

L'ALFA ROMEO È IL FUTURO DI ARESE

Carlo Pariani, Flm Uniti-Cub - Renzo Canavesi, Slai-Cobas

La crisi Fiat. La crisi Fiat viene da lontano, i sintomi erano visibili già nel decennio scorso e sono da imputare ad errori strategici ed ad un'evidente crisi di prodotto, specie sul marchio Fiat e Lancia.

Invece di perseguire innovazione sul prodotto, affrontando le tematiche dell'inquinamento e quindi delle energie alternative sull'auto, delle dimensioni spaziali dell'auto e presidiare i segmenti alti, ha puntato tutto sull'abbattimento dei costi, affidando a terzi pezzi sempre maggiori del processo produttivo, spostando le produzioni nei paesi dove il lavoro costa poco e sulla ricerca di quote aggiuntive di mercato nei paesi di prima motorizzazione.

Il baricentro si è spostato e frammentato e con esso i saperi, i mestieri, le competenze.

La Fiat, dopo aver preteso ed ottenuto il monopolio dell'auto in Italia, non è stata in grado di gestire e valorizzare né i marchi né le qualità dei dipendenti acquisiti.

Esempio emblematico l'Alfa Romeo, acquisita per eliminare un potenziale concorrente e usata esclusivamente per le capacità produttive degli stabilimenti. L'Alfa è stata massacrata dal punto di vista occupazionale ed omologata alla Fiat provocandone il lento declino e disperdendo un patrimonio di conoscenze, di ricerca e di progettazione.

Nonostante ciò ai lavoratori si vogliono far pagare gli errori del gruppo dirigente.

Oggi la Fiat chiede ulteriori espulsioni di 8100 lavoratori attraverso la Cigs a zero ore e la chiusura di due stabilimenti, Arese e Termini Imerese.

Sin dal 1987 (anno dell'acquisizione) si è perseguito esclusivamente lo smantellamento di Arese e non lo sviluppo. Arese è stata una miniera d'oro. Prima l'acquisto a prezzi stracciati, poi il finanziamento di 238 miliardi per l'auto elettrica, poi i soldi del CRAA che è fallito, infine la vendita delle aree con un affare di circa 1000 miliardi.

I modelli Alfa sono stati spostati in altri stabilimenti (la 166 prima a Rivalta poi a Mirafiori, lo spyder e coupé da Pininfarina) ed è stata sciolta la piattaforma Vama.

Oggi ad Arese ci sono solo 2300 lavoratori (rispetto ai 15000 del 1987) divisi tra direzione tecnica (1000), motore 6 cil (450) e Multipla a metano (650) e altri settori terziarizzati (250).

✓ Anche il sindacato deve fare autocritica
Se da un lato la dirigenza Fiat ha fallito, non sono nemmeno serviti accordi sindacali che hanno accettato i piani industriali della Fiat.

Si sono accettati ritmi massacranti a Melfi, Termoli, Pratola Serra e Cassino, gli straordinari a Pomigliano e gli scorpori in tutta la Fiat.

Occorre equiparare le condizioni di lavoro e di salario tra tutti gli stabilimenti e vanno superati gli accordi di Melfi, Termoli e Pratola Serra sul lavoro domenicale e di notte.

Per Arese i continui accordi con trasferimenti di lavorazioni altrove e la creazione del Craa hanno favorito la Fiat nello smantellamento della fabbrica.

I famosi accordi con i 4000 occupati e per la produzione dell'auto ecologica non sono stati rispettati.

✓ Il vero obiettivo Fiat: liberare l'area per le speculazioni

Da anni assistiamo ai balletti sulle proprietà dell'area, cambiano le sigle ma restano gli stessi consigli di amministrazione. L'Aig Lincol, seconda compagnia assicu-

“ Dall'Assemblea aperta del 14 ottobre ”



rativa americana è diventata la proprietaria di tutta l'area dell'ex Alfa Romeo di Arese.

✓ Un piano credibile di rilancio

Occorre uscire da una condizione di subalternità culturale rispetto alla Fiat, che per troppi anni ha caratterizzato la politica e anche il sindacato.

L'importanza del settore auto sull'intera economia e il numero degli occupati in termini diretti e nelle aziende collegate, impongono scelte radicalmente nuove e alternative rispetto a quelle praticate nel passato, compreso la ricomposizione del processo produttivo devastato con esternalizzazioni e terziarizzazioni.

Qualsiasi piano di rilancio della Fiat deve partire dal presupposto che tutti i lavoratori debbano rima-

nere in fabbrica e debbano rimanere aperti tutti gli stabilimenti. Occorre rifiutare perciò la Cigs a Zero ore ad Arese, Termini Imerese, a Cassino e a Mirafiori.

A questo scopo salutiamo fondamentali le parole pronunciate con fermezza dall'arcivescovo di Milano Card. Dionigi Tettamanzi.

Occorre perciò dividere il lavoro nell'immediato e progetti credibili per il futuro.

Occorrono finanziamenti e investimenti per rilanciare il prodotto che è il vero problema della Fiat e garanzie certe che vengano usati per l'auto. A questo scopo riteniamo utile che la famiglia Agnelli si faccia da parte perché non garantisca il futuro in quanto ha dimostrato negli anni di aver sperperato ingenti finan-

ziamenti dello stato scaricandone però le perdite.

✓ L'Alfa è il futuro di Arese

Per Arese è fondamentale mantenere gli attuali occupati e costruire un futuro legato all'Alfa Romeo. Il marchio Alfa oggi è l'unico che è in grado di competere sul mercato, tanto è vero che lo stabilimento di Pomigliano non riesce a soddisfare le esigenze Produttive (sei mesi per avere una vettura ne sono l'esempio lampante).

Sia l'accordo con GM, sia la recente decisione di creare le Business-unit impongono l'esigenza di rilanciare con forza il marchio Alfa Romeo per coprire la fascia alta di mercato essenziale per il mercato europeo e americano. Ad Arese deve rimanere la Multipla a metano e va fatta la ricerca e lo studio delle vetture a Fuel-cell (celle a combustibile), la progettazione, la sperimentazione e il centro stile delle vetture Alfa, la produzione di una vettura Alfa, la progettazione e la produzione del motore 6 cilindri, realizzato in collaborazione con GM.

Rilanciare l'Alfa Romeo di Arese significa anche contribuire al rilancio della Fiat stessa. Rispetto poi al cosiddetto polo logistico, l'attuale progetto ci trova contrari in quanto porterebbe soltanto squilibri ambientali elevatissimi.

Riteniamo invece che debbano essere inserite aziende che sviluppino lavori di qualità con occupazione aggiuntiva per rispondere ai bisogni del nostro territorio.

L'area ex Alfa Romeo dopo ben sei anni di "de-industrializzazione" vede solo lavori dequalificati, precari e inquinanti (dalla rottamazione del ferro allo smaltimento di rifiuti).

✓ Chiediamo impegni concreti

► A tutti chiediamo un impegno concreto per impedire la Cigs a Zero ore, elemento fondamentale e irrinunciabile per impostare un progetto di sviluppo.

► Il rientro di tutti i licenziamenti dei lavoratori ex Alfa collocati nel consorzio.

► Di impedire il trasferimento della Multipla a metano a Mirafiori. La Multipla deve rimanere ad Arese. La Fiat ha ricevuto dallo Stato un finanziamento di 350 miliardi di vecchie lire per impiantare ad Arese la produzione delle vetture ecologiche, in aggiunta a questi la Regione Lombardia ha stanziato ben 700 miliardi. Sarebbe paradossale che questi soldi (specie quelli della Regione) non fossero spesi per difendere i posti di lavoro ad Arese.

► Pretendere che l'Alfa Romeo rimanga e si sviluppi ad Arese. L'Alfa è la storia del nostro territorio, un simbolo e un bene da preservare non solo per i lavoratori ma anche per la popolazione e per il nostro futuro.

► Il cosiddetto polo logistico porti occupazione aggiuntiva e di qualità.

La lotta dei lavoratori dell'Alfa continuerà nelle prossime settimane. Riteniamo fondamentale che si crei un'unità con i cittadini, gli studenti del territorio circostante.

Chiediamo a tutte le istituzioni, Regione, Provincia, partiti, forze sociali, amministrazioni comunali non solo di stare al nostro fianco ma di esprimersi e operare con chiarezza perché L'Alfa Romeo sia il futuro di Arese. Siamo certi che ancora una volta, tutti assieme, saremo in grado di sconfiggere i piani della Fiat e dare un futuro certo ai lavoratori e all'Alfa Romeo di Arese.

Un altro sindacato è possibile

Dopo oltre un anno di positiva collaborazione con i compagni della FLMU (Federazione Lavoratori Metalmeccanici Uniti) delle Riparazioni Navali, la componente metalmeccanica della CUB, abbiamo deciso di costruire il sindacato di base anche in Compagnia Unica. Lo abbiamo fatto perché corrisponde pienamente alla nostra idea di Sindacato, cioè un'organizzazione di classe, antifascista ed antirazzista, **organizzata e diretta dai lavoratori stessi**, in antitesi quindi con il verticismo sindacale e con le logiche di segreteria. Noi siamo un'organizzazione autonoma ed indipendente dai partiti e dalle istituzioni. Riteniamo questa l'unica scelta coerente per chi come noi crede che questo non sia il Mondo migliore possibile e vuole adoperarsi per contrastare efficacemente le politiche neoliberaliste ed antioperaie dei Governi, siano essi di centrodestra o di centrosinistra.

La "partita" che si gioca oggi sul Porto di Genova ed in cui la Compagnia Unica riveste un ruolo primario, esige che tutti, soggetti politici ed organizzazioni mettano finalmente le carte in tavola.

✓ ECCO LE NOSTRE!
Innanzitutto riteniamo fuori discussione la scelta organizzativa dell'autogestione da parte della Compagnia Unica, perché rinunciare all'autogestione significherebbe rinunciare alla Compagnia stessa.

Questo non significa però compiere un atto di fede, di devozione assoluta per cui far buon viso ad ogni cattiva sorte ed accettare ogni volta la favoletta della "difficile

fase storica" o delle "congiunture internazionali". Non si tratta solo di un discorso di equità di turni o di salario, ma di diritto al tempo libero, di sicurezza effettiva sul lavoro, di garanzie sociali e di tutto ciò che stabilisce la qualità della vita. Discorsi questi che devono essere fatti facendo tesoro degli errori commessi in passato e guardando a trecentosessanta gradi in un mondo globalizzato in cui non è più permesso occuparsi solamente dei propri interessi di categoria: isolarsi significa decretare la propria sconfitta, così come sconfitta è stata al passaggio dell'uragano Prandini.

La Compagnia Unica è oggettivamente la realtà lavorativa più consistente del Porto, di conseguenza le sue scelte possono essere elemento di destabilizzazione o fattore di unità tra i vari comparti della classe operaia del Porto e della città.

Noi auspichiamo di essere in sintonia con le altre categorie di lavoratori senza introdurre elementi di divisione tanto care ai padroni. Per questo facciamo nostro l'obiettivo di tutte le categorie del Sindacato di Base di un SALARIO EUROPEO non stabilito dalle concertazioni "annacquate" cui i Sindacati Ufficiali ci hanno abituato, ma rivendicato sulla base di reali necessità del portafoglio dei lavoratori.

RdB Trasporti-CUB
Coordinamento delle Rappresentanze di Base della Compagnia Unica
Genova tel.010255597