

Segue a pagina

E così voluto politicamente. Un assedio iniziato all'alba e protratto per tutto il giorno, per tutta la sera e destinato, con ogni probabilità a perpetuarsi. E una resistenza altrettanto lunga compatta, indomabile, pacifica, emozionata e disciplinata. Cariche, resistenza passiva, ancora cariche, spintoni,

cordoni umani e infine manganelate sulle teste degli operai seduti. Il tutto sotto un cielo inclemente, una pioggia infame e un vento tagliente e con il solo risultato di fare entrare in fabbrica, a bordo di pullman sotto scorta imponente, poche decine di «capi» della Sata-Fiat.

Se l'aspettavano un attacco, i lavoratori, ma non così. Erano pronti, ma ne sono rimasti visibilmente scioccati, offesi. Fino all'ultimo non credevano che davvero quegli uomini in divisa che parlavano con loro gli stessi dialetti al chiosco del caffè e in mille capannelli potessero davvero colpirli. Il tam tam aveva fatto scattare l'allerta generale nella sera di domenica: poche telefonate sono state sufficienti a far accorrere davanti ai cancelli della fabbrica lucana della Fiat centinaia di lavoratori. Sapevano già che la Fiat aveva perentoriamente ordinato ai suoi fedelissimi dipendenti di presentarsi per prendere servizio ai primi

turni della settimana, dopo la paralisi imposta dalla rivolta di otto giorni prima. Hanno così trascorso una notte infame di gelo, vento e pioggia ininterrotta sotto i tendoni, dormicchiando nelle auto, scrutando lo stradone che dalla superstrada per Foggia-Potenza conduce all'area industriale di San Nicola di Melfi. L'attacco, invece, è arrivato all'alba. Alle 4,30 ci sono centinaia di lavoratori. E altrettanti agenti di polizia e carabinieri. Ma la tensione comincia a farsi sentire poco dopo le 5, quando incuranti della pioggia, gli operai si siedono per terra e iniziano a cantare «una mattina mi son svegliato e ho trovato l'invasor».

I dirigenti e i delegati sindacali ripetono senza sosta la parola d'ordine, che il passaparola diffonde centinaia di volte: «Resistenza passiva». Alle 5,44 compare l'oggetto del contendere: i pullman che dovrebbero condurre invisibili dipendenti all'interno dello stabilimento, varcando i presidi degli operai che chiedono diritti, salario e turni di lavoro meno massacranti. Se ne contano 17, uno in fila all'altro, apparente testimonianza di una massiccia adesione alle richieste perentorie della Fiat che vorrebbe dimostrare che la protesta è relegata a una piccola parte di lavoratori.

Ma la realtà è clamorosamente diversa: quei pullman sono vuoti. Infatti ben 15 fanno dietro front e, complessivamente, a bordo dei due che le forze dell'ordine proteggono a testugine ci sono 35 persone che dovrebbero prendere servizio alle 6. «Se non altro non timbreranno in orario», si scherza tra i lavoratori seduti nelle pozzanghere. Che non riescono anco-

le richieste

L'assemblea dei lavoratori della Sata di Melfi ha approvato un documento nel quale ha elencato i quattro punti da discutere nella trattativa aperta con l'azienda. Sono:

- **L'eliminazione della cosiddetta «doppia battuta», cioè della ripetizione per due settimane consecutive del turno di lavoro di notte.**
- **L'equiparazione normativa e salariale dei lavoratori della Fiat di Melfi e delle aziende dell'indotto ai contratti applicati nel gruppo Fiat Auto e in quelli delle aziende dell'indotto con altri stabilimenti.**
- **La cessazione dei provvedimenti disciplinari.**
- **Migliori condizioni di lavoro.**

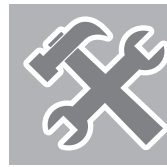
ra a credere che, davvero, per 35 dipendenti la Fiat sia riuscita a convincere il governo a muovere un mezzo esercito in assetto antisommossa. Un lungo applauso accoglie il senatore dei Ds Piero Di Siena, che si piazza

davanti agli operai e insieme al segretario della Fiom Lello Raffo avvia un tentativo di dialogo con i responsabili delle forze dell'ordine e gli operai ne approfittano per discutere con gli agenti di lavoro e di diritti. Ma ormai

le ostilità sono aperte, la polizia si schiera e alle 6,25 c'è il primo contatto. Simbolicamente è proprio il baffuto funzionario che dirige le operazioni a rimuovere di peso il segretario della Fiom potentina Giuseppe Cillis, che si lascia sollevare come un pupazzo inanimato. Subito dopo tocca anche a Di Siena. Riparte «Bella Ciao» e uno dopo l'altro i lavoratori delle prime file vengono portati via. Ma una volta prelevati sgattaiolano alle spalle dei poliziotti e tornano a sedersi tra i colleghi mantenendo sempre pressoché intatto il loro schieramento. Il secondo assalto, 20 minuti dopo, è più vigoroso, si vedono le prime manganelate, poche ma ben assestate. I

LA FIAT e la lotta di Melfi

Polizia e carabinieri in tenuta antisommossa si presentano all'alba, la telefonata del Viminale dà il segnale: carica e botte sui lavoratori



Il vicequestore Amalia Di Ruocco parla con Roma: «Franco ti dico che qui è difficile...» Resterà ferita negli scontri. Entrano in fabbrica solo i «capetti»

Manganelli di Stato al servizio della Fiat

Anni Cinquanta a Melfi: 13 feriti. Domani sciopero dei metalmeccanici



Reparti mobili della polizia caricano i manifestanti che bloccano l'accesso all'area industriale di Melfi

Foto di Tony Vecce/Ansa

«Qui c'è in gioco la nostra dignità»

Gli operai cercano di capire quello che è successo. Perché Fini ci minaccia dall'America?

DALL'INVIATO

Aldo Varano

SAN NICOLA DI MELFI Fanno e rifanno i conti gli operai di Melfi. Cercano di capire cos'è veramente successo in questa malagiornta. Non se lo spiega nessuno questo ripiombare improvviso nel buco nero del passato remoto della Basilicata. Perché era dai tempi di Montecaglioso, dagli anni in cui i loro nonni braccianti e contadini poveri tentarono l'assalto al latifondo, che lo Stato attraverso la polizia non li caricava. Neanche a Scanzano, settimane intere, era accaduto niente. Accanto al fuoco che all'imbrunire arde dopo una giornata di pioggia violenta e ininterrotta, Vittorio ripensa a com'è andata: «C'è qualcosa di politico in quello che è accaduto. A Termini sono andati avanti per mesi e mesi. Hanno bloccato lo Stretto di Messina e l'aeroporto di Palermo, le autostrade e la ferrovia e non è mai accaduto niente. Qui otto giorni ed è scattato l'attacco. Eppure, lo sanno che non siamo delinquenti». Si ferma un attimo per riordinare le idee: «Devono essere le prossime elezioni. Possibile che Fini senta il biso-

gno di minacciarci dall'America? Cerca voti. Non vogliono solo fare un regalo alla Fiat. Drammatizzano lo scontro per riaprire la rotta tra la Cgil e la Cisl e Uil. Sì, per i voti. Ci stanno usando».

Giovanna ha 31 anni, i capelli lunghi e ricci, nerissimi come gli occhi grandi. In media, notti comprese, otto ore al giorno, porta a casa mille euro. A sera il suo stupore per l'assalto non è ancora svanito: «Ci hanno malmenato come pezze, come si fa coi neri», dice con rabbia. «Come ci trattano in fabbrica ci hanno trattato loro. Sono stati così duri che a un capitano dei carabinieri gli si sono riempiti gli occhi di lacrime: dev'essersi un po' vergognato di quello che gli facevano fare». Neanche Giovanna, che pure è una «vecchia» operaia con 11 anni di fabbrica sulle spalle, sa spiegarsi il pandemonio: «Forse - azzarda - perché dal nostro stabilimento dipende anche il lavoro degli altri».

Se c'è incertezza sul perché sono state usate le maniere forti, nessuno tra gli operai ha le idee confuse su quel che sta accadendo. Dice Franco, che diversamente dagli altri quasi tutti giovanissimi ha i capelli sale e pepe:

«Non si tratta solo di soldi ma della nostra dignità. Lo scriveva un nostro collega ha avuto un provvedimento disciplinare perché ha fatto la pipì più lunga. Il capo gli ha detto: tutti ci mettono cinque minuti e tu sei, vuoi fare il furbo. Come fa a non ribollirti il sangue?». Lo ripetono anche Salvatore, Maria Rosa e Pancrazio: «Non uscite pazzi a cercare di capire. Sta accadendo quel che prima o poi doveva per forza accadere: la gente s'è stancata di essere trattata come gli animali». Stipendi mediamente più bassi dal 20 al 25 per cento, i turni di notte, ritmi massacranti, una vera e propria strategia del terrore per impedire che qualcuno alzi la testa.

Il modello Melfi: bassi salari e uno sfruttamento vorace, s'è spezzato. Nessuno sa come andrà a finire. Ma è improbabile che tutto torni come prima. Pancrazio, che lavora al montaggio, racconta: «Siamo allo stremo, un disastro. Se ti soffi il naso la macchina su cui devi lavorare sparisce e per riprenderla devi intensificare lo sforzo per un quarto d'ora. Mio nipote m'ha fatto vedere un vecchio film, «Tempi moderni», è esattamente in quel modo». Le interruzioni per fare pipì o soffiarsi

il naso, per la verità, ci sono: due in otto ore (7 e 15 di lavoro e 45 di pausa mensa). «Ma sono collettive. Per il bagno o il naso, fuori pausa devi arrangiarti. La verità è che ci trattano come schiavi».

Salvatore ha 38 anni ed è ragioniere. Nove anni fa invece di scriverti nell'elenco di qualche notevole per avere il posto ha fatto domanda per la Fiat. «Quando mia madre mi ha svegliato per avvertirmi che c'erano stati gli incidenti alla fabbrica mi sono sentito impotente: ci sarei voluto essere anche io». Ricostruisce: «Ho avuto una brutta bronchite e il medico mi aveva segnato 11 giorni di malattia. Il capo mi ha detto che dovevo prendermi le ferie se non volevo fare la fine del fesso. Certo, niente obblighi. Libero di scegliere. Ma mi ha detto che se uno si prende 11 giorni di malattia può essere spostato in un altro reparto, uno dove si lavora ancora di più». Mastica amaro Salvatore: «Ho faticato per diventare ragioniere e ora, non lo dico con presunzione, uno più ignorante di me, solo perché ha lo stomaco che ci vuole per fare le angherie che la Fiat pretende, mi impone perfino il ritmo biologico del mio corpo».

lavoratori insistono nel chiedere che chi intende entrare in fabbrica scenda dal pullman e percorra a piedi, l'ultimo tratto. E formano un simbolico corridoio umano dove tutti stanno a braccia alzate. Ma a quanto pare l'ordine impartito dall'alto è chiaro: travolgere i blocchi e far passare i pullman. Infatti, sfruttando lo stratagemma di un'ambulanza fatta transitare verso

l'interno del presidio, gli agenti riescono a guadagnare metri, seguiti dal bus con i fedelissimi uomini Fiat. Il segretario della Fiom Gianni Rinaldini, insieme a Di Siena e al deputato di Rifondazione comunista Niki Vendola tentano una nuova mediazione: chiamano Roma, cercano il ministro degli Interni Giuseppe Pisanu. «Ci hanno detto di attendere dieci minuti», dicono i due parlamentari ai dirigenti di pubblica sicurezza.

Ma un attimo dopo trilla il cellulare di Amalia Di Ruocco, vicequestore vicario di Rieti a capo delle operazioni. «In 22 anni che mi conosco, Franco, lo sai che non sono mai stata un'addormentata però ti dico che qui è difficile». Ma evidentemente «Franco» dal Viminale non ne vuole sapere: e infatti ripone il telefono e alle 7,33 ordina la carica. È una pioggia di manganelli quella che ora si abbatte sulle teste degli operai, sempre seduti e con le mani in alto,

panico, spintoni, pianti. I lavoratori non si capacitano e ancora parlano ai poliziotti: «Come potete picchiarci, siamo qui pacificamente a manifestare per i nostri diritti». Nel parapiglia qualcuno ha raccolto da terra quel che ha trovato e un oggetto colpisce al capo proprio la dottoressa Di Ruocco che porta a 13 (di cui 10 operai) il primo bilancio dei feriti (non gravi) del blitz.

La ferita più profonda, però, sembra quella che i lavoratori non riescono più a nascondere. Non credevano davvero che la polizia li avrebbe picchiati. Ma la rabbia rinforza la determinazione. E allora non importa se fa freddo, se nessuno ha dormito e mangiato: si riorganizzano subito i presidi, mentre uno dopo l'altro arrivano altri parlamentari: Bertinotti (che fa un breve comizio), Folena, Sodano, Grusso, Carla Cantone della Cgil. La Fiom decide uno sciopero dei metalmeccanici per mercoledì. Ci sono notizie di mobilitazione a Mirafiori, all'Alfa Romeo, in Emilia Romagna, in Toscana, a Pomigliano. I lavoratori di Melfi non sono soli. E nel pomeriggio, all'ora del cambio di turno si ricomincia: questa volta la resistenza e su due fronti, sempre con pullman (vuoti) e camion (vuoti) alle spalle degli schieramenti di polizia. Ma tra resistenza passiva e fiori che due delegate distribuiscono agli agenti si riesce a evitare nuovi scontri. Almeno per il momento.

Da Roma, ancora, nessun segnale, nessuno spiraglio per l'apertura di uno straccio di trattativa, come succede normalmente di fronte a rivendicazioni sindacali. Solo forze dell'ordine. **Giampiero Rossi**

Sandro Orlando

MILANO Quasi mille e cento miliardi, lira più lira meno: è l'utile netto che lo stabilimento di Melfi della Società automobilistica tecnologia avanzate, in sigla Sata Srl, ha girato al suo azionista, Fiat Auto Spa, nel corso di nove esercizi, dall'avvio degli impianti ('94) all'ultimo bilancio disponibile (2002). Mille e cento miliardi di profitti generati con la filosofia del «prato verde» e del toyotismo, della produzione «just in time» e del lavoro 24 ore su 24, sei giorni su sette, con 18 turni a settimana. Eppure a scorrere in fila i bilanci dell'ultimo decennio di quello che è rimasto come l'esperimento più avanzato nel nostro paese della «fabbrica integrata» di scuola giapponese, palestra di massima flessibilità e «shareholder value» (profitto degli azionisti), si viene colpiti da un dato

Fabbrica record, il lavoro quasi gratis

su tutti: la progressiva perdita di significato del costo del lavoro, variabile sempre più irrilevante del conto economico. E di fatti da quando le linee di Melfi hanno cominciato a sfornare «Punto», al ritmo di 1.200 vetture al giorno (ovvero un'auto ogni 72 secondi), l'incidenza in termini percentuali del costo del personale, Tfr incluso, sul totale del valore della produzione è diminuita di quasi un terzo, passando dall'8,6% al 6,3%. Un valore più che dimezzato rispetto al peso che ha il costo del lavoro all'interno del gruppo Fiat a livello consolidato: se per pagare gli stipendi di tutti i dipendenti del Lingotto (oltre 160 mila) se ne vanno in

media quasi 14 centesimi per ogni euro guadagnato, a Melfi serve meno della metà.

Ma in fondo è per questo che la casa torinese ha deciso di spostare parte della produzione al Sud all'inizio degli anni '90, aprendo gli stabilimenti di Melfi, in Basilicata (5 mila dipendenti), e di Pratola Serra, in Campania (meno di 1.500). In quest'ultimo il costo del lavoro ha un'incidenza ancora minore, pari al 4,5% (Tfr compreso, dati 2002) del valore della produzione. C'è però una differenza, ed è sostanziale: la Fabbrica motori automatici (Fma) di Pratola Serra macina perdite da anni, come l'intera Fiat Auto del resto, che dalla

fine del '97 - ovvero dall'ultimo esercizio chiuso in attivo grazie ai contributi di Stato per la rottamazione delle auto usate - a tutto il 2003, ha bruciato più di 6 miliardi di euro, quasi 12 mila miliardi di vecchie lire. La Sata invece no, se si eccettua per il penultimo esercizio (e presumibilmente, anche per l'ultimo, per il quale però non è ancora disponibile il bilancio): nel corso degli stessi sei anni infatti lo stabilimento lucano ha remunerato l'azionista Fiat con un utile di quasi 700 miliardi di lire. Tutto grazie all'elevata produttività, oltre che alle gabbie salariali. Nel 2002 ogni singolo operaio ha prodotto a Melfi ben 77 vetture, posi-

zionando lo stabilimento al dodicesimo posto nella classifica degli impianti più produttivi d'Europa (dati del World Market Research Centre). A confronto, a Termini Imerese ogni operaio è arrivato nello stesso anno a produrre 63 auto, a Cassino 53, a Mirafiori 49. Se non sono livelli giapponesi (99 vetture per operaio, record della Nissan), poco ci manca. Ma evidentemente neanche l'elevata produttività degli «operai-non operai» di Melfi può compensare i ritardi e gli errori che la casa torinese ha accumulato nel corso dell'ultimo decennio, per effetto di scelte manageriali disastrose (come puntare sui bassi costi invece che sulla qualità,

tagliando gli investimenti e costruendo automobili tecnologicamente povere), la cui responsabilità va attribuita alla gestione di Cesare Romiti e Paolo Cantarella, alle incertezze degli Agnelli e ad una confusa politica di diversificazione.

A farne le spese sono stati non solo i lavoratori del gruppo e dell'indotto - a Melfi la maggior parte delle aziende subfornitrici della Sata non ha rinnovato i contratti scaduti nel 2003 - ma anche i contribuenti. Perché tra incentivi per gli investimenti nel Mezzogiorno (legge 64/1987), sgravi fiscali per le aziende del Sud, ammortizzatori vari, aiuti della legge 488 sempre per il Meridione e incentivi per la rottamazione, lo Stato ha regalato alla Fiat un po' più di 10 mila miliardi di vecchie lire (la stima è di Massimo Mucchetti in «Licenziare i padroni», Feltrinelli). Un prezzo forse un po' troppo elevato.