

DALL'INVIATO **Giampiero Rossi**

TORINO La questione Fiat auto, «ora più che mai», deve assumere il valore e il peso di una questione di interesse nazionale. All'indomani della rottura delle trattative con General Motors, i delegati sindacali Fiom, Fim, Uilm e Fismic di tutti gli stabilimenti italiani del Lingotto lo ribadiscono all'unanimità. E al termine di un'animata assemblea fissano i primi appuntamenti di una serie di iniziative che avranno proprio l'obiettivo di imporre all'attenzione nazionale il pericoloso vicolo cieco in cui si è cacciata l'azienda.

A partire dagli inquilini dei palazzi del governo, che continuano a ostentare un'indifferenza giudicata del tutto fuori luogo dai lavoratori che assistono con il fiato sospeso alla delicata partita che potrebbe condurre l'unica industria automobilistica italiana in una palude finanziaria senza ritorno. L'appuntamento è per l'11 marzo, quando i dipendenti Fiat (e non soltanto loro) convergeranno a Roma per reclamare quell'intervento dello Stato che a molti appare ormai inevitabile. Una manifestazione che sarà accompagnata da otto ore di sciopero, ma che sarà anche preceduta da altre quattro ore di astensione dal lavoro negli stabilimenti Fiat, con presidi ai cancelli e assemblee a raffica per illustrare la situazione e mobilitare tutti quanti ancora contano di costruirsi un futuro fondato su un salario targato Fiat.

Si svolge tutta all'insegna dell'unità l'assemblea dei delegati Fiat. Grande partecipazione, un silenzio quasi irreale per un raduno sindacale accompagnato praticamente tutti gli interventi, continui richiami all'unità tra lavoratori, tra stabilimenti e tra sigle sindacali. Lello Raffo, responsabile del settore auto per la Fiom Cgil, presenta gli iscritti a parlare senza mai specificare a quale delle organizzazioni sindacali appartenga, limitandosi a indicare lo stabilimento o il reparto che rappresenta.

Anche i leader nazionali dei sindacati metalmeccanici si danno il cam-



Fiat, tutti a Roma l'11 marzo

Mobilitazione dei lavoratori, uno sciopero di 8 ore negli stabilimenti del gruppo

bio nel tirare le fila della giornata: introduce Giorgio Caprioli, segretario generale della Fim Cisl, conclude Gianni Rinaldini della Fiom, sintetizzano i primi interventi Antonino Regazzi della Uilm e Giuseppe Di Maulo del Fismic. «Apprendiamo notizie che ci preoccupano molto - spiega Caprioli - nessuno oggi può dire come si risolverà questa vicenda tra Fiat e Gm, che aggiunge incertezza per il futuro del gruppo e dell'auto. Non si capisce se Fiat creda veramente di mantenere un settore automobilistico competitivo in Italia e se stia facendo il possibile per mantenerlo o se invece

Montezemolo: sono fiducioso, i nostri diritti sono chiari

Il Presidente della Fiat, Luca di Montezemolo, è sicuro che il gruppo torinese riuscirà far valere le sue ragioni nel confronto con General Motors. «Sono fiducioso che si trovi la migliore soluzione per l'azienda, gli azionisti e i dipendenti. Detto questo, siamo assolutamente convinti dei nostri diritti e della validità della put option. Sono sereno» ha dichiarato ieri Montezemolo, prima di entrare al congresso Ds. Sul fronte societario ieri non sono arrivate

novità, ma secondo ambienti finanziari i contatti con Detroit non sarebbe cessati, malgrado il rifiuto di Gm di fronte alle richieste di Torino. La Fiat potrebbe aspettare qualche giorno ancora prima di decidere concretamente se e quando esercitare l'opzione di vendita del settore Auto. Sul fronte politico c'è da segnalare la dichiarazione del ministro Alemanno secondo il quale «l'Italia non può fare a meno dell'industria dell'auto»



ha già deciso che non ne vale la pena e che l'auto sia un vincolo da cui liberarsi. Forse - ipotizza Caprioli - questo era già il vero obiettivo di Cantarella e Fresco quando hanno costruito l'accordo con Gm e questo il perché di quella clausola che implica un diritto a vendere e un obbligo a comprare». E oggi siamo al bivio tra Torino e Detroit, un percorso fatto di cavilli legali e non di progetti industriali. «Ma comunque vada a finire questo braccio di ferro tra Gm e Fiat - chiarisce il leader della Fim - il sindacato sarà contrario alla cessione dell'auto a gruppi stranieri». Anche perché è di queste stesse ore l'esempio di cosa hanno fatto, per esempio, i tedeschi a Terni.

La strada da percorrere per salvare la Fiat? Tutti i leader dei metalmeccanici indicano senza indugi l'intervento pubblico. Entro i vincoli imposti dall'Unione Europea, né più né meno di come è stato gestito in Francia e in Germania, mirato agli investimenti e non semplicemente a ripianare i debiti, magari anche orientato a individuare partnership e alleanze industriali strategiche in Europa. «Se qualcuno ha altre idee ce le dica pure - chiosa Gianni Rinaldini - ma il go-

verno non può fingere indifferenza di fronte a questa vicenda, decisiva per l'industria italiana». Il segretario generale della Fiom si ferma anche sul percorso di mobilitazione sindacale che dovrà condurre al primo appuntamento nazionale dell'11 marzo. «Dobbiamo

promuovere assemblee e presidi in tutte le fabbriche in preparazione allo sciopero di otto ore, proponiamo anche uno sciopero di quattro ore da proclamare entro il 18 febbraio, quindi uno sciopero generale dei lavoratori metalmeccanici al fine di marzo. Ma questo non esaurirà la nostra mobilitazione».

Insomma, nella battaglia per il Put, tra Fiat e Gm i lavoratori non vogliono fare il tifo per nessuno: ma di sicuro vogliono far capire a tutta Italia, da Palazzo Chigi in giù, che in gioco c'è il futuro della nostra economia.

Il presidente della Confindustria Luca Cordero di Montezemolo. In alto, il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini, durante il suo intervento all'assemblea unitaria dei delegati di Fim, Fiom, Uilm e Fismic a Torino
Contaldo / Ansa

«Questa storia finisce male...»

La grande paura dei delegati delle fabbriche. Ma c'è la voglia di continuare a lottare

DALL'INVIATO

TORINO «Storia finisce male». Nel suo marcato accento ciociaro, Donato Gatti, delegato della Rsu dello stabilimento Fiat di Cassino, riassume senza diplomazia la grande preoccupazione che domina tra migliaia di lavoratori italiani. «Eh sì - spiega poi - perché General Motors ha già i suoi problemi con l'automobile, si capisce chiaramente che sta cercando di liberarsene per spostarsi su altri business, perché mai dovrebbe avere a cuore gli stabilimenti della Fiat in Italia, cosa gliene importa di noi? Faremo la fine della Daewoo. No, no, meglio rimanere in mani italiane...». Che però sarebbero le mani della Fiat. Cioè un'azienda che «da noi ha reintrodotta procedure manuali anche in lavorazioni che prima erano completamente robotizzate, altro che investimenti e innovazione». Quindi anche l'operaio-sindacalista di Cassino indica nell'intervento di capitali pubblici, oltre che di partner industriali europei «l'unica via per salvare capra e cavoli».

Sono accorsi a centinaia, dalla vicina Mirafiori come dalle lontane se-

di di Termini Imerese, Pomigliano d'Arco, Melfi, Cassino e Atessa i delegati sindacali degli stabilimenti della galassia del Lingotto. Per discutere delle iniziative da prendere, tutti insieme, «senza alcuna divisione tra fabbrica e fabbrica», per indurre chi può e chi deve a prendere sul serio la drammatica situazione in cui è rotolata l'azienda. Ad accoglierli alla Camera del lavoro di Torino trovano anche un messaggio del segretario

dei Ds Fassino, che dal congresso manda la solidarietà del partito ai lavoratori e a sua volta sottolinea che «l'industria dell'auto in Italia va difesa», anche se questo governo finora «ha fallito» anche su questo terreno, ma assicura che «il nostro partito, insieme alle forze dell'opposizione, continuerà a battersi». La platea di delegati applaude tutti gli interventi, al di là delle sigle. Sì, qualche scararmuccia su questa o quella iniziativa

non unitaria riecheggia, ma la volontà di unitarietà si impone con evidenza. Perché, come spiega il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaud, «una ristrutturazione di Fiat verso il basso vale per tutti, e a poco varrebbe per qualcuno poter contare sull'ultimo stabilimento aperto».

Quando viene proposto lo sciopero con manifestazione dell'11 marzo scatta istintivo l'applauso, anche se poi, dal palco, alcuni vorrebbero

tempi di reazione più rapidi, «perché non andiamo a Roma già il 18 febbraio?», chiedono ai leader nazionali dei metalmeccanici. Ma le prossime settimane saranno già intense per i lavoratori dell'industria meccanica: ci sono le assemblee sulla piattaforma per il contratto nazionale, poi i referendum, e soprattutto nessuno vuole presentarsi a un appuntamento importante come quello organizzato per difendere la Fiat senza la certezza

di spendere al meglio la voglia di mobilitazione e lavoratori. «Guardate che a Mirafiori le presse le stanno già smantellando pezzo a pezzo - avverte Jole Vaccargiu, della Rsu torinese - e io ho già vissuto alla Lancia questi passaggi: prima le presse, poi la chiusura dello stabilimento». Mette tutti sull'avviso anche il giovane rappresentante dei lavoratori della Powetrain, sfortunato prototipo della joint venture italoamericana: «Ormai la Fiat ha

prosciugato anche il pozzo delle banche e senza soldi dalla Gm o dalle vendite di vetture altri soldi non ce ne sono».

Giuseppe Cillis, leader della Fiom lucana, forte dell'esperienza dei 21 giorni di Melfi fa capire quale sia lo sconcerto che regna tra i lavoratori: «Mi chiedono cos'è questo put e io devo confessarvi che anche dopo che l'ho descritto tecnicamente non sono in grado di spiegare perché debba esistere una clausola simile in un accordo tra aziende». Ma ora, al di là dei bizantinismi giuridici giocati sulla scacchiera finanziaria, la Fiat è nei guai e «il governo ha l'obbligo di interessarsi a un gruppo che occupa decine di migliaia di lavoratori e produce ricchezza per il paese». Il perché lo spiega bene un giovane delegato di Pomigliano d'Arco: «Abbiamo fatto tutto, come lavoratori, per rendere competitivo il nostro stabilimento, abbiamo rispettato alla lettera gli accordi con l'azienda, ora siamo pronti anche ad affrontare le difficoltà, ma non permetteremo che venga seppellito tutto quello che noi abbiamo costruito. L'11 marzo sarà soltanto il punto di partenza della nostra mobilitazione».

gp.r.

la stampa internazionale: ora un lungo duello tra avvocati



Grande rilievo sui giornali internazionali della notizia della rottura tra Fiat e Gm. Per il *Financial Times* le due imprese hanno fallito ancora il tentativo di porre fine alla questione di Fiat Auto. L'*Herald Tribune* sottolinea che in assenza di un accordo si apre la prospettiva di un lungo confronto nelle aule di tribunali. Il *Wall Street Journal* enfatizza la delusione degli investitori e dei mercati.

27 gennaio 1945

Il mattino del mondo

In edicola con l'Unità il volume «Voci della Memoria» a euro 5,90 in più

l'Unità