



La Fiat ha disdetto unilateralmente gli accordi sulla metrica del lavoro per lo stabilimento di Melfi

L'intervista

Cofferati: «Innovazione? No, quello della Fiat è banale sfruttamento»

L'europarlamentare pd commenta la scelta del Lingotto di modificare i tempi di lavoro a Melfi: «L'azienda non tratta su nulla. È la sua strategia»

LUIGINA VENTURELLI

MILANO
lventurelli@unita.it

Cambiano i tempi, ma non cambia il negozio». Insomma, le vecchie abitudini non muoiono mai, e «in Fiat si fa come decide l'azienda».

È una vecchia abitudine, e per rispettarla si può anche cambiare metrica e tagliare l'orario del riposo in fabbrica, come è successo a Melfi: 30 minuti di pausa invece di 40 per otto ore di fatica. Sergio Cofferati, ex segretario generale della

Cgil ora europarlamentare Pd, in una delle sue vite professionali precedenti, giovane dipendente Pirelli, si occupava proprio di questo: misurava i tempi della produzione.

A Melfi come a Pomigliano, i ritmi alla catena di montaggio si intensificano.

«Il nuovo sistema di metrica introdotto dalla Fiat a Melfi non solo incrementa i tempi, ma determina anche una diversa distribuzione delle pause, con una notevole incidenza sulle condizioni di lavoro. Per questo si tratta di una materia che da sempre l'impresa deve negoziare con i sindacati».

Cosa che la Fiat non ha fatto.

CGIA DI MESTRE

A causa della crisi -15 mld di entrate nelle casse dello Stato

«La crisi ha bruciato 15,4 mld di euro di tasse. È questa la perdita di gettito registrata dall'Erario negli ultimi 3 anni». Lo afferma il segretario della Cgia di Mestre, Giuseppe Bortolussi, che ha analizzato il trend delle entrate tributarie. Meno ricchezza e più disoccupazione hanno così colpito i bilanci delle aziende e delle famiglie ma anche le casse dello Stato.

«Quando sono entrato in Pirelli nel 1969, predisponevo la tabella con i tempi e i modelli della produzione. Una tabella che poteva cambiare solo per ragioni oggettive, come la sostituzione di un macchinario, e solo con il consenso del comitato cottimi dei lavoratori, introdotto dall'accordo del 1968. In caso contrario si avviava la trattativa. E una soluzione condivisa si trovava sempre».

Oggi non è più così.

«Evidentemente siamo tornati a condizioni precedenti al '68. La Fiat non vuole né discutere né negoziare, il che non dovrebbe sorprendere».

Ex dipendente Pirelli

Nel '69 mi occupavo della tabella dei tempi: poteva cambiare solo per ragioni oggettive e con il consenso dei lavoratori

re: la strategia aziendale è stata annunciata con molta chiarezza mesi fa, quando l'amministratore delegato incontrò a Torino le istituzioni all'indomani dell'accordo di Pomigliano. In quell'occasione Marchionne disse che il piano industriale l'avrebbe deciso il Lingotto, senza discuterlo con nessuno, mentre alle istituzioni sarebbe spettato assorbire gli eventuali problemi occupazionali».

E il sindacato quale ruolo dovrebbe svolgere in questo quadro?

«Per la Fiat le relazioni industriali si basano sulla negazione del confronto e sulla sottrazione alla contrattazione dell'organizzazione degli assetti produttivi. In quest'ottica il ruolo del sindacato è assolutamente marginale».

Il che non significa guai in arrivo per i lavoratori italiani?

«La questione andrebbe posta a chi ha considerato Pomigliano una soluzione innovativa o un'eccezione accettabile perché dettata dalla necessità. Il problema non è la Fiat, che ha esplicitato con grande chiarezza il proprio obiettivo, ma sono quelli che non capiscono o fanno finta di non capire dove stiamo andando».

Immagino si riferisca ai sindacati che hanno firmato su Pomigliano.

«È assurdo definire innovativo questo modello industriale, quando si tratta di un banalissimo aumento di sfruttamento del lavoro. Eppure sento molte persone, anche tra i miei compagni di partito, dire: "Oddio quanto è moderno Marchionne". Fossi in loro farei più attenzione: per essere il nuovo, a me sembra parecchio stagionato».

È sempre la solita vecchia storia?

«Non proprio. Di ristrutturazioni