

Auto  
e lavoroChi pagherà  
la ristrutturazioneTorino non  
vuole rivivere  
il dramma  
del passato

«Abbiano già dato» dicono i lavoratori di Mirafiori che temono di vedere il loro stabilimento di nuovo ridimensionato. La mobilitazione dei sindacati e delle istituzioni per garantire il futuro industriale.

EUGENIO GIUDICE

TORINO

Con un eufemismo viene definito un impianto del nord Italia. Ma se su Pomigliano o Termini Imerese ci può stare il dubbio di quale dei due impianti meridionali sia sulla lista del documento galeotto spuntato dalla Germania, per Torino no: al Nord c'è soltanto Mirafiori. Il caso sembrava chiuso, dopo le ultime assicurazioni dell'ad del Lingotto Sergio Marchionne all'assemblea degli azionisti. Mirafiori non si tocca, è troppo vicina al cervello del gruppo, aveva detto il manager. Ma l'indiscrezione spuntata dall'affare Opel torna a far tremare gli operai torinesi.

## DALL'EUFORIA ALLA PAURA

All'indomani dell'accordo Chrysler c'era orgoglio se non euforia, ora la partita europea con le sue inevitabili sovrapposizioni produttive ha cambiato l'umore delle tute blu. «Tra i lavoratori c'è preoccupazione – conferma Vittorio De Martino responsabile di Mirafiori per la Fiom – oggi ci hanno quasi strappato i volantini dalle mani».

Cgil, Cisl e Uil: lotta contro  
dismissioni di Termini

Le segreterie siciliane di Cgil Cisl e Uil e Fim Fiom e Uilm «si riservano tutte le più idonee iniziative di lotta e pressione che dovessero rendersi necessarie per contrastare ogni ipotesi di dismissione dell'impianto di Termini Imerese».

«Si avvicinano, fanno finta di non aver capito cosa succede – racconta Rocco Carella, delegato del Fismic – e cercano di farci parlare perché pensano che siamo più addentro alle cose». Ma la verità è che «addentro» in questo momento c'è solo Marchionne e la sua squadra. «E' tutto in movimento – osserva Claudio Chiarle segretario torinese della Fim – non si muove soltanto la Fiat e non c'è solo la pista Opel. Basta guardare alla fusione tra Volkswagen e Porsche. Lo scenario internazionale cambia con una velocità impressionante». Negli uffici e nelle fabbriche del Lingotto

## Produzioni

A Torino si producono solo 140mila auto, ma si potrebbe fare di più

domina l'incertezza.

«Giovedì scorso – dice ancora Carella – è partita la cig per 750 tra impiegati e operai. Staranno tredici settimane a casa, fino a settembre. Io che l'ho vissuto, posso dirti che il clima è molto simile a quello del 6 ottobre dell'80». Quello del non ritorno, visto che la grande ristrutturazione di 30 anni fa ne lasciò a casa in pochi anni 60mila. Quasi il quadruplo di quanto vale questa Mirafiori di oggi, tutta intera. E per questo Giorgio Airaudo segretario della Fiom non ci sta. «Noi siamo pronti», avverte in tono di sfida. «Mirafiori ha già dato»



I lavoratori della Fiat si interrogano sul futuro delle fabbriche italiane

spiega Airaudo - le mobilità che si potevano fare sono state fatte. E oggi la Fiat produce a Torino soltanto 140mila auto». Potrebbe farne un milione con quegli spazi vuoti come una piazza d'armi. Tra tutti e cinque gli stabilimenti italiani del Lingotto si arriva a 640 mila auto, e quest'anno saranno meno di 600mila. «Mirafiori ha un futuro. Questo è quanto ci ha sempre assicurato Marchionne - aggiunge Chiarle -. Ma vorremmo sapere qual è questo futuro». «In Italia non ci sono stabilimenti da chiudere, non ci credo», taglia corto Antonino Regazzi, segretario generale della Uilm. E così, mentre si prepara la manifestazione nazionale dei lavoratori Fiat il prossimo 16 maggio a Torino, si risolve la richiesta di un tavolo con il governo: «La partita

è politica - osserva Airaudo - tanto che Marchionne sta incontrando più ministri che manager nei suoi giri per il mondo». Anche gli enti locali vogliono giocare un ruolo, aggiunge il sindaco di Torino Sergio Chiamparino: «È fondamentale che ci sia un luogo dove è possibile verificare le ricadute». Il sindaco ricorda che l'ultimo incontro con governo, sindacati e Fiat è stato fatto quattro anni fa, il 3 agosto 2005 e che quindi «un tavolo come quello hanno ragione i sindacati a chiederlo». Si associa anche il presidente della Campania Antonio Bassolino, «A Pomigliano - dice - ci sono le competenze, le risorse umane, le tecnologie necessarie per giocare una parte decisiva di un moderno sistema produttivo automobilistico». ♦