

PARLANDO DELLA FIAT CON MAURIZIO LANDINI, SEGRETARIO FIOM-CGIL

Le promesse di Marchionne? Tutte da verificare

Un “polo del lusso” poco credibile. Obama per la Chrysler chiese e ottenne impegni precisi. Il problema dell’unità sindacale che non si costruisce con accordi di vertice. Il governo assente su una vera politica industriale. La vendita di “Alfa Romeo”

di Giovanni Ruotolo

«Il futuro degli stabilimenti italiani è ancora a rischio». Per il segretario generale della Fiom Cgil, Maurizio Landini, la partita Fiat è tutt’altro che risolta all’indomani dell’ennesima versione del piano industriale del gruppo, dopo l’archiviazione di Fabbrica Italia. Ma per la Fiom la questione Fiat e dell’auto non è il solo dossier aperto: c’è la grande questione della siderurgia e dell’industria. Infine, il rapporto con gli altri sindacati e i temi che entreranno nella campagna elettorale che di fatto è già cominciata, e il ruolo che il sindacato potrà avere per contrastare la crisi e soprattutto la precarietà del lavoro.

Situazione Fiat, qual è lo stato dell’arte? Come valutate il nuovo piano di Marchionne e l’impatto sugli stabilimenti italiani?

La scorsa estate la Fiat ha annunciato l’abbandono del piano Fabbrica Italia, dicendo – a sindacati e governo – che avrebbe fatto sapere “a suo tempo” i progetti per il futuro. Il 30 ottobre, a margine del Cda Fiat, la dirigenza del Lingotto ha comunicato a Cisl e Uil (Cgil e Fiom sono escluse dai confronti per non aver firmato i precedenti piani, anche se questi sono stati abbandonati) che nei prossimi anni verranno messi in cantiere nuovi modelli Alfa, Maserati e Jeep, elencandone una piccola serie senza precisare le date

di avvio delle nuove produzioni, né gli investimenti previsti, promettendo anche che nessun stabilimento italiano verrà chiuso. Una promessa – nemmeno messa nero su bianco – tutta da verificare alla luce di quanto successo con Fabbrica Italia: stando così le cose i progetti di Sergio Marchionne per la Fiat continuano a essere più annunci fatti in chiave finanziaria per accompagnare la fusione con Chrysler e la quotazione a Wall Street del futuro gruppo, che un piano industriale costruito su prodotti e livelli occupazionali. Per questo, nonostante le promesse, il futuro degli stabilimenti italiani rimane a rischio, mentre il presente è segnato da un lento declino e da un continuo ricorso alla cassa integrazione. E poi non dimentichiamoci che la Fiat ha deciso già di chiudere due stabilimenti, Termini Imerese e Irisbus.

Si può davvero credere ad un “polo del lusso”?

Ammesso e non concesso che una simile prospettiva offra garanzie occupazionali che garantiscano gli attuali livelli, il polo del lusso non ha molta credibilità. Sul piano industriale, perché presupporrebbe un livello di investimenti in ricerca e sviluppo che la Fiat non ha previsto e avrebbe bisogno di tempi di programmazione che contrastano con la volubilità dei piani Fiat, che – a differenza

dei suoi concorrenti più accorti – insiste nel dire che gli investimenti si fanno solo quando il mercato “tira”, una vera follia per un’impresa che voglia competere.

In tutto questo ribaltamento, però, sono sparite dal tavolo la nuova Punto e la Bravo che avrebbero dovuto essere prodotte dal 2013, cosa ne pensate?

La scomparsa dei modelli che avrebbero dovuto entrare in produzione nel 2013 – e che già erano stati rinviati di un anno rispetto alle promesse fatte nel 2010 – è un fatto concreto che mina la credibilità delle promesse Fiat, che getta gli stabilimenti italiani in uno stato di declino e comporta sempre più cassa integrazione per i lavoratori. Continuare a vincolare la programmazione dei nuovi modelli all’andamento del mercato – che la stessa Fiat prevede molto lento sia per il 2013 che per la prima metà del 2014 – rappresenta un suicidio anche di fronte a una concorrenza che – giustamente – investe il più possibile nell’innovazione di prodotto proprio quando la torta del mercato diventa più piccola, ponendo così le basi per un ruolo di preminenza al momento della ripresa.

Sul caso Pomigliano la Fiom ha proposto i contratti di solidarietà. La Fiat ha scelto la linea del duro scontro. Che soluzioni



Maurizio Landini nel corso di una manifestazione sindacale

pensate che possano esserci all'orizzonte?

Lunica soluzione è che la Fiat la smetta con la strada che ha intrapreso e puntare a competere sui modelli, invece che sull'abbassamento delle condizioni di lavoro e di vita dei suoi operai. Deve tornare a sedersi al tavolo con tutti i sindacati per cercare soluzioni che permettano alle lavoratrici e ai lavoratori di adoperare la loro intelligenza per far lavorare meglio gli stabilimenti. Deve ripristinare la democrazia e il diritto di chi lavora di scegliere il sindacato che vuole. Deve mettere a punto un piano credibile di investimenti da fare già da ora. Se si lasciano passare altri due anni, come annunciato, si perdono altre quote di mercato. La Fiat sta perdendo, con questo atteggiamento, più degli altri competitors. Poi c'è la grave responsabilità dei Governi che si sono succeduti in questa vicenda. Il silenzio assordante della politica, che ha lasciato da soli i lavoratori, è stato assordante.

Si parla spesso della possibile vendita di Alfa Romeo a Volkswagen, cosa ne pensa la Fiom?

Siamo assolutamente convinti che si dovrebbe favorire l'ingresso di altri produttori nel nostro Paese. Nessun'altra nazione industrializzata ha solo un produttore di automobili.

Oltre al capitolo auto la Fiom è alle prese con molte altre situazioni di crisi, in particolare della siderurgia: di fronte al rischio che il sistema perda altri pezzi, come si possono difendere il lavoro e anche i diritti?

Siamo convinti che non si debba mettere questa partita sul piano della scelta tra diritti e salute. Riva, a Taranto, deve fare gli investimenti necessari per rendere la produzione ecologicamente sostenibile. Più in generale, credo che sia il momento di ripensare tutte le produzioni dal lato della sostenibilità sociale ed ambientale. Il tema oggi è cosa produci e come lo fai, si deve utilizzare la crisi per ripensare profondamente il nostro modello di sviluppo, perché quello che abbiamo portato avanti finora ha ormai mostrato tutti i suoi limiti.

Quando il presidente Usa Barack Obama sottoscrisse l'accordo con Marchionne per il salvataggio di Chrysler da una parte mise sul tavolo otto miliardi di dollari, dall'altra pretese impegni precisi sulle produzioni e sui tempi. Nulla di questo è avvenuto in Italia. In questo caso, come nella siderurgia, quanto ha pesato la scarsa presenza del governo e di una strategia di politica industriale complessiva?

Non solo le imprese e la Fiat in particolare, ma anche i governi che si sono succeduti in Italia negli ultimi anni hanno delle grandi responsabilità nella crisi che attraversiamo. Non solo nel settore automobilistico, ma più in generale per essersi sempre rifiutati di prendere persino in considerazione l'ipotesi di una politica industriale attiva. Che – e non solo come insegna Obama – non significa per forza regalie alle imprese, impossibili protezionismi o semplici sconti fiscali, ma dovrebbe concretizzarsi in politiche di indirizzo industriale anche per sostenere i consumi. Per quanto riguarda la mobilità, basta pensare al silenzio politico di fronte alla minaccia di chiusura dell'unica fabbrica italiana di pullman (Irisbus) proprio mentre andrebbe incentivato il trasporto pubblico delle nostre sempre più congestionate e inquinate città. Lo stesso discorso si potrebbe fare per tutte le forme del trasporto (via mare, terra e aria). Una politica industriale ha bisogno di un soggetto pubblico che la ispiri, solleciti, faciliti. E questo soggetto non può che essere il governo. Ma da noi sono decenni che non va così: siamo ancora dentro la logica delle privatizzazioni e della dismissione del patrimonio pubblico, anche quando questo funziona e produce persino profitti.

Per quanto riguarda i rapporti con gli altri sindacati, che possi-

bilità ci sono per ricostruire un minimo di unitarietà? Sia sul caso Fiat, sia sull'Ilva ci sono state delle fratture evidenti. È un rapporto che si può ricostruire?

Lunità sindacale è il bene più prezioso che i lavoratori possano avere. Ma questa non si costruisce con accordi di vertice, bensì con regole che permettano agli stessi lavoratori di eleggere i propri rappresentanti senza vincoli di appartenenza e con una democrazia che ridia loro l'ultima parola su accordi e contratti che riguardano la loro vita. La titolarità del mandato appartiene ai lavoratori, su questo si regge una concezione confederale e generale del sindacato – non di mestiere e non corporativa – e questo può spingere all'azione unitaria anche le organizzazioni sindacali.

Più in generale, che ruolo può avere il sindacato oggi, in un sistema sempre più frammentato, anche all'interno delle stesse aziende, in cui la precarietà e la pratica degli accordi separati rischia di dividere i lavoratori e farli diventare ancora più indifesi?

La frammentazione del mondo del lavoro è stato proprio lo strumento che si è utilizzato per ridurre i diritti. Stiamo assisten-

do da anni ad una guerra di classe che il capitale ha ingaggiato contro il lavoro. E la crisi è diventata lo strumento più efficace per ridurre i diritti. Proprio per questo oggi, ancora più di ieri, serve il sindacato. L'isolamento sociale che vivono le persone è immenso. Il sindacato ha oggettivamente delle responsabilità in tal senso. Ma la richiesta di rappresentanza è forte, la crisi che ha investito la politica rischia di estendersi, laddove non è già successo, anche alla rappresentanza del lavoro. E' il momento di affrontare il tema della riduzione dei contratti. Io penso a tre grandi contratti nazionali: industria, servizi e pubblico impiego per esempio, con dei contratti di secondo livello che integrino il primo con caratteristiche specifiche. E vanno fatti anche a livello europeo, per evitare la competizione sui costi alla quale stiamo assistendo. A livello europeo e mondiale, si sono già accorpati i sindacati per dar vista a queste macro-categorie. Per evitare gli accordi separati, serve una legge sulla rappresentanza che certifichi quanto conta realmente un sindacato e che sancisca una volta per tutte il diritto delle lavoratrici e dei lavoratori a votare sugli accordi che li riguardano.

L'anno prossimo si va a votare, senza confondere i piani fra azione sindacale e politica, secondo la Fiom chi può rappresentare le condizioni di chi la-

vora? Cosa chiede la Fiom a chi si candida a guidare il Paese?

Da anni la Fiom si mobilita contro l'assenza di politiche economiche, la riforma delle pensioni e il peggioramento delle norme sul lavoro. A giugno abbiamo chiamato tutte le forze politiche del centro-sinistra di rimettere al centro dell'azione politica il lavoro. Non credo che sia il momento delle deleghe in bianco, chiediamo a chi si candida a governare questo Paese di dire prima cosa vuole fare. A partire dal rimettere mano alla riforma delle pensioni che è un provvedimento profondamente iniquo sia perché i lavoratori non sono tutti uguali, sia perché ritardare i pensionamenti fa sì che i giovani entrino più tardi al lavoro. Poi c'è la lotta alla precarietà e il tema dell'impoverimento delle famiglie. Siamo il Paese con l'età pensionabile più alta, la maggiore precarietà e gli stipendi più bassi. Poi c'è il ripristino dell'articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori, che sancisce il reintegro per i lavoratori ingiustamente licenziati nelle aziende sopra i 15 dipendenti, e la cancellazione dell'articolo 8, una legge chiesta dalla Fiat che permette di derogare a livello aziendale le leggi e i contratti. Proprio questi due temi sono alla base dei referendum presentati a settembre dalla maggior parte dei partiti di centro-sinistra, con il sostegno della Fiom. ■



Manifestazione degli operai Fiom a Pomigliano