



3° Festa operaia. Cantiere aperto per la democrazia

Melfi, 11 settembre 2009

Un dibattito nel cuore della crisi: "Settore auto, la sfida del cambiamento tra incubo e realtà".

Siamo dentro il perimetro industriale di San Nicola di Melfi, davanti ai cancelli della Lasme, dove le lavoratrici e i lavoratori sono in presidio da un mese e mezzo per difendere il posto di lavoro. L'area industriale di Melfi è enorme. Giù in fondo, a circa un chilometro, c'è lo stabilimento della Sata, collegato al resto dell'indotto - oltre 20 fabbriche di componentistica - da via Roma, la strada su cui passano i camion per il trasporto interno. Tutto intorno, oltre i muri e i cancelli della zona industriale, sembra esserci il deserto. Dentro, un terremoto di cassa integrazione e licenziamenti.

È proprio qui, a conclusione del primo giorno della 3a festa operaia di Melfi, che si tiene il dibattito sul futuro del settore auto e della componentistica in Italia, con Davide Bubbico, Antonio Pepe, Giuseppe Cillis e Gianni Rinaldini.

La discussione sul futuro dell'auto in un contesto economico e produttivo stravolto dalla crisi è centrale. Il settore dell'auto, infatti, può essere considerato paradigma degli assetti industriali complessivi di ogni paese, soprattutto in Italia, dove il destino della Fiat è stato da sempre strettamente legato al destino dell'intero modello di sviluppo nazionale e regionale, basti pensare al ruolo centrale che ha avuto e ha l'impianto di Melfi nel tessuto economico della Basilicata.

Il tema in discussione evidentemente non è facile, tanto più in questo luogo, dove gli effetti della crisi sono direttamente visibili, nell'allestimento del presidio e nei volti dei lavoratori e delle lavoratrici che da un mese e mezzo ci vivono, giorno e notte. Non è facile, perché manca una vera e propria politica industriale sul settore, sia a livello nazionale che regionale, e, quanto ai movimenti e alle scelte della Fiat, è più chiaro cosa produrrà nei prossimi anni in Cina piuttosto che in Italia.

Gli elementi di rischio e di incertezza, rispetto a un futuro anche a breve termine, sono tanti. A cominciare dalle alleanze internazionali della Fiat e, in particolare, dall'operazione Chrysler. In questa partita, probabilmente, l'unica cosa certa è che si tratta di una operazione ad alto rischio: finora si regge sui finanziamenti del governo degli Stati Uniti, ma quando arriverà il momento in cui Fiat diventerà proprietaria, i nodi rischiano di arrivare al pettine.

Non è chiaro nemmeno cosa accadrà quando finiranno gli eco-incentivi e quali effetti, d'altra parte, abbiano avuto sul complesso dell'economia italiana, con tutti gli stabilimenti in cassa integrazione e in mancanza di un piano industriale vero e proprio da parte dell'azienda.



Se poi si guarda più a lungo termine, le cose non fanno che peggiorare, soprattutto se si considera l'assenza di una politica economica del Governo e di investimenti seri sulle tecnologie ecocompatibili, sulla ricerca, sull'innovazione e sul sistema dei servizi che a questi si integrano.

Insomma, le preoccupazioni per il futuro sono tante e i rischi altissimi, per tutti. Il destino della Fiat, infatti, per un verso o per l'altro, è di fatto il destino del sistema paese in sé, non soltanto per le ricadute occupazionali che può determinare, ma anche per quelle tecnologiche e non soltanto per il settore dell'auto, ma in generale per gli effetti che può produrre sull'intero comparto manifatturiero e sull'economia italiana in genere. Già oggi, l'Italia è il paese che produce meno automobili di qualsiasi altro paese industrializzato, anche per effetto di una sorta di monopolio che da sempre ha, nei fatti, impedito che entrassero altri produttori stranieri, come è avvenuto invece negli altri paesi. Il rischio che la produzione di auto in Italia finisca per essere ulteriormente ridotta, è reale, soprattutto se si guarda all'operazione di scorporo del settore auto dal gruppo, operazione che potrebbe alludere al vecchio progetto di Gianni Agnelli - tentato anni fa con l'operazione General Motors - di abbandonare la produzione di automobili e puntare soltanto su

Cnh, Iveco, Maserati e Ferrari, cioè sulle produzioni più redditizie del gruppo.



Per tutte queste ragioni, la Fiom chiede da tempo la convocazione di un tavolo con Governo, Regioni e sindacati per concordare il piano industriale della Fiat, nell'ottica di salvaguardare tutti gli stabilimenti e i livelli occupazionali esistenti nell'intero settore auto. La salvaguardia dei posti di lavoro e il blocco dei licenziamenti sono - non soltanto nel settore dell'auto - la condizione per ogni possibile uscita dalla crisi e, in generale, per il futuro sviluppo industriale del paese. Per questo, il blocco dei licenziamenti è parte integrante della piattaforma che la Fiom ha presentato a Federmeccanica al tavolo per il rinnovo del biennio salariale. Con metà della categoria in cassa integrazione e decine di presidi in tutta Italia per impedire la chiusura

di altrettanti stabilimenti non potrebbe essere altrimenti. Impedire ogni operazione di "macelleria sociale" è, oggi, una condizione necessaria per uscire dalla crisi.

In questo, il Sud è una priorità e il caso Fiat, di nuovo, è un paradigma di quanto accade nel resto della categoria: ciò che deve essere assolutamente evitato è che si producano elementi di divisioni e logiche di contrapposizione tra i diversi stabilimenti. Torna quanto detto più volte detto nel corso della giornata, nell'incontro con i lavoratori della Sevel e quelli di Bergamo: è necessario mantenere una logica di unità tra le diverse regioni e tra le diverse aree del paese, per tenere Nord e Sud uniti in un'unica lotta e contro un unico nemico.