

«Fiat soffia sul fuoco»

«Offesa dignità dei lucani, operai maturi e responsabili»

di MARIATERESALABANCA

POTENZA - «Una brutta storia». Quello che sta accadendo a Melfi «è paradossale». Sono le parole del segretario della Uil di Potenza, Carmine Vaccaro, che in un'intervista rilasciata al Quotidiano, a una settimana dalla proclamazione dello sciopero che sta paralizzando l'indotto di San Nicola, analizza la difficile situazione che si è venuta a creare in Basilicata, anche alla luce degli scenari aperti dalle manovre dell'ad Fiat, Sergio Marchionne, a livello internazionale. Perché il Lingotto, in un momento di profonda crisi, sceglie di tenere aperta una battaglia, a costo di mortificare la produzione, con la perdita di 1500 auto al giorno? Pagando

Il nostro errore? Non aver fatto tutto contro lo svuotamento delle fabbriche

un prezzo sicuramente maggiore rispetto al rinnovo di 13 contratti interinali. Una scelta che, per il segretario Vaccaro, insinua un dubbio: che l'azienda abbia una precisa volontà di alimentare lo scontro. Ma il leader della Uil parla anche di "colpe" della regione (intesa nel suo complesso, come istituzioni, sindacato, industria) e di futuro. Non solo quello di Melfi e del settore auto, in vista della prossima presentazione del piano industriale di Fiat. Ma soprattutto quello del sindacato, che, come dice lo stesso segretario, «non potrà non fare i conti con le esigenze di cambiamento».

Segretario, qual è la sua lettura di quello che sta accadendo nell'indotto Fiat?

E' una brutta storia, che vede impegnati il sindacato e i lavoratori in una giusta protesta contro il tentativo di Fiat di offendere la dignità dei lucani. Qui non si tratta solo di accogliere negli stabilimenti di Melfi operai di altre regioni, secondo un principio di reciproca solidarietà che il sindacato non avrebbe mai messo in discussione. Anche le tute blu di Melfi negli anni passati, sono andate in giro per l'Italia, in base allo stesso principio. La "giusta protesta" nasce quando si pensa di sostituire i nostri ope-



Il segretario Uil, Carmine Vaccaro

rai con chi viene da fuori. E' un'offesa al popolo lucano. Cosa ancor più grave è che le aziende in questione, ex Ergom e Sistemi sospensivi, sono Magneti Marelli, cioè gruppo Fiat.

Inoltre, quelli interessati dal mancato rinnovo del contratto, sono lavoratori in somministrazione, che hanno prestato la loro opera per più di tre anni. Il meccanismo di solidarietà che si è innescato nei loro riguardi, da parte dei colleghi a tempo indeterminato, è quindi perfettamente comprensibile.

E, infatti, sindacato e maestranze si sono mostrati coesi nelle richieste e nella protesta. Cosa è scattato?

La Fiat ha leso le aspettative di un popolo che ha contribuito al rilancio della Fiat, a rafforzare l'immagine dell'azienda. E' anche nostro il successo del Lingotto sugli scenari internazionali. Abbiamo fatto le comandate, sostenuto gli straordinari, con percentuali di adesione pari al 99,9%. Quello lucano ha dimostrato di essere un popolo laborioso, che sa di non essere ininfluente rispetto al futuro di Melfi. Si rende conto di essere giudice e arbitro del proprio destino. Gli operai di Fiat e indotto sono lavoratori maturi. E come tali vanno rispettati. La Fiat non può pensare che Melfi sia a vita un laboratorio dove sperimentare nuove formule produttive. Sata è uno stabilimento che merita rispetto. Quello che è venuto a mancare in questa fase.

Una protesta giusta, quindi, anche se arriva in un momento così delicato in cui anche a livello internazionale si stanno giocando partite importanti?

Nessuno ha messo in dubbio la necessità del Lingotto di rafforzarsi nel resto mondo. Ma questo deve avvenire in una logica di non indebolimento del patrimonio industriale italiano. Cosa ancora più importante al Sud, dove si sta aprendo una nuova "questione meridionale". Si provi a pensare cosa sarebbe la Basilicata senza Fiat. La casa torinese si rafforzi nel mondo, in Europa. Ma deve mantenere in Italia. Soprattutto, deve mantenere a Melfi, che può rappresentare la porta del Mediterraneo. Uno sbocco fondamentale. Dove c'è uno stabilimento fortemente avanzato. In cui possono essere garantiti ancora volumi produttivi importanti. Il profitto non deve essere realizzato sulla pelle dei lavoratori. Non su quelli della Fiat, né su quelli dell'indotto, che rappresenta l'anello più debole. Quello che c'è intorno alla Sata è un tessuto sociale già in profonda difficoltà. Si pensi ai circa 700 interinali che hanno lavorato nello stabilimento di Melfi e poi espulsi. O agli operai mandati a casa, che hanno lavorato in aziende che facevano parte della "famiglia", come Valeo o Cf Gomme. Ora mi chiedo: Fiat è disponibile a mostrarsi "sensibile" nella gestione degli aumenti produttivi?

Eppure l'azienda prosegue in questo braccio di ferro, anche se si tratta solo di 13 lavoratori. Come legge questo dato?

Non so quanto il top manager Fiat sia stato messo al corrente nei giorni passati di quanto accadeva a Melfi. E' un fatto paradossale: non produce 1500 auto al

giorno per non andare incontro a una richiesta legittima del sindacato. Mi sembra strano che un uomo dalle "speciali capacità" come Marchionne abbia dato mandato di proseguire nello scontro. Mi sembra quanto meno dubbioso.

E allora qual è la sua idea?

La mia sensazione è che le cose abbiano seguito questa logica: in vista della presentazione del nuovo piano industriale al Governo, alle regioni, alle parti sociali, trovare una Fiat a Melfi così forte, immune da cassa integrazione e da tumulti, avrebbe creato qualche problema in più nella gestione dell'allocazione di nuovi modelli in Italia. Insomma, la Fiat come avrebbe potuto giustificato al mondo il fatto che quello di Melfi è l'unico stabilimento a lavorare? Non vorrei che la questione fosse strategica. Che ci fosse il tentativo da parte di Fiat di soffiare sul fuoco per "normalizzare", o meglio indebolire Melfi. In questo modo diventerebbe più facile destinare i modelli, nel momento in cui le regioni riescano a premere per evitare la chiusura degli stabilimenti. Solo così Melfi diventa uguale agli altri. In questo caso, per noi lucani, dati i piccoli numeri della regione, la partita si complica. Bisogna allora pensare a invertire la tendenza. Si potrebbe puntare sulla diversificazione delle produzioni dell'indotto. Potrebbe essere questa una soluzione? E' una riflessione, da qualche parte bisogna partire.

Nel frattempo cosa può fare il territorio?

Se la regione ha un torto è quello di non essersi mai piegata (né il sindacato, né la politica, né Confindustria) a una riflessione profonda su quello che è lo stato dell'industria in Basilicata e quali potevano essere i correttivi. Responsabilità di tutti è stato non fare abbastanza per far rimanere i lavoratori dentro le fabbriche. Avremmo dovuto impegnare anche qualche soldino in più per non svuotare le industrie. Perché, in vista dell'uscita dalla crisi, una cosa è gestire la ripresa con i dipendenti nelle fabbriche, un'altra è gestirla con gli stabilimenti vuoti. Possiamo darci ancora da fare ancora qualche correttivo.

Cosa ci aspetta all'uscita dalla crisi?

Non so che mondo del lavoro troveremo, che industria sarà. Quel che è certo è che sarà tutto cambiato. Se crisi, federalismo e riforma contrattuale sposteranno i "poteri forti" a livello territoriale, ci troveremo di fronte a una realtà segnata dalle differenze. Allora si farà sempre più forte la necessità di un sindacato moderno, riformista, profondamente trasformato. Da qui l'invito a capire che il sindacato va cambiato.

Il leader nazionale della Cisl, Raffaele Bonanni, non nasconde di guardare con favore al modello del sindacato americano che partecipa direttamente al capitale. Anche la Uil è su queste posizioni?

Potrebbe essere una strada ma non l'unica. Saranno queste le tematiche che nel prossimo futuro dovranno appassionare il sindacato europeo. Quel che è certo è che il cambiamento è inevitabile. Il sindacato che usa gli arnesi del passato potrà durare ancora per poco tempo.

Presto la Fiat dovrebbe presentare il nuovo piano industriale. Quanto influirà il mancato accordo con Opel?

Fiat sarebbe stata più forte con l'accordo Opel in tasca. Sarebbe stato un elemento di garanzia per gli stabilimenti italiani. Ma ora le maggiori preoccupazioni derivano dal fatto che si continua a giocare a carte coperte.

Ritiene che ci sia stata qualche responsabilità del governo italiano?

Forse l'errore del Governo è stato non aver fatto abbastanza. Non ha cercato di comprendere appieno quel che si muoveva in casa Fiat a livello mondiale. E di questo francamente non ne capisco le motivazioni.

Nel frattempo negli stabilimenti italiani c'è attesa e preoccupazione. Il rischio chiusura quanto è concreto?

Può bastare solo una riflessione: un solo stabilimento in Polonia produce 450.000; mentre in Italia 5 siti producono complessivamente 650.000. Qualche problema c'è, ed è evidente. Ora attendiamo solo di comprendere meglio.

Il sindacato del futuro dovrà cambiare ed essere più riformista