

l'intervista

Claudio Sabattini

segretario generale della Fiom

Giovanni Laccabò

MILANO Dopo otto anni Claudio Sabattini cede la guida della Fiom a Gianni Rinaldini, oggi eletto segretario generale dal comitato centrale. «Un certo Sabattini», come maleducatamente lo ha apostrofato Berlusconi al Costanzo show, ha saputo imprimere alla Fiom una identità così forte da riuscire a reggere prove terribili, anche l'unità e il rapporto democratico coi lavoratori dopo il recente «accordo col trucco». Un Sabattini protagonista della sconfitta alla Fiat dell'80, che «lascia» proprio quando il sindacato del Lingotto tocca l'apice dei consensi con lo sciopero generale del 16 aprile.

Sabattini, è vero che la sconfitta dell'80 alla Fiat ti brucia ancora?

«Quella sconfitta ha cambiato la storia sindacale. Esaminandoli a ritroso, gli eventi che la determinarono sono chiari, l'esperienza thatcheriana e il raeganismo: una svolta del capitalismo che inaugurò una stretta secca nei rapporti col sindacato, per aprire la strada durissima delle ristrutturazioni, tagliando forza lavoro».

Su quelle cause le valutazioni divergono...

«Ma sulle conclusioni il giudizio converge: l'operazione Fiat diede impulso ad una fase in cui l'occupazione era una variabile, liquidando la contrattazione articolata delle condizioni di lavoro, e quindi del potere sindacale dentro la fabbrica si ambiente, salute, salario: fu liquidata un pezzo essenziale di storia e cultura precedente, e si aprì una fase in cui la cultura sindacale era inerte ed incompatibile con le esigenze dei poteri di impresa».

E venti anni dopo, quale Fiat ti ritrovi?

«Il collegamento non è un paradosso: non avendo più il sindacato, e quindi non avendo più una controparte che proprio perché conflittuale spingeva verso la innovazione, la Fiat nel suo autoritarismo si è ferma-

ta: sono prevalsi i fattori burocratici, conformisti, è cessata la dialettica dell'impresa nel suo complesso, la forza lavoro considerata solo come

Dalla sconfitta dell'80 a Mirafiori all'accordo separato sul rinnovo del contratto di categoria

”

Il segretario generale dei metalmeccanici della Cgil, Claudio Sabattini



Oggi il Comitato centrale delle tute blu Cgil si riunirà per eleggere il nuovo numero uno. Candidato alla successione Gianni Rinaldini

Questi anni insieme ai miei metalmeccanici

la crisi dell'auto

Fiat, a maggio nuova cassa integrazione

Massimo Burzio

TORINO A maggio altre due settimane di cassa integrazione per gli stabilimenti Fiat di Mirafiori, Rivalta e Termini Imerese. Dal 20 al 26 maggio e dal 27 maggio al 2 giugno, ad essere interessate dallo stop forzato della produzione, saranno le linee delle Fiat Marea e Multipla, della Lancia Lybra e della Fiat Punto. I lavoratori coinvolti dal provvedimento, inclusi quelli delle attività direttamente collegate (si tratta, soprattutto, degli addetti di Tnt e Comau), saranno in totale 6.300. In questo modo, la Fiat pensa di «risparmiare» 11.000 vetture. Il provvedimento, l'ennesimo di questo 2002, si è reso necessario, secondo fonti dell'azienda, a causa delle difficoltà del mercato dell'auto italiano ed europeo. Come noto, le vendite nel nostro Paese già nello scorso mese di marzo erano calate del 18,4%

Stando alle rilevazioni del Centro Studi Promotor di Bologna inoltre l'84% dei Con-

cessionari ha sin qui registrato un numero «basso» di potenziali clienti che hanno visitato i saloni di vendita.

L'annuncio della Cig di maggio è arrivato mentre dal 15 aprile erano già partite altre tre settimane di blocco sempre per i lavoratori che costruiscono Marea, Multipla, Lybra e Alfa 166. In totale si tratta di 6.000 persone tra diretti e indiretti. Come fa notare Claudio Stacchini della Va Lega Fiom di Mirafiori e Rivalta: «Dal 15 aprile al 2 giugno, su 7 settimane lavorative, ben 5 saranno di cassa integrazione. Invece di scegliere la strada dell'innovazione, la Fiat con la nuova riorganizzazione guidata da Giancarlo Boschetti, preferisce la "foglia di fico" della riduzione dei costi».

Ma secondo Stacchini, ci sarebbe anche un rischio, grave, per la prosecuzione, in futuro, di alcune produzioni automobilistiche nell'area torinese. «Dopo la chiusura di Rivalta - afferma - e l'intenzione, mai confrontata con il sindacato, di lasciare a Torino la costruzione di un'unica piattaforma, quella delle vetture medio alte, trasferendo al sud la Punto e non rimpiazzando la produzione della Panda (che dal 2003 avrà un'erede che, però, sarà assemblata in Polonia ndr) il futuro di Mirafiori con i modelli residui, rischia di essere compromesso definitivamente tra cassa integrazione ed esuberi».

Quindi?

«Ho cercato di ricostruire gli elementi essenziali della Fiom e di ravvivare le sue radici profonde che avevano definito la sua stessa storia nella Cgil, con una sua specificità: nel secolo dell'industria, i metalmeccanici hanno svolto un ruolo di particolare importanza e con la Cgil hanno sempre mantenuto rapporti dialettici ma unitari. La Fiom non ha mai abbandonato la convinzione di essere una organizzazione della Cgil. Nella sua dialetticità esprime contributi, non dissensi».

C'è un rapporto tra la vostra mancata firma del contratto e la decisione della Cgil e di tutti i sindacati di non subire modifiche dell'articolo 18?

«Anche in quella vicenda il consenso della Cgil è stato fondamentale, altrimenti avrei ottenuto una Fiom isolata e incapace di reggere la sfida, rispetto alla mancata firma. Noi siamo stati costretti a non firmare, è stata un'azione di difesa del contratto nazionale, altrimenti avremmo contribuito ad avallare la tesi che il contratto nazionale poteva essere ridimensionato. Inoltre la Fiom sarebbe implosa, ed avrebbe perso la caratura di grande sindacato dell'industria».

Negli otto anni, quale il punto più basso e quale il più alto?

«Il più basso è all'inizio: Fiom priva di identità. Con una forte dialettica interna, nel passaggio dei contratti nazionali, la Fiom è riuscita a rifondarsi. Fino al contratto del '98, il contratto delle flessibilità, con tutto il gruppo dirigente d'accordo, per la prima volta: e quello fu il punto più alto».

Sabattini lascia la Fiom ma non la Cgil: che cosa farà?

«A Cofferati ho fatto presente che, se è possibile, il mio interesse non riguarda il livello dell'incarico, ma la sua utilità: un lavoro che in un rapporto diretto mi tenga legato coi lavoratori e con le strutture del sindacato».

forza né prospettive per costruire una ipotesi unitaria degna di questo nome».

Perché difficile da decifrare? Non c'era stata l'esperienza della Fim?

«Ma a metà anni novanta quella esperienza non aveva più niente da spartire coi rapporti tra Fiom, Fim e Uilm: conclusa la spinta di un progetto unitario, sopravviveva una zoppicante unità di azione. In quel contesto, senza una forte identità era impossibile reggere un confronto unitario. Mentre il sindacato o è unitario e pluralista, oppure è solo

un confronto tra organizzazioni. Non ci sono vie di mezzo: l'unità d'azione non è necessariamente una tappa intermedia verso l'unità».

Il mio orgoglio? Essere riuscito a ridare un'identità all'organizzazione: nel 1994 ne era priva

”

LANCIA

I N I Z I A T I V E S P E C I A L I



L'aprile più caldo degli ultimi anni.

Fino al 30 aprile **Lancia Y** con una supervalutazione di **3 milioni (€ 1.550)** sul vostro usato che vale zero più un finanziamento di **12 milioni (€ 6.200)** a **tasso zero** in 36 rate da **sole L. 333.000 (€ 172)**,

oppure

da **L. 17.900.000 (€ 9.245)** con **climatizzatore** incluso nel prezzo.



È un'offerta delle Concessionarie Lancia.



www.buy@lancia.com

PREZZI RIFERITI ALLA VERSIONE LANCIA Y ELEFANTINO 1.2 8V - PREZZO CHIAVI IN MANO ESCLUSA I.P.T. - IMPORTO MASSIMO FINANZIATO € 6.197,48 - DURATA 36 MESI - 36 RATE DA € 172,15 - SPESE GESTIONE PRATICA € 129,11 + BOLLI - TAN 0% - TAEG 1,38% - SALVO APPROVAZIONE SAVA. L'OFFERTA NON È VALIDA PER LANCIA Y DoDo, PER LANCIA Y UNICA E NON È CUMULABILE CON ALTRE INIZIATIVE IN CORSO.

