

> Roma 9/10/2009. Manifestazione degli operai metalmeccanici della Fiom Cgil per l'occupazione e il rinnovo del contratto. > Foto Impronte

«Organizzato in fretta, senza informare gli operai» denuncia Airaud della Fiom “Voto della paura” il 13 e il 14 gennaio

Vittorio Bonanni

E' ormai deciso. Il referendum della paura, come lo ha definito la Fiom, per conoscere il parere degli operai di Mirafiori sull'accordo siglato il 23 dicembre scorso dalla Fiat da un lato e da Cisl e Uil dall'altro si terrà il 13 e il 14 gennaio prossimi. I primi a votare saranno i lavoratori del turno di notte di giovedì 13, che comincia alle 22 e si chiude alle 6 di venerdì. Successivamente toccherà agli operai del primo turno, dalle 6 alle 14, e poi del secondo, 14-22, di venerdì, con i risultati che presumibilmente verranno resi noti la sera stessa. Saranno coinvolti nel voto circa 5000 lavoratori. Come dicevamo prima la Fiom ha chiamato questa consultazione elettorale «il referendum della paura e del ricatto: o voti o perdi il posto di lavoro», come ha minacciato l'amministratore delegato Sergio Marchionne, il quale ha detto che in caso di mancata vittoria dei sì con il 51% di consensi chiederà lo storico stabilimento torinese. Per Giorgio Airaud «la Fiat ha chiaramente premuto per anticipare il referendum. Dispiace che i sindacati (i quali già dicono che vinceranno con l'80% dei consensi superando così quel 70% che registrano normalmente nello stabilimento torinese ndr) che hanno firmato l'accordo abbiano ceduto a questa pressione».

Non verranno fatte le assemblee per informare i lavoratori e il referendum sarà tra il 13 e il 14, come se si avesse fretta». Per il responsabile del settore auto della Fiom «è grave perché si vuol far votare i lavoratori non informandoli, ma solo sulla loro paura». Airaud ha detto di non credere nella chiusura di Mirafiori e ha altresì aggiunto che «la Fiom non chiederà ai lavoratori di disertare le urne per evitare l'istinto vendicativo della vecchia Fiat e perché non bisogna perdere lo strumento democratico». Il segretario generale Maurizio Landini, presente in un attivo del sindacato a Napoli, si è invece pronunciato in merito all'invito al dialogo costruttivo rivolto martedì dal presidente Giorgio Napolitano alle parti in causa. «Bisognerebbe riaprire una trattativa vera perché è quello che non c'è stato. Lo dimostra - ha detto il sindacalista - anche l'ultima posizione assunta da Marchionne. Da questo punto di vista, l'appello che arriva da chi è non solo il capo dello Stato ma anche una persona che in questi anni ha dimostrato di avere molto a cuore i problemi della difesa e dell'applicazione della nostra Costituzione

Intanto mentre Cisl e Uil cantano vittoria annunciando un 80% dei consensi, il 15 la Camusso presumibilmente cercherà, nel comitato direttivo Cgil, di regolare lo scontro con Landini usando il risultato della consultazione

merita ascolto». Contro la grave posizione di Marchionne, lesiva dei diritti dei lavoratori, si è espressa l'Anpi (Associazione nazionale partigiani italiani) che chiede «condizioni di lavoro rispettose della dignità personale e delle esigenze materiali dell'individuo, compresa la libera rappresentanza sindacale. Ogni passo che tenda a sovvertire questi principi rischia di sovvertire lo stesso impianto democratico del Paese, che ad oggi ha sempre garantito stabilità e civile convivenza». Martedì prossimo la Fiom, questa volta insieme a Fim, Uilm e Fi-

smic, affronterà a Torino il problema del monte ore aggiuntivo per i permessi sindacali. Nei mesi scorsi l'azienda ha infatti disdetto gli accordi integrativi compreso quello sulla fruizione dei permessi per attività sindacale (un'ora l'anno per ogni dipendente), lasciando in vigore solo quelli previsti dal contratto nazionale (otto ore al mese per ogni rappresentante sindacale aziendale). Intanto il 15 gennaio, ventiquattrore dopo il risultato referendario, con i dati in mano si riunirà il comitato direttivo nazionale della Cgil. Insomma la segretaria generale del principale sindacato italiano Susanna Camusso cercherà di usare quelle cifre come un elemento dirimente nello scontro con la Fiom. «E' in atto ha detto Giorgio Cremaschi, presidente del comitato centrale dei metalmeccanici Cgil - un disegno normalizzatore nei confronti del sindacato. E la Camusso può fare solo una cosa positiva: sottrarsi». Un invito insomma a non usare un eventuale successo dei Sì come uno strumento di lotta interna con esiti catastrofici per il destino della Cgil.



**Un successo
l'appello
di MicroMega**

La proposta della Camusso di firma tecnica? «Lo vieta un articolo dello statuto della Cgil ripreso poi dallo stesso statuto della Fiom. Vieta esplicitamente all'organizzazione di presentare piattaforme o di firmare accordi lesivi dei diritti delle persone, i diritti sanciti dal contratto e dalla legge». E' netto il giudizio di Sergio Cofferati, ex segretario federale della Cgil e attuale eurodeputato del Pd, che sentito da *MicroMega* rimanda al mittente la proposta della Camusso. Annunciando il suo sostegno allo sciopero del 28 gennaio della Fiom. Intanto sta avendo notevole successo l'appello pro-Fiom "Sì ai diritti, no ai ricatti" promosso da Camilleri, Flores d'Arcais e Hack sulla rivista: 15mila in un solo giorno le firme raccolte. L'appello della società civile si è prefissato l'obiettivo di arrivare a 100mila firme entro il 28 gennaio.

Assemblea Fiom a Mirafiori. «Parlare a tutti spiegando che il ricatto può saltare»

Timori, orgoglio e coraggio nella battaglia più difficile

Torino

Giovanna De Luca ha preso in mano il microfono alle undici e mezza di ieri mattina. E' una delegata Fiom alle Carrozzerie di Mirafiori. Davanti a lei, ammassati dentro la sede del sindacato metalmeccanico, sono stipate come sardine duecento persone intervenute al primo incontro di delegati e iscritti. Dice: «Non dobbiamo essere paurosi ma pieni di coraggio e votare No. Tutti! Solo noi sappiamo quanto sia duro il lavoro che facciamo oggi. E solo noi sappiamo quanto diventerebbe insostenibile se dovessimo vincere il Sì. Alla Fiat in questo momento tutto è buio, non possiamo respirare, ci manca l'aria. Le persone si mettono in mutua non perché non hanno voglia di lavorare ma perché si ammalano a causa delle condizioni di lavoro in cui si trovano. E' venuto il tempo di vincere la paura, è venuto il tempo di far entrare la luce nella nostra fabbrica».

Giovanna De Luca si sgola. E' una donna minuta che uno si domanda come possa sostenere un lavoro da operaia alla catena di montaggio. Scoppia l'applauso e un profluvio di pacche fatte da mani belle e spesse e pesanti si abbattano sulle sue spalle. Dopo di lei decine di interventi che raccontano una sola idea: votare compatti, scendere nell'arena fino in fondo. «Fiat e sindacati vogliono la battaglia?» si domandano un po' tutti. «La avranno». Ma il coro viene interrotto da chi sente sulle spalle la responsabilità per una scelta immensa. Una donna che lavora alle Carrozzerie pone sul tavolo il convitato di pietra e chiede: «Se vince il No e Marchionne chiude la fabbrica?» Questa è la paura di chi si recherà a votare, di chi eserciterà la cosiddetta democrazia, il prossimo tredici gennaio alla Fiat. Il voto con la paura che il padrone possa cacciarti. E allora nella sala tutti tacciono e drizzano le orecchie perché solo gli irresponsabili non hanno paura in fondo al cuore.

Risponde Barbara Tibaldi, funzionaria Fiom a Torino: «La tessera del nostro sindacato significa coraggio. Ma questo non basta certe volte. E' necessario spiegare ai lavoratori di Mirafiori che Marchionne non può chiudere la fabbrica se l'esito del referendum sarà diverso dai suoi desideri. E' una minaccia retorica, vuota. Aver posto l'asticella a quota

cinquantuno per cento è una mossa minacciosa per il lavoratore perché lo chiama ad essere singolo ago della bilancia in via potenziale. Ma non può essere così. Cosa risponderebbe il Paese di fronte ad una ritorsione così selvaggia da parte della Fiat? Chiudere Mirafiori non è così semplice, una fabbrica con settanta anni di storia, una delle sette fabbriche più antiche del mondo dell'automobile. Per questa ragione dobbiamo vincere questa battaglia pazza. Mirafiori e i suoi lavoratori possono dare una lezione di civiltà non solo alla Fiat ma alla città tutta ed ai vari candidati sindaci che in questo momento corrono in soccorso del più forte. Se vincerà il No sarà interessante vederli sposare le nostre posizioni... chissà con che faccia».

Intervento dopo intervento si deduce quale sia il clima delle carrozzerie. Le parole d'ordine sono: raggiungere tutti i colleghi per raccontare le posizioni della Fiom. Incontrare la cittadinanza ovunque. Spingere lo sciopero del prossimo ventotto gennaio il più possibile comunque vada il referendum. E se i vertici della Fiom giudicano lo sciopero illegittimo e incostituzionale la base che lavora a Mirafiori pone questo dato di fatto in secondo piano. Perché, nonostante la paura, vuole vincere. Perché sa di poter vincere. Perché anticipare le votazioni a fabbrica appena riaperta è un segnale di terrore da parte di chi vuole chiudere la partita in fretta, ovvero la Fiat e chi si trova d'accordo con essa. E se gli operai temono di perdere il posto di lavoro i dirigenti sindacali che bandierano la bontà dell'accordo con Fiat hanno paura a venire in Fiat a spiegare il perché dei loro entusiasmi. Maurizio Landini sarà a Mirafiori la prossima settimana e ci metterà la faccia. Gli altri al momento tacciono.

Bonanni e Angeletti non verranno in fabbrica - spiega Antonino, delegato Fiom - perché in passato quando sono venuti è sempre successo un putiferio. Noi vorremmo fare solo le assemblee unitarie. Ma questo ci è impedito. Anche qui il timore è che il confronto possa disvelare la sciagura insita in questo accordo. Se noi abbiamo paura delle ritorsioni di Marchionne chi ha accettato questo patto ha paura di noi».

Mau. Pa.

primopiano politica
www.liberazione.it

Gli esperti: «Senza nuovi prodotti e dimensione di impresa si è destinati a perire»

Ecco perché la Fiat sta vendendo fumo

Fabio Sebastiani

Referendum su cosa? Sarà sull'accordo ovviamente. Ma quell'accordo non ha un'anghia di cosiddetto "piano industriale". E' su questo aspetto, non secondario, che l'altro giorno Massimo Mucchetti, analista economico del "Corriere della Sera" ha posto l'accento. Mucchetti se la cava con una formula diplomatica: «Marchionne non ha dato sufficienti informazioni per capire se la Fiat in Italia si ridurrà a una fabbrica cacciavite o se conserverà la sua intelligenza, spesso svenduta al passato». E' vero. Così come è vero che oltre a non "dare informazioni" l'Ad della Fiat ha messo sul tavolo anche troppi punti interrogativi. Anche Francesco Garibaldo è d'accordo nel sottolineare la scarsità di informazioni, ma una cosa in più la dice: «Mirafiori non dovrà che assemblare parti di auto, segnatamente il motore e il pacchetto del cambio che arrivano da fuori, mentre Pogliano si darà da fare su un prodotto che appartiene alla gamma bassa, quindi con bassissimi margini di profitto».

A guardare bene, poi, il problema di Sergio Marchionne in questo momento non è nemmeno tanto quello industriale. Tra il 51% che deve raggiungere nel pacchetto azionario della società che ha inglobato la Chrysler e le risorse da restituire al governo degli Stati Uniti d'America, il gioco in questo momento è tutto in campo finanziario e tutti gli eventuali "obiettivi industriali", sono,



La Volkswagen presto sfonderà la risposta alla nuova versione della "500". Che accadrà a quel punto? Il "piano" di Fiat, tutto giocato sulla finanza a causa dei debiti contratti negli Usa, a questo non è in grado di rispondere

per dirla sempre con le parole di Garibaldo, «declinati al futuro». «Prodotti e posizionamento strategico sono i due nodi che ha di fronte la Fiat», sottolinea Garibaldo. «In Europa i grandi produttori sono in ripresa e la Fiat, invece, perde quote di mercato nel proprio paese». «Il mercato Europeo - conclude Garibaldo - è segmentato e lo sarà sempre di più. Non sembra che attualmente la Fiat sia all'altezza della sfi-

Antonio Boccuzzi deputato Pd, operaio ThyssenKrupp

«Prima di dare giudizi dovrebbero conoscere la vita in fabbrica»

Maurizio Pagliassotti

Antonio Boccuzzi è parlamentare del Pd ma soprattutto è un ex operaio. Lavorava alla ThyssenKrupp, fabbrica che nei gangli del dogma "prima il profitto, ha inghiottito le vite di sei persone, arse vive. Quale idea si è fatto della vicenda Fiat? «E' una situazione molto grave», ci risponde. «Le pressioni che si stanno scatenando sui lavoratori sono fortissime e li portano ad essere confusi ed impauriti. Siamo di fronte alla scelta tra la minestra e la finestra. Non so se questo si possa chiamare ricatto ma sicuramente gli assomiglia molto. Di sicuro quello della prossima settimana sarà un referendum sotto minaccia. E questo mi lascia molto perplesso. Sarebbe importante conoscere davvero quali sono le prospettive, i contenuti e le proiezioni degli investimenti. Quale opportunità di scelta può avere un lavoratore consapevole che fuori dalla fabbrica c'è il deserto? Quale scelta può fare un lavoratore di fronte a questo governo di parte che dimentica quanto gli italiani hanno dato alla Fiat con le varie sovvenzioni pubbliche, incapace di chiedere un minimo di tutela per i lavoratori? Il

problema del nostro Paese non credo sia legato realmente al costo del lavoro ma alla povertà di idee. Un tempo la Fiat era in grado di progettare auto che segnavano un'epoca, una moda, un modo di pensare l'auto di famiglia; oggi non accade più.

E la posizione del Pd?

Il mio partito ha al suo interno molte anime e ognuna può esprimere democraticamente il proprio pensiero. Ma proprio l'eterogeneità delle anime richiederebbe più cautela nelle valutazioni ed una maggiore onestà. Insomma, se da una parte è legittimo dare un giudizio, dall'altro sarebbe opportuno specificare rispetto a quali conoscenze della vita operaia quel giudizio viene espresso. Mi sento molto più vicino a Cofferati che a Chiamparino. Perché è in discussione la vita delle persone, perché parlarne delle loro pause sul lavoro, dei turni di notte, è schierarsi. Io queste situazioni le ho vissute e so cosa significano. E che dire poi dei diritti? Quando sento parlare di un assenteismo e di una scarsa produttività che sarebbero difesi dai sindacati non capisco di cosa si parli. Se è accaduto in passato ora certo non è più così. Si

tratta di posizioni critiche senza fondamento.

Cosa pensa dell'organizzazione del lavoro voluta dalla Fiat?

Sento molto parlare di una lotta di classe portata avanti dalla Fiom fuori tempo massimo. A me sembra piuttosto che la lotta di classe sia portata avanti dalla Fiat e dal governo, Sacconi in testa. Questi soggetti spacciano l'idea che i diritti conquistati siano ormai degli onerosi privilegi che non ci si può più permettere. Marchionne ha ribadito che senza l'Italia la Fiat farebbe anche meglio, dimenticando che il suo mercato più grande è proprio il nostro Paese. L'amnesia dell'amministratore delegato porta anche una mistificazione sulla qualità dei prodotti: posso acquistare un'auto prodotta da un operaio di cui neanche il suo amministratore delegato ha stima? Il lavoratore è invece una ricchezza che può fare la differenza. Siamo tornati ai tempi della rivoluzione industriale. E' necessario rimboccare le maniche per riprendersi i diritti sempre più messi in discussione da un sistema che trova nella crisi un valido alleato, nonché un alibi molto sfruttato.



Come giudica la grave frattura sindacale?

Questo è un altro dramma che investirà la vita dei lavoratori. Sindacato diverso significa lavoratori deboli e il semplice motivo che non ha altre fonti da cui trarre la remunerazione. Nelle altre fasi della sua storia, la Fiat si è mossa tra una svalutazione competitiva, un incentivo all'acquisto, piuttosto che qualche forte successo, del tutto episodico, legato a modelli azzeccati. Oggi tutto questo è tramontato, grazie anche agli scarsi investimenti effettuati nel corso degli anni.

Dunque, sciopero generale?

Lo sciopero generale è sempre un'extrema ratio, ma quali alternative ha la Fiom per ribadire le proprie ragioni? Non si tratta di accettare il giudizio di un referendum, è una consultazione che non pone davvero due alternative, ma una sola pressoché costruttiva.

da». Secondo Roberto Romano, economista della Cgil, la cui analisi viene citata da Mucchetti, «l'Europa sta affrontando una fase di mercato in cui rimarranno in piedi quei "player" in grado di soddisfare una domanda orientata verso la green economy e, comunque, caratterizzata da prodotti con dentro molta tecnologia». «Ma anche lo stesso mercato cinese (sul quale la Fiat è quasi del tutto assente, ndr) - ha delle caratteristiche tali che non rispondono al nostro mercato così come era agli inizi». Insomma, il punto è che per "fare auto" occorrono le cosiddette "dimensioni di impresa" la cui soglia si va alzando sempre di più. Con Marchionne la Fiat scelse anni fa la classica "via di mezzo" attraverso la formula della "geometria variabile", ovvero stringere accordi con i più grandi per stare dentro via via ai singoli progetti produttivi. Ma oggi quella strategia si sta rivelando perdente, perché non solo non garantisce più nemmeno la sopravvivenza ma costringe a salti sempre più repentini verso la parte bassa della gerarchia della divisione internazionale del lavoro. Tanto che la cessione della Fiat, o di parti di essa, non sembra più una ipotesi teorica. A parlarne esplicitamente è proprio Romano. «La struttura della Fiat è così piccola rispetto al mercato globale inteso che tutto questo non si capisce se non in funzione di una sua cessione». Anche Giorgio Airaud non nega che la cessione è una chiave importante di cui tener conto nell'analisi del "fare" di Marchionne. «Lo spin off dell'auto lo aiuta in questa direzione. Del resto deve restituire dei soldi e salire al 51% di Chrysler, altrimenti si accolla tutti i debiti». Piano finanziario invece che piano industriale? «Lui è un uomo che viene dalla finanza», ribatte Airaud. «Alla fine i debiti che ha seminato negli Usa li dovranno pagare i lavoratori italiani».

In fondo, è la stessa sottolineatura sul costo del lavoro, che Marchionne non manca mai di formulare, a far capire che per la Fiat ormai siamo nella fase dell'avvitamento verso il basso. «In una impresa del settore automotive il costo del lavoro vale mediamente intorno al 10% dei costi», dice Romano. Ciò che conta ai fini della remunerazione è la classica penetrazione nei mercati. E su questo anche Mucchetti spende più di un argomento. Se per la Fiat il costo del lavoro assume una importanza così straordinaria tanto da scatenare contro il sindacato un attacco senza precedenti è per il semplice motivo che non ha altre fonti da cui trarre la remunerazione. Nelle altre fasi della sua storia, la Fiat si è mossa tra una svalutazione competitiva, un incentivo all'acquisto, piuttosto che qualche forte successo, del tutto episodico, legato a modelli azzeccati. Oggi tutto questo è tramontato, grazie anche agli scarsi investimenti effettuati nel corso degli anni.

«Tutti stanno uscendo con nuovi prodotti meno che la Fiat, che al massimo ha effettuato qualche restyling», sottolinea Airaud. «La Volkswagen presto metterà sul mercato la sua risposta alla "500". Sono proprio curioso di vedere cosa accadrà a quel punto».