

Felicia Masocco

LA FIAT e la lotta di Melfi

Oggi manifestazione nella capitale per chiedere la trattativa e rompere l'ostruzionismo dell'azienda. Si riavvicinano le posizioni dei sindacati



Gli operai della Sata in sciopero fino alle 22 di questa sera: per lo stabilimento sarà il sedicesimo giorno di blocco della produzione

La protesta operaia arriva a Roma

Epifani: i lavoratori vogliono il negoziato e risposte certe. Domani forse si tratta

ROMA Protesta in trasferta oggi per i lavoratori della Fiat di Melfi che per un giorno lasceranno i cancelli della Sata e si sposteranno davanti agli uffici romani del Lingotto. La Fiat deve riaprire la trattativa sospesa venerdì scorso a seguito della richiesta della Fim che denunciava l'aggressione a una delegata. Il negoziato va ripreso immediatamente per il coordinamento delle Rsu (rappresentanze sindacali unitarie) della Fiom, dello Slai-Cobas e della Flaime, per questo verranno in mille dalla Basilicata e a loro si aggungeranno colleghi dagli altri stabilimenti Fiat. Tenteranno di farsi ricevere ai ministeri del Lavoro e delle Attività produttive, ma non è detto che gli riesca. Ieri è rimasta senza risposta la lettera che i parlamentari lucani dei Ds e della Margherita hanno scritto a Maroni e Marzano perché incontrino i lavoratori. Alla manifestazione e allo sciopero fino alle 22 proclamato per sostenerla non aderiscono Fim e Uilm ma entrambe le sigle concordano che il negoziato debba essere ripreso quanto prima. E ieri sia da parte Cisl che da parte Uil c'è stato un bel pressing presso la Fiat per accelerare la convocazione del tavolo. Una data possibile è quella di mercoledì, ha fatto sapere il segretario della Fim Giorgio Caprioli, dopo la manifestazione di oggi, dunque, e dopo quella che domani la stessa Fim terrà a Melfi.

«Tocca adesso alla Fiat dare una risposta», commenta il leader della Cgil, Guglielmo Epifani. «I lavoratori che verranno a Roma chiederanno la ripresa delle trattative e la risposta ai problemi che hanno posto», all'azien-



Continua lo sciopero dei lavoratori della Fiat Sata di Melfi

Foto di Tony Vecce/Ansa

Ieri in fabbrica solo pochi dipendenti. È partita la raccolta di firme per il rinnovo anticipato delle Rsu

da il dovere di rispondere «anche per evitare ripercussioni produttive e finanziarie». Il segretario della Cgil mette anche l'accento su «un riavvicinamento tra le posizioni tra i sindacati di categoria, e questo - ha detto - è un segnale incoraggiante». In effetti la cronaca di ieri ha registrato qualche novità in casa Fim e Uilm, novità che possono essere lette come il tentativo del-

la «politica sindacale» di riprendersi la vertenza di Melfi, unitariamente, se possibile. Entrambe le organizzazioni hanno deciso che non era più tempo di stare a guardare, hanno riunito in Basilicata le strutture locali e i delegati cercando il modo per uscire dall'impasse.

La trattativa va ripresa, è stato deciso dalle riunioni, e questo è il primo

punto di merito. I vertici della Uil hanno dovuto faticare non poco per tenere a bada la propria «base» che ha incalzato i dirigenti fino a quando il segretario Tonino Regazzi ha fatto autocritica, «Probabilmente qualche errore lo abbiamo commesso all'inizio, abbiamo sottovalutato la cosa, ma se ne discute e se ne ragiona, non si arriva ai picchetti», ha detto. È mancato

un rapporto con i lavoratori che protestavano, «tra i quali ci sono anche nostri iscritti», ha aggiunto senza perifrasi il segretario della Uilm responsabile del settore auto, Giovanni Contento. «Abbiamo attenuato i toni - ha continuato argomentando la «svolta» della Uilm - perché a furia di sparare in alto i problemi dei lavoratori non si risolvono; per questo anche sull'episodio

denunciato dalla Fim abbiamo preferito non enfatizzare». Cinque i punti che sono stati approvati all'unanimità dall'assemblea Uilm: superamento della «doppia battuta», equiparazione del salario di Melfi con quello degli altri stabilimenti del gruppo, ripristino dei rapporti sindacali all'interno dell'azienda, assemblea unitaria delle Rsu, e «nuove forme di lotta».

Che si riunisca un'assemblea di tutte le Rsu e diventi la «centralina» per la gestione della vertenza Melfi è la proposta della Fim. Ma che l'ultima parola spetti all'assemblea dei lavoratori (come del resto accade in questi giorni) è scritto nel documento elaborato da Epifani, Pezzotta, Angeletti. E questo è un punto su cui né la Cgil, tantomeno la Fiom intendono mollare.

I metalmeccanici della Cgil sono pronti a rilanciare contro la Fiat, chiedono che il negoziato si riapra subito e si tenga a Melfi, chiedono che sia una no-stop, che non ci siano rinvii e meline. Nel caso non dovesse

ro arrivare risposte dal Lingotto, la direzione della Fiom che si riunisce oggi potrebbe spianare la via a «ulteriori iniziative di lotta». Oggi, per il sedicesimo giorno consecutivo la produzione resterà bloccata. Non solo: da ieri è in corso una raccolta di firme per chiedere il rinnovo anticipato del consiglio di fabbrica. Se si raggiungerà il quorum del 50% più uno dei lavoratori di Melfi, le nuove Rsu verranno scelte prima dell'autunno, data della scadenza naturale. Un altro quanto di sfida dei lavoratori ai sindacati.

È durissima la loro lotta, sono ancora in sciopero fino alle 22 di questa sera e solo una minoranza (quattrocento secondo l'azienda su 5mila e 600) ieri ha varcato i cancelli per riprendere l'attività. La lotta degli ex ventenni di Melfi denuncia un profondo conflitto sociale e ora, a quanto pare, è convinzione condivisa che sia necessario dargli cittadinanza e gestione. Melfi è strategico, il blocco della produzione qui significa stop delle attività a Cassino, a Mirafiori, a Pratola Serra come è avvenuto ieri, e il conflitto potrebbe allargarsi.

Regazzi (Uilm): probabilmente all'inizio abbiamo commesso qualche errore di valutazione

Tutti vogliamo riprendere il confronto e soddisfare le richieste Caprioli (Fim): possibile un percorso unitario

Giampiero Rossi

MILANO Una nuova unità sindacale a Melfi? Secondo il segretario generale della Fim Cisl, Giorgio Caprioli, è possibile. Ma a condizione che a questo punto cambi qualcosa nella forme e nella gestione della lotta.

Caprioli, si stanno ricreando le condizioni per riaprire la trattativa con l'azienda sulla vertenza di Melfi?

«Senza dubbio nessuno dei tre sindacati di categoria ha interesse a rinviare o a rallentare la trattativa, anzi tutti quanto vogliamo che riparta quanto prima e che sia il più spedita possibile.

Però...?
«Però, visto quanto è accaduto in questi ultimi giorni, da parte nostra non solo esprimiamo la nostra solidarietà alla delegata Fim che ha denunciato l'aggressione davanti ai cancelli della Sata, ma riteniamo opportuna e anche del tutto normale una condanna unanime. E la sede giusta è quella della Rsu aziendale. Al di là di alcuni sgradevoli dubbi sollevati da qualcuno sull'autenticità dell'accaduto, abbiamo già ricevuto la condanna da parte del segretario generale della Fiom, ma credo proprio che spetti alla prima riunione della rappresentanza sindacale aziendale firmare un documento di due righe che condanni tutti gli episodi di intolleranza avvenuti nelle ultime settimane».

Superato questo passaggio si potrebbe dunque ripartire nella vertenza con la Fiat?

«Politicamente la riunione della Rsu riporterebbe nella sua sede ordinaria l'intera vertenza. Perché io credo che sia paradossale continuare a prendere decisioni in assemblee di 1.000 o 1.200 persone riunite sul piazzale, quando i lavoratori della Sata e dell'indotto sono più di 5.000 e noi non ci possiamo nemmeno avvicinare a quei cancelli. Insomma, troviamo il modo di fare assemblee all'interno dello stabilimento, magari accompagnate da scioperi e articolate sui tre turni così riusciamo a coinvolgere tutti i lavoratori».

Insomma, volete una sorta di abiura da parte dei lavoratori e dei delegati che da due settimane presidiano lo stabilimento di Melfi?

«Ma no, noi vogliamo solo che si ricrei un clima che produca messaggi etici e politici corretti, perché nei giorni scorsi a Melfi si è andati ben oltre il contenzioso politico-sindacale, sono sta-



ti emessi giudizi etico-morali pesantissimi: chi non era lì con loro era un traditore o un complice dell'azienda. E questo è grave. Per noi è importante che si ribadisca che le differenze di opinione possono esistere senza che significhi tradimento e altre accuse pesanti».

Guardando avanti, dunque, premesso che siete tutti d'accordo sulle richieste da fare all'azienda, secondo lei la titolarità della vertenza spetta alla Rsu?

«Sì, la gestione spetta alle rappresentanze aziendali, che secondo noi dovrebbero anche rivedere le forme di lotta, perché lo sciopero a oltranza è faticoso e costoso soprattutto per i lavoratori. Se la trattativa avanza le Rsu possono decidere forme di sciopero più articolate».

Ma perché è successo tutto questo, a Melfi?

«Per gli straordinari errori della Fiat, che ha perso il polso dei lavoratori e ha favorito l'esplosione di tanta rabbia accumulata per troppi anni, quando a Melfi si rinunciava addirittura a protestare».

Paradossalmente può succedere, a questo punto, che dopo tante divisioni, la crisi di Melfi diventi il primo, nuovo momento di unitarietà tra i sindacati dei metalmeccanici?

Può essere, perché qui sui contenuti non c'è dissenso. Ma tra l'essere d'accordo sui punti di una vertenza aziendale ed esserlo su quadro generale ce ne corre...».

Il Lingotto: abbiamo perso 35mila auto

I presidi e gli scioperi che hanno bloccato la produzione a Melfi e negli altri stabilimenti del gruppo Fiat hanno comportato «fino ad oggi la perdita di produzione di 35 mila vetture, provocando effetti negativi sul salario dei lavoratori e gravi danni economici all'azienda». Non solo. «altrettanto grave si sta facendo la situazione dei fornitori di Fiat Auto». Il Lingotto tira le somme di oltre due settimane di iniziative che hanno paralizzato lo stabilimento Sata e l'intero comprensorio di Melfi, dai blocchi stradali alle «pesanti attività di dissuasione nei confronti dei dipendenti che desiderano raggiungere il posto di lavoro». In queste condizioni, «la ripresa dell'attività produttiva a Melfi sta avvenendo in misura assai ridotta e gli altri stabilimenti italiani della Fiat Auto stanno affrontando sospensioni delle loro produzioni per mancanza di componenti». Per la Fiat, «occorre ripristinare condizioni di normalità in tempi brevi, in quanto la Fiat Auto è impegnata in uno sforzo decisivo di investimenti in tecnologie e nuovi prodotti che non va pregiudicato». Occorre quindi «un impegno forte, teso a rilanciare l'industria dell'auto, e a salvaguardare gli insediamenti produttivi e l'occupazione nel nostro paese». La Fiat ritiene «indispensabile e urgente la piena ripresa dell'attività produttiva nello stabilimento di Melfi» e conferma la propria disponibilità «al confronto di merito tra le parti».

MicroMega 2/2004

Roma, martedì 4 maggio, ore 18
Stampa Estera, via dell'Umiltà 83/c

Rossana Rossanda
Giuliano Amato
Ezio Mauro
Paolo Flores d'Arcais

presentano il numero discutendo di

FILOSOFIA,
DEMOCRAZIA,
ANTIPOLITICA

(a partire dal libro di Flores d'Arcais
«Il sovrano e il dissidente»)

Per Torino i metalmeccanici temono la stessa fine di Ares Airaudo (Fiom): dopo occupatevi di Mirafiori

Angelo Faccinnetto

MILANO «Quello che il sindacato chiede per Mirafiori e ciò che sta accadendo a Melfi dice che la Fiat non è fuori dalla crisi. E dice che per uscire dalla crisi serve recuperare, a Melfi come a Torino, il negoziato, così come serve un ruolo della politica che punti a conservare l'azienda nell'interesse del paese». Giorgio Airaudo, segretario provinciale della Fiom di Torino, non ha dubbi: «Melfi e Mirafiori sono speculari. E a Melfi come a Mirafiori la Fiat deve dare una risposta». Intanto per il 12 maggio, sul futuro degli stabilimenti torinesi è stato convocato un incontro azienda-sindacati.

Airaudo, a Melfi si sciopera per le condizioni di lavoro e la parificazione salariale, a Mirafiori è in gioco la sopravvivenza. Sono davvero tanto distanti queste due realtà?

«Melfi e Mirafiori sono speculari, le classiche due facce della stessa medaglia. E dicono che il gruppo, dal punto di vista dei lavoratori e del lavoro, non è fuori dalla crisi. Sempre ammesso che sul versante finanziario, e su quello del mercato, lo sia».

In che senso?

«Nel senso che il Lingotto non ha risolto il problema del rapporto con i lavoratori. Finora la crisi è stata pagata da loro, dai lavoratori italiani. Con la cassa integrazione, presente in tutti gli stabilimenti ad eccezione di Pomigliano e Melfi, e con i carichi di lavoro. A Mirafiori, dall'inizio dell'anno, su quattro mesi se ne sono lavorati due, e questo dopo un anno di cassa integrazione per crisi aziendale. A Melfi si è in condizioni di ipersfruttamento, mentre a Pomigliano sono stati tagliati i tempi di produzione».

Quindi nessun vantaggio dal miglior andamento dei marchi del Lingotto sul mercato dell'auto?

«Per i lavoratori no. Anzi. Le quote di mercato sono pagate dai lavoratori. E poi quel più 1,9 per cento messo a segno dalla Fiat è dato dal buon risultato della Panda. Che si produce in Polonia».

In questo quadro quali sono i rischi per Mirafiori?

«Tre anni fa Mirafiori aveva 27mila addetti. Oggi sono 14.500 e 3mila/3.500 di loro sono in cassa integrazione. Il nostro timore è



che la fabbrica, che occupa uno spazio enorme - tre milioni di metri quadrati di cui un milione e mezzo coperti e non riciclabili - sia vicina alla soglia di non ritorno. Di fronte a questi numeri, e a questa prospettiva, dopo 18 giorni di sciopero sui carichi di lavoro, i metalmeccanici torinesi hanno costruito una piattaforma unitaria».

Cosa chiedete alla Fiat?

«Tre cose. Che a Torino venga destinata la produzione di un nuovo motore. Che venga assegnata la produzione di un nuovo cambio. E che venga decisa la fabbricazione di un nuovo modello. Agnelli aveva detto che a Mirafiori si sarebbero costruite mille vetture al giorno, oggi siamo a 790, cioè molto al di sotto. Attualmente a Torino vengono prodotte la Punto Restyling, l'Idea, la Thesis, la Lybra e la 166. Molti di questi modelli sono destinati a scomparire a breve. Ma al primo punto c'è il motore. Averlo o non averlo significa sapere se a Torino si continuerà o no a produrre auto. La possibilità c'è: l'evoluzione del 70 cavalli diesel prodotto con Gm, ma che Gm vorrebbe realizzare in Ungheria. La Fiat deve farsi sentire».

Che risposta vi attendete?

«Se la Fiat dice sì, c'è futuro. E se c'è futuro è possibile gestire la difficile fase di transizione. Altrimenti, se si scende sotto una certa soglia di addetti e di prodotto, il nostro destino è segnato: fare la fine di Ares».