

Oggi sciopero e manifestazione nazionale con treni speciali da tutta Italia. Previsto un incontro a Palazzo Chigi con Letta

Mirafiori e Termini arrivano a Roma

I lavoratori della Fiat e dell'indotto chiedono il rilancio dell'industria dell'auto

Roberto Rossi

MILANO Il primo successo della manifestazione che oggi vedrà sfilare per Roma operai e dipendenti di Fiat e dell'indotto è stato già acquisito. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, riceverà a Palazzo Chigi alle 13,30 i sindacati. Un primo passo, al quale i sindacati che hanno indetto la protesta (Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil e Fismic-Confasal) chiedono che ne segua un altro. Un incontro con l'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, perché come ha riferito Gianni Rinaldini della Fiom-Cgil «la situazione è veramente grave. Tra le pubblicità e la realtà degli stabilimenti vi è l'abisso».

La manifestazione di Roma inizierà, a cominciare dalle 9, a piazza della Repubblica e, dopo un passaggio sotto la sede Fiat di via Bissolati, si dirigerà in piazza Santi Apostoli dove ci saranno gli interventi conclusivi di Rinaldini e del segretario generale della Cisl, Savino Pezzotta. Oltre ai maggiori leader sindacali, sfileranno anche il presidente della regione Piemonte, Enzo Ghigo, i sindaci di città grandi e piccole sedi di stabilimenti Fiat, i presidenti di province.

Presente anche il segretario dei Ds, Piero Fassino e Cesare Damiano, responsabile Lavoro. «Il governo è latitante - ha osservato Damiano - mentre servono interventi mirati e selettivi per il settore automobilistico. Come sempre - ha continuato - vi è il problema di un quadro di politica per l'industria nazionale che sia in grado di poter competere sui mercati internazionali. Purtroppo questo governo sta disperdendo la ricchezza di un paese che ha molte capacità».

La mobilitazione per raggiungere Roma da tutta Italia è cominciata ieri. Da Torino due treni speciali

Sarà presente anche il segretario dei Ds Piero Fassino. I comizi finali in piazza Santi Apostoli



Una manifestazione di lavoratori della Fiat a Roma

Foto di Corrado Giambalvo/Ap

l'intervista

Sergio Chiamparino

sindaco di Torino

MILANO Alla manifestazione di oggi a Roma ci sarà anche lui. Sarà tra le migliaia di dipendenti del gruppo e delle aziende dell'indotto pronti a chiedere al governo una politica per il settore. Sergio Chiamparino, sindaco di Torino, sfilerà per la città con la consapevolezza che per Fiat «non c'è solo da gestire il declino, ma esiste la possibilità di rilancio».

Eppure sindaco questo ottimismo non è condiviso da tutti. Le fabbriche saranno ferme anche ad aprile, la Fiom parla di una «situazione gravissima», qual è la sua percezione?

«La situazione è seria, certo, e preoccupa. Ma è anche vero che è affrontabile. Non siamo alla disperazione. Il discrimine è se si pensa o meno che ci sia una possibilità di ripresa. Io credo che ci sia».

Bertinotti ha invitato il centrosinistra a far diventare Fiat un caso nazionale ...

«Il caso Fiat è già un caso nazio-

nale. Non c'è niente da inventare perché è la più grande azienda italiana, il settore dell'auto piaccia o o meno è quello che dà più lavoro, più valore produttivo e sicuramente più innovazione».

Ma Fiat può essere il punto di partenza per mettere in discussione le questioni strategiche dell'apparato produttivo del paese?

«Io eviterei di ideologizzare il caso Fiat. È vero che c'è una parte terapeutica che è uguale a molti altri comparti industriali, perché in Fiat come in altre aziende si tratta di recuperare lo scarto di innovazione del prodotto, ma è anche chiaro che rispetto ad altri settori ci sono delle specificità. Il fatto che la Fiat abbia vissuto una fase di crisi particolarmente acuta in questi anni ne fa un caso diverso».

Tanto diverso da richiedere un intervento pubblico come si vuole da più parti?

Il primo cittadino di Torino sarà in corteo. «Investimenti pubblici per vetture ecocompatibili»

Uno sforzo comune per salvare il Lingotto



Sergio Chiamparino Foto di Massimo Pincal/Ap

«Primo eviterei di fare di questa cosa un vessillo, perché non serve a nessuno. Secondo se è vero che non c'è solo da gestire il declino io credo che l'intervento pubblico vada visto e commisurato sulle politiche indu-

striali».

In che senso?

«Se si fa una società mista pubblica e privata con significativi investimenti pubblici che sviluppino la ricerca di nuovi sistemi di produzioni ecocompatibili o di altri sistemi più complessi, come l'idrogeno, dove non è certa l'immediata ricaduta commerciale, la ritengo una strada perseguibile. Se invece si vuole che lo Stato entri in Fiat con una quota, come un qualsiasi azionista, avrebbe il sapore di un intervento che prelude alla gestione di un declino solamente un po' più dolce».

E se nel capitale dovessero entrare le banche?

«Quello è un altro discorso. Se ci sarà l'esercizio del convertendo entreranno. Questo cambierà la condizione e la proprietà. Ma devo dire onestamente che non trovo scandaloso che si esca da una logica di azienda di famiglia. Ovviamente questo aprirebbe problemi di mana-

gement e di governance, ma sarebbero tutte cose che andrebbero valutate poi».

Lei ha detto che non si deve solo gestire il declino. Esiste una possibilità di rilancio anche per Mirafiori?

«Mirafiori è lo stabilimento a cui è legato tutto il destino di Fiat. È evidente che se c'è possibilità di rilancio c'è anche per Mirafiori. Anzi in qualche misura è quello che lo segnerà di più. È uno stabilimento che potrà adeguarsi alle esigenze nuove della competitività. Quella di fare sempre più ricerca e sperimentazione, di fare produzioni ad alta qualità. Soprattutto Mirafiori può diventare per la Fiat uno dei centri più all'avanguardia per le produzioni di motori. L'esempio è quello di Iveco. Lo stabilimento di Torino, 6mila dipendenti, va bene. E a Torino Iveco fa servizi e motori. Non c'è da inventare chissà cosa».

ro.ro.

hanno lasciato la città con a bordo 1.800 manifestanti, diretti a Roma Ostiense. Un treno speciale è partito anche da Palermo ieri sera. Con il quale circa 1.000 lavoratori della Fiat di Termini Imerese e delle aziende dell'indotto hanno raggiunto la capitale. Gli organizzatori hanno chiesto due carrozze ferroviarie in più dopo aver constatato che le richieste dei lavoratori per andare alla manifestazione, erano maggiori di quelle previste. Il treno ha fatto tappa a Termini Imerese e a Cefalù dove è salita la maggior parte dei lavoratori.

Con loro per le strade della città anche il gonfalone della provincia di Palermo, ma anche quello della provincia di Napoli. Che accompagnerà gli oltre 500 lavoratori venuti dalla Campania. Dieci pullman sono partiti dall'Alfa di Pomigliano, dalla Fma di Pratola Serra, dalle fabbriche dell'indotto auto dell'area orientale di Napoli, di Caivano, di S. Marco Evangelista (Caserta), della zona industriale di Avellino. Lo sciopero di 8 ore sarà effettuato in tutte le fabbriche del settore della regione, con l'esclusione dell'Alfa di Pomigliano e delle aziende collegate dove i lavoratori saranno in cassa integrazione e lo sciopero è stato effettuato il 25 febbraio scorso (con un'adesione intorno all'85%).

Numerosi anche i lavoratori dello stabilimento di Cassino (16 autobus prenotati) dove l'azienda ha annunciato un'altra settimana di cassa integrazione, dal 4 al 10 aprile che si aggiunge ad altre due già programmate dal 21 marzo al 3 aprile. Non saranno a Roma ma aderiranno allo sciopero anche i lavoratori degli stabilimenti Iveco della Lombardia, anche se non fanno parte del comparto Auto. All'Iveco di Brescia e di Suzzara (Mantova) è previsto uno stop di 4 ore, a Pregana, invece, in provincia di Milano, la protesta si estenderà per 8 ore.

Attesi molti operai anche da Cassino e Pomigliano. Stop pure all'Iveco di Brescia, Suzzara e Milano

industria e società

Quando l'Italia correva in Seicento

Oreste Pivetta

Parce che l'ultimo collaudatore fosse stato proprio Gianni Agnelli, che presidente lo sarebbe stato solo undici anni dopo, dal 30 aprile 1966. La vettura miracolosa cominciò la sua strada in un salone di Ginevra, il 10 marzo 1955, cinquant'anni fa. Dopo la vetrina, la Seicento, disegnata come un guscio di noce da Dante Giacosa, scese a conquistare l'Italia, quattro ruote, quattro posti a sedere, quattro cilindri e 633 cc, due porte che si aprivano controvento e il prezzo: cinquantocinque lire, in ventiquattro comode rate. Che Italia era? Lontana, lontanissima, tra l'arretratezza e avvisi di modernità, intesa soprattutto come benessere di cui si intravedevano i primi segnali nella forma di giganteschi biglietto da diecimila lire. Era una Italia povera, che intanto si godeva la pancia piena, prima conquista nazionale, egualitaria. Non mancava il pane e il muratore Vito, immigrato a Milano da Cavarzere, assunto con i «bollini» in un cantiere, poteva raccontare a Franco Alasia (in *Milano, Corea*, insieme con Danilo Montaldi): «Sono arrivato a vivere nella nazionalità operaia, perché se adesso dico che vivo male, dico una bugia, perché mangiare: «Fammi una bistecca, fammi una pastasciutta», ho provato portarmi i biscotti sul lavoro, e il frutto. Insomma, ora se marcia normalmente e non ho più niente da dire...». Vito aveva risolto a suo modo anche il problema della casa. Dopo aver dormito per anni nelle baracche dei cantieri, s'era comprato un pezzo di terra e lavorando al chiaro di luna aveva tirato su i muri perimetrali e li aveva coperti. Al tetto aveva chiamato la famiglia dalla campagna veneta. La

casa di chi arrivava era uno stanzone e i posti letto erano divisi da tende o vecchie coperte appese a un filo. Gabinetti e lavandini erano in comune per decine di famiglie. Si faceva la fila nei ballatoi, a Milano o a Torino, dove comparivano i cartelli «non s'affitti ai meridionali» e si perdeva la memoria del paese in cambio di un lavoro. Altrimenti c'era la Germania o c'era il Belgio. Duemila dei quattromila abitanti di Castelluccio, un paese in provincia di Foggia, erano emigrati in Germania. In un libro di Giovanni Russo, il medico condotto di Castelluccio confidava nel 1960 che negli ultimi cinque anni almeno ottocento milioni di lire erano stati spediti in paese dagli emigrati: zucchero e carne erano consumati in quantità sempre maggiore. Giorgio Bocca, viaggiando in Puglia, annotò che nei negozi di alimentari cominciavano a comparire i banconi frigoriferi. Camilla Cederna segnalò la sparizione dei ciabattini e delle sartine a giornata: «Le conseguenze di un tenore di vita che sta alzandosi a ritmo convulso è la sparizione... dei modesti negozietti che rivoltano giacche, allungano scarpe, rammen-

La fortunata vettura venne presentata a Ginevra proprio mezzo secolo fa e segnò nel paese una svolta



Una foto d'epoca della Fiat 600

Foto archivio Ansa

dano e rammagliano calze...». Probabilmente era vero. Tutti gli italiani potevano comperarsi un paio di scarpe. Ora è vero che i ciabattini e le sartine di giornata sono tornati: forse perché le scarpe non si buttano e le sartine si aggiustano e l'Italia è meno ricca e meno sicura, meno speranzosa. L'Italia degli anni cinquanta è l'Italia di Nando Moriconi davanti a un piatto di spaghetti (*Un americano a Roma* è del 1954) o di Totò, l'affamato Felice Sciosciamocca, che balla sul tavolo inzeppando le tasche di pasta (*Miseria e nobiltà* che è dello stesso anno). La fame svaniva. I salari stentavano ancora, ma le fati-

che di quel decennio preparavano le fortune del successivo, che avrebbero avuto tanti luoghi diversi come i «poli di sviluppo» (Bari, Brindisi, Cagliari, Taranto, Salerno), tante sigle (Fiat, Olivetti, Pirelli, Italsider), i primi «distretti industriali» (i filati del Vicentino, le scarpe di Ascoli, il tessile a Prato, le ceramiche a Sassuolo). Dal '60 la crescita del reddito fu più rapida che in qualsiasi altro paese europeo tranne la Germania. Se è cento nel '62 si arriva a 234 nel 1970, da 100 a 136 in Francia, da 100 a 132 in Inghilterra. Mentre i sovietici lanciano lo Sputnik e gli americani rispondono con l'Explo-

rer, lungo la penisola s'avvertono i primi rivoli del fiume di macchine che verrà: tra il 1950 e il 1964 le auto private passano da 342 mila a 4 milioni 670 mila e i motocicli da 700 mila a 4 milioni e 300 mila. Ci sono governi che oscillano tra centro e centrodestra, tra Scelba e Segni (con Gronchi presidente), i comunisti soffrono la tragedia di Budapest e i socialisti rompono con i vecchi alleati del Fronte popolare. Si prepara il centrosinistra, malgrado il colpo di Tambroni, i morti di Reggio Emilia, l'insurrezione di Genova. Aldo Moro diventa segretario della Dc nel 1959. Tre anni dopo, Fanfani formerà il primo governo

con il Psi (Segni presidente). In mezzo c'è anche la televisione. Nel 1954 il primo segnale e gli abbonati sono presto quasi novantamila. Nel 1956 conosceremo Mike Bongiorno e gli abbonati saliranno subito al milione. Un anno dopo proprio la tv benedisse il nostro ingresso nel consumismo: nasce Carosello. Pasolini, preveggenze, scrisse: «È in Carosello, onnipotente, che esplose in tutto il suo nitore, la sua assolutezza, la sua perentorietà, il nuovo tipo di vita che gli italiani devono vivere...». Questo e molto altro accadeva in quei tempi tumultuosi. Ad esempio si dovrebbe ricordare che allora cominciò lo scempio di una risorsa che si chiama terra, paesaggio, natura. La speculazione edilizia diede una casa quasi a tutti, ma i danni furono enormi. Le riforme urbanistiche (firmate da illustri dc, come Fiorentino Sullo), finirono nell'elenco delle occasioni mancate.

La Seicento Fiat invece cominciò a correre (superava i novanta all'ora) e non si fermò. Valletta aveva investito moltissimo a Mirafiori, nuovi capannoni, nuo-

Gli italiani conoscevano il loro primo diffuso benessere Valletta e la sua guerra alla Fiom

ve catene di montaggio, una produzione che nel quinquennio tra il 1955 e il 1960 aumentò di quattrocento volte. Ma s'era dato anche un altro compito. Aveva ascoltato a Roma, il 4 febbraio 1954, l'ambasciatrice americana Clare Boothe Luce, manifestare rammarico perché «a lato dei grandi sacrifici fatti dagli Usa (oltre un miliardo di dollari) la situazione del comunismo in Italia in luogo di retrocedere parrebbe in continuo progresso». Valletta, che aveva in ballo numerose commesse americane, fece del suo meglio. Cominciò in fabbrica un'autentica persecuzione nei confronti degli operai comunisti, degli iscritti alla Fiom e alla Cgil, che proprio nel 1955 alle elezioni per le commissioni interne, perse la maggioranza assoluta. In compenso Valletta aiutò la Cisl, ma i suoi collaboratori furono talmente zelanti da suscitare la protesta dello stesso segretario cislino, Giulio Pastore. Nel 1958, ancora elezioni per le commissioni interne, Pastore annunciò che la Cisl non avrebbe presentato proprie liste se non fosse stata garantita la piena libertà di voto. Valletta rispose fondando il Sida, sindacato italiano dell'automobile, il sindacato giallo. «Valletta - aveva previsto allora Sergio Garavini - non sarebbe riuscito a sconfiggere l'anima operaia». Aveva ragione Garavini. Malgrado le punizioni, i reparti confino, i licenziamenti l'anima operaia sopravvisse a Valletta. A Valletta (morto nel 1967) sopravvisse anche la Seicento, che intanto aveva figliato la Cinquecento e la Multipla, primo monovolume della storia automobilistica. L'ultima Seicento lasciò gli stabilimenti il 18 maggio 1970. Aveva il numero 2 milioni 604 mila 102.