

“

Dopo le lettere di cassa integrazione dopo le lotte di dicembre e il sostegno della città da mercoledì tornano gli scioperi articolati



Si parla di finanza e di nuovi amministratori. Silenzio sul lavoro: riaprire una trattativa per costruire un piano per l'avvenire che sia credibile”

DALL'INVIATO

Oreste Pivetta

TORINO Con che umore si entra in fabbrica alle sei del mattino, nel gelo torinese del primo turno? Sarà quello di sempre, ma non è buono. Le cordate, l'opa, Colaninno, Gnutti, i miliardi non scaldano l'aria. Neppure quelli che sperano, sperano fino in fondo che Mirafiori non stia seguendo «ammortizzatore dopo ammortizzatore» la pista di Arese nel vuoto a perdere di un piano che segue altri piani sempre con il segno meno. Vuoto è la parola giusta. Una volta Mirafiori dava il ritmo della città, batteva come un cuore regolato sugli ingressi e sulle uscite o sui marcatemp. Adesso Mirafiori è semplicemente mezzo vuoto. Numeri precisi. I metalmeccanici hanno fatto i conti: presse su via Settembrini mezzo vuote, meccanica 2 su via Plava mezzo vuota, powertrain angolo via La Manta e corso Settembrini quasi tutto vuoto, carrozzerie su corso Tazzoli mezzo vuote. Mirafiori sono un milione e duecentomila metri quadri. Il bilancio alla fine del 2002 è il seguente: 580mila metri quadri non utilizzati, 385mila sottoutilizzati, 233mila inutilizzati. Peggio persino dei grafici di produzione: da cinquecentomila vetture di sei anni fa, alla metà, più o meno.

Dietro ogni macchina in meno e ogni metro quadro vuoto ci sono storie. Sui pilastri rimangono le tracce: un graffito, una data, una figurina di Del Piero, un comunicato della direzione.

Il secondo turno comincia alle due del pomeriggio. Due folle si incrociano. Nessuno si ferma, se non alla pensilina dei tram. Sta accadendo come a Melfi: in fabbrica ci vanno «vestiti», cioè con la tuta da lavoro, allo stesso modo «vestiti» escono, per restarci il meno possibile, la mensa viene disertata, gli spogliatoi non servono. Anche gli spogliatoi erano luogo, come si dice, di socializzazione, luogo dove parlare, discutere. Adesso sono solo la fabbrica, una frazione della catena di montaggio, dalla quale fuggire. Melfi ha una frequenza altissima di ernie al disco giovanili, malattia professionale di chi, ad esempio, lavora a braccia alzate.

Marco B. è uno che ci crede, da vent'anni in carrozzeria continua a cercarci. Ma si dà un futuro a termine: non la pensione, ma una strada per avvicinarsi. «Sono passate le feste, sono passati gli scioperi. Quando passano anche le lettere di cassa integrazione, a chi resta tocca lavorare e sperare che abbiano fatti i loro calcoli per bene. Per bene significa darci un po' di respiro, almeno a noi che lavoriamo. La cassa integrazione l'ho vista tante volte. So che dopo è sempre peggio, nel senso che i rapporti diventano più difficili, i capi comandano di più, ci sono le simpatie e le antipatie, funzionano i ricatti, non si parla più perché uno ha sempre paura d'esporsi. Nel silenzio, torna la pace. Ma sapete già tutto, non c'è nulla di nuovo, l'avete scritto, ci sono persino i libri. La professionalità, l'anzianità, il mestiere... Non mi pare che questo modo di lavorare abbia bisogno di competenze. Sa che cosa fanno: chiedono la cassa integrazione, poi prendono gli interinali al posto dei cassintegrati, chiedono la cassa integrazione e poi danno il lavoro fuori, nelle fabbrichette dell'indotto e persino nelle boite, le officine in torinese. Sarà lavoro nero. Risparmiano».

Raccontano la storia di una cassintegrata del Tnt che confezionava le scatole dei ricambi. A zero ore s'è cercata un modo per recuperare qualcosa. Si è rivolta a una cooperativa di Rivoli. Le hanno chiesto intanto di associarsi alla cooperativa e le hanno offerto d'andare a lavorare a Chieri. Va bene. Si fa anche questo. Che cosa fa a Chieri: confeziona la stessa scatola dei ricambi. «Esternalizzazione» dice Marco, inceppando sulle zeta.

Lui che ci crede non fa il rassegnato che vive alla giornata. Dice anche che non bisogna mollare: «Se ci si ferma adesso, l'azienda fa quello che vuole. Non possiamo stare ad aspettare che

Storia di un «esuberato» che ha trovato un posto a Chieri ed è tornato a impacchettare ricambi

Otto ore alla Fiat per darsi un futuro

A Mirafiori, una fabbrica vuota a metà, che cerca di non finire allo stesso modo di Arese



Una manifestazione Fiat Mirafiori a Torino. Sotto, le donne del comitato operaio di Termini Imerese

Stefano Dall'Ara/Mediaind - Alessandro Bianchi/Ansa



Aldo Varano

TERMINI IMERESE Dice Vincenzo Comella, delegato Uilm di Termini Imerese: «Giovvedì scorso il Tg2 per tutta la durata ha fatto passare la striscia: Termini Imerese riapre. La gente dice: finalmente. Invece è una palla. La verità è che riapriamo per due settimane a febbraio e tre a marzo, ma un solo turno. Poi niente più fino a settembre quando metà fabbrica dovrebbe tornare al lavoro. Ma le garanzie che accade non le ha nessuno. E' come giocare un terno a lotto».

C'è un clima d'incertezza a Termini Imerese. L'unica notizia sicura degli ultimi giorni l'ha data Roberto Cortese del gruppo relazioni industriali della Fiat: «Ci ha detto - racconta Roberto Mastro Simone, delegato Fiom di Termini - che continua a restare valido solo quel che è scritto nell'accordo. E niente altro. Come dire: tutte le notizie trionfalistiche apparse sui giornali dopo gli incontri tra Fiat e Cuffaro e le dichiarazioni di Micciché sono palloni pieni d'aria».

Intanto, il centro di raduno s'è spostato di qualche centinaio di metri: dall'ingresso Uno ai cancelli della Bn Sud, una fabbrichetta dell'indotto, 84 dipendenti, che è stata occupata. I due proprietari litigano tra loro e gli ope-

Lingotto

Oggi i manager si incontrano a Marentino Dal procuratore Caselli solidarietà agli operai

MILANO «Preoccupazione per le incertezze ed i rischi che gravano pesantemente sul Piemonte e sulla città di Torino», sono state espresse dal procuratore generale del Piemonte e della Valle d'Aosta Giancarlo Caselli in apertura della sua relazione per l'inaugurazione dell'anno giudiziario. «A chi paga direttamente i prezzi più alti di questa difficile situazione - ha detto Caselli - esprimiamo convinta solidarietà, con l'augurio che le capacità e le risorse di tutti siano impegnate nella ricerca di soluzioni eque, a servizio dell'interesse generale. I complessi problemi della Fiat - ha detto ancora - a tutti noti, producono costi sociali duri per molte famiglie e per

l'intera collettività».

Intanto oggi e domani riflettori puntati su Marentino (una villa del 17mo secolo, una storica residenza di campagna trasformata in un centro per corsi, riunioni e congressi nei pressi di Torino), dove i vertici Fiat, di ritorno dagli Stati Uniti, incontreranno 120 top manager del gruppo.

Ma quello di Marentino è solo il primo di una serie di incontri sulla crisi Fiat che si terranno la prossima settimana, soprattutto alla luce del vertice a New York tra il presidente della Fiat, Paolo Fresco, l'amministratore delegato Alessandro Barberis, il direttore finanziario, Ferruccio

Luppi e i vertici dell'alleato Usa, General Motors. Ma se si parla di attesa si deve anche tenere conto dell'assemblea della cassaforte Giovanni Agnelli & C. che si terrà venerdì 24 gennaio e a cui potrebbe seguire, entro la fine del mese, un consiglio d'amministrazione del Lingotto che dovrebbe esaminare anche le «ipotesi di lavoro» presentate da Roberto Colaninno giovedì sera al vicepresidente Franco Grande Stevens.

Un piano che dovrebbe mobilitare fino a 9 miliardi di euro per il rilancio del gruppo con l'obiettivo di tornare ad una situazione di equilibrio dei conti tra il 2005 e il 2006, anno nel quale dovrebbe essere raggiunta una redditività dell'8-10% sul fatturato. Un piano comunque alternativo a quello su cui starebbero lavorando l'imprenditore bresciano Emilio Gnutti. E, sempre in settimana, potrebbe esserci un nuovo vertice con le banche per fare il punto sul piano di scissione di Fiat Auto da Fiat spa.

La riapertura? È un terno al lotto

Il problema di Termini non è stato risolto, non c'è alcuna garanzia sul futuro dell'azienda

raio devono ancora avere le spettanze di dicembre, senza contare tutto il resto. E mentre in tanti danno una mano per sciogliere questo dramma nel dramma si aspetta.

Naturalmente, le tute blu di Termini sono orgogliose. Sanno di avere spostato una montagna. Della loro fabbrica era stata decretata la chiusura senza alcun intervallo per un anno, un modo pietoso per chiudere e basta perché dopo un anno di paralisi non c'è linea o impianto che possa ripartire. Aggiunge Mastro Simone: «Ci dicono tutti che siamo stati bravissimi, ci fanno le congratulazioni perché abbiamo salvato insieme alla fabbrica l'intero Termini Imerese. E noi lo sappiamo che abbiamo fatto un passo che nessuno pensava possibile. Ma noi sappiamo anche che non basta. Che accadrà da qui a un anno?». In paese la preoccupazione permane ma sono anche in tanti a lavorare per convincere la gente che ormai il problema è stato risolto, come dice la televisione e ripetono i giornali. La preoccupazione dei sindacati è che si stia snodando un disegno sottile che punta a smobilizzare, a tranquillizzare, in modo che se si dovesse arrivare a chiudere tutto non ci sia più la resistenza che nei mesi scorsi ha fatto muro impedendolo. Per Mastro Simone «quelli che vanno in giro a dire che ormai è tutto risolto sono gli stessi che nei mesi scorsi ci dicevano: ormai la fabbrica è

chiusa, concentriamoci nella richiesta degli ammortizzatori». Gli avessero dato retta, insomma, anche la speranza sarebbe sparita da Termini. E perché non ci siano dubbi sugli orientamenti dei 1.800 dipendenti i sindacati, tutti e tre unitariamente, hanno già deciso sette ore di sciopero, durante le settimane del rientro in fabbrica. Una scelta non indolore se si tiene conto che i soldi iniziano a scarseggiare e che i 512 euro a testa promessi dalla Regione Sicilia non si sa perché continuano a non arrivare. Per i sindacalisti il punto fermo continua a essere quello della modifica del piano industriale. Comella e Mastro Simone non hanno dubbi: l'unica cosa che potrebbe veramente sbloccare la situazione è un nuovo modello da produrre, ma un modello vero. Senza, si va a chiudere. Ma un modello vero significa investimenti, volontà di riemergere e riaccuffare quote di mercato perdute.

Giuseppe Lumia, deputato Ds nato e cresciuto a Termini, ragiona: «Che si debbano fare i conti con un dato di declino è sicuro. Termini ha preso un colpo. Per fortuna ha resistito il tessuto unitario tra i sindacati che continuano a muoversi tutti assieme. Ed è un fatto positivo. L'impressione è che i lavoratori siano consapevoli di un successo. La mancata chiusura, che è la condizione per poter continuare a battersi per l'obiettivo vero: un piano

industriale diverso per Termini. E questa volontà di battersi è anche la dimostrazione che vogliono continuare a restare inchiodati alla produzione di automobili. Invece, la Fiat resta nel vago, allude, non prende impegni sul nuovo modello». Ma intanto, racconta Lumia, arrivano segnali negativi come la decisione Fiat di chiudere la Succursale Fiat. «Chiudono, licenziano, scorporano la Succursale dal gruppo, aprono con un'altra azienda e riassumono con contratti di formazione». Un altro gesto intollerabile contro l'Isola che nel tempo ha pompato contributi miliardari al gruppo torinese.

Filippo Giunta, dipendente Fiat fin quando l'azienda, dopo uno scontro durato quattro anni, riuscì a licenziarlo, e ora commerciante, sostiene: «Ci sono segni di ripresa nel commercio. La gente pensa che si riaprirà e trova il coraggio di spendere. E' merito dei miei antichi compagni. Se la fabbrica avesse chiuso, se fosse stata annullata come hanno tentato di fare, ora sarebbe terribile. Il centro-destra cerca di prendersi i meriti. Ma senza sindacati, operai e donne a quest'ora la storia sarebbe finita. Lo so anch'io che è ancora lunga, che non ci sono garanzie. Ma intanto dobbiamo dire una cosa: la nostra lotta ha pagato, quindi le lotte servono. Dobbiamo farlo capire a tutti perché avremo bisogno di altre lotte e di altri sacrifici».

decidano chi comanda, chi ci mette i soldi, se arriva la General Motors, vogliamo che riaprono le trattative. Anche per avvertire Colaninno, Gnutti o un altro».

Perché, se ci crede, chiede che si torni agli scioperi per costringere l'azienda a riaprire una trattativa? Di scioperi in realtà non parla, vorrebbe che il sindacato facesse tutto da sé. Lo sciopero lo spaventa, ma lo spaventa anche un posto di lavoro salvato a stento che alla prossima crisi, troppo vicina per la sua pensione, potrebbe svanire. Chi alla Fiat ancora lavora, appartenga al partito dei fiduciosi o a quello dei rassegnati, capisce che il futuro è legato al filo sottile del mercato. Va male quello, ci sarà un nuovo piano, che chiederà nuovi sacrifici. Una scommessa facile.

La Fiom, Stacchini, Airaud, i leader giovani ma ormai storici di queste lotte, lo sanno bene. Per questo rilanciano. Non è una vertenza chiusa, non è una storia finita. Ricominciano le assemblee e gli scioperi, quelle otto ore fissate, da usare a scacchiera per colpire l'azienda, costringerla a trattare con il sindacato, contro un governo che il sindacato aveva completamente escluso, da mercoledì.

Claudio Stacchini e Giorgio Airaud dicono insieme una cosa: «È incredibile come si continui a parlare di Fiat, ma come si sia rovesciato il silenzio sul lavoro. Si anticipano piani finanziari, chi ci mette di più, chi ci mette di meno, ma nessuno parla di lavoro, di lavoratori. Sembrano piani di liquidazione, che rispondono a un solo obiettivo: come guadagnare di più liquidando questo sistema industriale. Vogliamo altro, disposti ai sacrifici, dopo aver conquistato garanzie per l'avvenire». S'inventa uno slogan: fuori dal lavoro, lasciando però un lavoro sicuro. Vale anche per i prepensionati.

Torino resta in Europa l'area a più alta concentrazione industriale, un magazzino di saperi che dovrebbe svolgere un ruolo d'eccellenza in una fase di progettazione e di innovazione. Questa è ormai una definizione classica. Non eterna però. Ogni giorno si perdono pezzi. È la storia della Ficomiror, di cui l'Unità ha scritto tante volte: da Magneti Marelli ad azienda spagnola per produrre specchietti retrovisori, da fabbrica a magazzino con la produzione trasferita in Spagna e in Francia, conquistato il mercato si chiude, basta qualche magazzino in meno. La Ficomiror è stata persino occupata ed era da undici anni che non capitava un'occupazione in una azienda torinese. La cassa integrazione è già esaurita.

Riaprire la vertenza Fiat, senza aspettarsi che comandi e proprietà, maggioranza azionaria e amministratori delegati vengano decisi.

«Però - dice un altro "anziano", Giovanni V., verniciatura Panda - ci vuole un sindacato unito e ci vogliono lavoratori uniti. Da scampato alla cassa integrazione, mi accorgo che è una situazione diversa rispetto a quella di venti o dieci anni fa. Alla fine di giorni molto pesanti, ci si poteva almeno illudere. Adesso si è salvato qualcosa, che però non dura. Al contrario di altre volte, quando le lettere di cassa integrazione mettevano il silenzio, adesso i lavoratori, la maggioranza almeno, capiscono che li attendono altri momenti pesanti. Scoraggiano le divisioni del sindacato». Che è diviso più fuori che dentro. Dicono i sindacalisti: «In fabbrica ci sono le condizioni per la ripresa dell'unità. Il piano non reggerà, ci troveremo di fronte a nuovi esuberanti, perché la Fiat continuerà a perdere dentro un sistema industriale, quello italiano, in declino, perché non c'è ricerca, non c'è innovazione. Siamo convinti che la strada unitaria possa essere ricostruita. Ma non dobbiamo aspettare che lo decidano a Roma». Una difficoltà s'aggiunge: il referendum sull'articolo diciotto che proprio la Fiom torinese sostiene. Davanti i cancelli girano i volantini: «stesso lavoro, stessi diritti». Intanto Torino si è presentata unita a difendere il lavoro: dal sindaco al cardinale Poletto, che fu un prete operaio.

Il valore dell'unità: la si può ritrovare senza attendere però accordi di vertice. Ma c'è un problema l'art. 18

”