soldi, salvare gli azionisti liquidando i dipen-

Sono pessimista: due o tre anni di ritardo sono decisivi sul mercato globale. È l'8 settembre, pagano i soldati

denti. Il governo è fatto di gente che vediamo tutti i giorni all'opera, pataccari che pensano di risolvere il problema appiccicando un marchio fasullo su prodotti mediocri, dall'altra parte pensano ai fatti e agli affari loro, manifestando, e non lo nascondono, persino compiacimento nella loro antipatia antioperaia... Non c'è sensibilità sociale in qualcuno di costoro e questo mi fa disperare, mi fa pensare che accanto alla giustissima battaglia dei sindacati per costruire una qualche soluzione positiva occorra contemporaneamente pensare alle scialuppe di salvataggio nel caso si perda la partita. Se quella che stiamo vivendo è una crisi terminale occorrerà traghettare decine di migliaia di uomini in carne e ossa fuori dal disastro. Non pensiamo solo alle imprese, pensiamo ai territori: banche e istituzioni promuovono investimenti sulle reti territoriali, per il lavoro. Senza auto si può vivere, non si può vivere di fronte a migliaia di uomini che consumano in solitudine la propria crisi».