

datori di lavoro. Solo una classe imprenditoriale come quella italiana odierna, fortemente ideologizzata e non abituata a pagare di tasca propria le fisiologiche conseguenze negative del rischio di impresa, può pensare il contrario.

La sicurezza e la salute sul posto di lavoro devono essere sentite come una necessità dal lavoratore stesso, da lui rivendicabile senza il rischio di perdere salario o di subire ricatti occupazionali, e questo richiede un cambiamento tanto culturale quanto legislativo. Invece è, secondo me, più complessa la questione della cosiddetta **sostenibilità**

ambientale. Per perseguirla in senso lato non credo esista altra strada se non quella che vede la politica, a tutti i livelli, abbracciare integralmente la teoria della decrescita in tutte le sue declinazioni, buttando letteralmente a mare le ossessive misurazioni delle oscillazioni degli indicatori economici e tutte le interpretazioni deviate (e devianti) che ne derivano. Oggi è un'eresia, domani sarà una necessità. Oggi possiamo scegliere e modulare la scelta, domani ci troveremo nella necessità di cambiare radicalmente le nostre vite senza alcuna possibilità di modulazione. Perché aspettare?

FIAT POLSKI/POLAND – POLONIA

Nella Fiat in Polonia sono presenti 5 sindacati, di cui due maggiormente rappresentativi: Solidarnosc e Opzz.

Lo scorso anno Solidarnosc ha condotto e vinto una lotta importante per aumenti salariali, mentre nel 2005 aveva respinto un accordo separato con gli altri sindacati, considerato insoddisfacente.

Fiat Polski nasce come marchio del gruppo polacco Fso (Fabryka samochodow osobowych/Industrie automobili private), primo e principale costruttore di autovetture e veicoli commerciali in Polonia, la cui fondazione risale al 1948. Oggi conta oltre 5.000 dipendenti.

All'inizio degli anni Trenta, le forze armate polacche vollero sviluppare una nuova collaborazione con gli industriali per la motorizzazione delle proprie truppe. Ciò impose la ricerca di costruttori stranieri che fossero disposti a cedere la loro tecnologia. Fino ad allora, lo sviluppo dei veicoli delle forze armate era monopolio della Panstwowe zaklady inzynierii - Pzinz (Fabbrica e ufficio ingegneristico nazionale) del ministero della Difesa. Dopo studi, negoziati e prove su tutti i prodotti selezionati, fu scelto il gruppo italiano Fiat.

Il modello base che doveva essere fabbricato in Polonia era la Fiat 508 Balilla, berlina affidabile e robusta, con motore a 4 cilindri da 995 cm³ con una potenza di 24 cv. La fabbrica fu attrezzata con le dovute linee speciali della Fiat auto e la fabbricazione della Fiat Polski 508 iniziò nel 1934. Nello stesso momento, presso la fabbrica Fso di Varsavia, iniziò la costruzione del camion Fiat 621 da 2,5 tonnellate.

Visto il successo riscontrato, poco tempo dopo debuttò la fabbricazione della Fiat 518 Ardita, con un motore 1900 cm³ erogante 45 cv.

Nello stesso tempo, un certo numero di nuovi modelli, come la Fiat 1500, furono assemblati presso lo stabilimento polacco con pezzi direttamente importati dall'Italia.

Più tardi iniziò la fabbricazione delle Fiat 1100 e Fiat 500 Topolino in una nuovissima fabbrica costruita dalla Fiat per la filiale polacca: Fiat central service di Varsavia, in via Sapiezynska.

Tutte le automobili fabbricate dalla Fiat Pzinz portavano il marchio Fiat Polski.

La Fiat Polski 508 fu la prima auto polacca a essere costruita in migliaia di esemplari su una catena di montaggio meccanizzata in Polonia. La produzione superava le 2.000 unità annue. La versione base veniva assemblata con molti pezzi provenienti da Torino.

Altre varianti furono disponibili presso carrozzerie locali.

La richiesta aumentava passando dalle 1.500 nel 1934 alle 14.000 nel 1938, fu anche immaginata una produzione di 30.000 unità per il 1940. Le versioni militari di modelli civili furono natural-

mente fabbricate sulle stesse basi: Fiat 508, 518 e 621.

Dopo anni di crisi e di attesa, il popolo polacco poteva finalmente godere della possibilità di usare la propria automobile. Ma non erano stati fatti i conti con la Seconda guerra mondiale e con l'invasione della Polonia da parte dei tedeschi, che mise fine allo sviluppo dell'industria automobilistica polacca.

La produzione presso le fabbriche della Fiat Polski si fermò brutalmente. Si considera che furono globalmente 10.000 le automobili prodotte prima della guerra. Molte di queste furono requisite dalle truppe tedesche, ma molti privati riuscirono a nascondere le proprie auto prima dell'invasione. Negli anni Sessanta non era raro vedere queste vecchie Fiat sulle strade polacche.

Quest'avventura in terra polacca permise alla Fiat nel 1965, quando il governo polacco dovette scegliere l'auto portabandiera nazionale per assicurare la motorizzazione di massa del paese, di vedere la Fiat 125 vincere la gara.

Nello stesso anno quindi fu siglato un contratto di licenza tra la Fiat e il governo polacco per autorizzare il costruttore di Stato Fso a fabbricare, su licenza Fiat, modelli della gamma e poter utilizzare componenti Fiat per altri modelli.

Così la Fiat ristrutturò l'antica fabbrica di Varsavia e la prima auto fabbricata in seguito a questo nuovo accordo fu la Fiat Polski 125P, a partire dal 1967, semplice copia della 125 italiana, la cui produzione in Italia stava per essere sostituita, poco tempo dopo, dalla Fiat 132.

Fsm – Fiat Poland

Quando la Fiat firmò un nuovo accordo di collaborazione col governo polacco nel 1970, fu scelto il modello 126; fu anche deciso di creare una nuova società chiamata Fsm in cui la Fiat stessa avesse una quota minoritaria.

Dalla nuova fabbrica uscì il 6 giugno 1973 la prima Fiat Polski 126P che ottenne vendite record in Polonia, con 3.318.674 esemplari prodotti fino al 31 dicembre 2000.

Le Fiat 126P, Fiat Cinquecento e Fiat Seicento, furono costruite nella stessa fabbrica Fsm di Tychy che, con la privatizzazione completa avvenuta nel 1985, divenne Fiat Poland.

Attualmente, Fiat Poland fabbrica i modelli Fiat Seicento e Fiat Nuova Panda e dal 4 luglio 2007, 50 anni esatti dopo l'antenna 500 del 1957, la Nuova 500, che servirà anche come base alla futura Ford Ka. È il più grande produttore di auto in Polonia.