

FIAT

Le lotte operaie del dicembre scorso, che per la prima volta dopo decenni avevano visto un rinnovato rapporto tra movimento operaio e movimento che si oppone al modello neoliberista (dopo anni gli studenti ed i giovani precari assieme agli operai a fermare la produzione fuori dai cancelli), non hanno sortito effetti rilevanti, nonostante siano state, negli ultimi vent'anni, quanto di più forte abbia espresso la lotta operaia a Cassino come altrove. Infatti non solo il piano Fiat-Governo varato a dicembre procede senza intoppi, ma addirittura a Cassino Fim, Uilm e Fismic hanno siglato poche settimane orsono un accordo per il licenziamento di 204 lavoratori, pre

Sarà dunque il caso di capire che quanto avviene oggi è il frutto di anni di smantellamento di una fabbrica e che occorre da subito impegnarsi, in modo nuovo, prima che l'operazione immaginata dalla famiglia Agnelli abbia compromesso definitivamente le sorti non solo degli operai, ma di intere aree geografiche del nostro stanco paese.

Che cos'è oggi la Fiat di Cassino? Che cosa è diventata quella fabbrica che aveva oltre 12.000 addetti solo vent'anni fa, rappresentando così le prospettive di sviluppo, di integrazione sociale, di stabilità per decine di migliaia di famiglie? Oggi quella fabbrica appare soprattutto come luogo di punta di un modello produttivo in cui lo sfruttamento dei lavoratori si moltiplica, insieme alla precarietà delle loro vite, ed in cui le prospettive di sviluppo del territorio possono legarsi a quella fabbrica solo lasciandosi divorare e sottomettendosi alle sue esigenze.

Innanzitutto va chiarito che in quel luogo fisico circondato da un'unica recinzione su cui all'ingresso si campeggia la scritta FIAT non c'è più solo la Fiat. Dal 1997 si è proceduto, nella quiete concertativa di CGIL, CISL e UIL, alle *terziarizzazioni*: agli operai si cambia il colore della tuta, ai diversi fabbricati si cambia nome (Logint, Comau, Delfo, Sirio, Fenice, Sistemi Sospensioni, A.p.c.o. ecc.), tutti continuano a fare lo stesso lavoro - costruire automobili -, ma intanto i lavoratori vengono venduti, la loro liquidazione è trattenuta dalla nuova azienda, il loro posto di lavoro diventa precario, ogni lotta viene spezzettata su più fronti e presto, se andrà in porto l'operazione tentata sul contratto dei metalmeccanici dal Governo e da FIM, UILM e FISMIC, avremo anche a Cassino solo dei contratti individuali a sostituire il *contratto collettivo* di lavoro.

I dipendenti Fiat sono ancora la maggioranza, circa 4.000, ma i restanti 2000 circa lavorano, formalmente, per aziende diverse. E' per questo che quando si è parlato di 1204 cassintegrati si dimenticavano i cosiddetti *invisibili*: i circa 2000 lavoratori collocati in CIGS nelle aziende terziarizzate, molti dei quali non sono ancora rientrati in fabbrica.

Che cosa significassero realmente le terziarizzazioni - a Cassino combattute solo dal S.in.Cobas ed accettate come le benvenute da tutti gli altri sindacati - lo si è compreso bene con la crisi manifestatasi quest'anno. Quali prospettive poteva avere nel settore industriale un'azienda che cedeva a terzi la progettazione delle nuove vetture e la realizzazione della componentistica? Certo si sarebbe trattato di un'operazione folle, nell'ottica di chi intenda produrre e vendere automobili. Ma sin da allora apparve chiaro che l'intento di un progressivo ed *elegante* abbandono dell'industria dell'auto da parte della famiglia Agnelli per investire in settori a più alta remunerazione del capitale (per lo più nei settori finanziari ed assicurativi). Procedendo così, di accordo sindacale in accordo sindacale - e si ricordi che la Fiom-Cgil, fino al marzo 2001 li ha firmati tutti - , la Fiat è riuscita a ottenere dallo stato, sotto varie forme, centinaia di migliaia di miliardi a fondo perduto negli ultimi trent'anni, utilizzandoli per chiudere stabilimenti e tagliare posti di lavoro. Cassino ne è risultata dimezzata nei soli ultimi vent'anni.

Bruno Ciccaglione