

Intervista a Gianni Rinaldini (Fiom)

«Poca innovazione Così il Lingotto paga i suoi errori»

«Il gruppo dirigente si è sottratto al confronto: è inaccettabile. E la prospettiva è che ora si lavori solo una o due settimane al mese»

LAURA MATTEUCCI

MILANO
lmatteucci@unita.it

Oggi riapre Mirafiori. A singhiozzo, e con la paura del futuro, i lavoratori della Fiat, in cassa integrazione dalla seconda settimana di dicembre, tornano in fabbrica.

Ma per quanto?

«È un disastro. A parte che il rientro al lavoro è scaglionato a seconda degli stabilimenti da qui al 19 febbraio, a parte che l'Iveco è nelle stesse condizioni dell'auto, anzi pure peggio, adesso sono state annunciate due settimane di cig anche per lo stabilimento di trattori di Jesi, che insieme a quello di Modena finora era rimasto indenne. Come dire: non si salva più niente. Nel frattempo, sono stati lasciati a casa 5mila precari. Dal gruppo dirigente sono arrivati comportamenti inaccettabili dal punto di vista delle relazioni sindacali. E la prospettiva è che gran parte degli stabilimenti lavoreranno una o due settimane al mese».

Mentre cresce l'attesa sulla chiusu-

ra dei conti 2008, all'esame del cda Fiat giovedì prossimo, il segretario generale della Fiom-Cgil Gianni Rinaldini delinea un quadro che è un incubo, a partire da due punti fermi: l'emergenza sociale, perchè di cassa integrazione non si vive, tantomeno se è protratta, e la sopravvivenza dell'auto in Italia. Dalla Fiat agli altri settori dell'industria: Rinaldini ricorda anche lo sciopero di metalmeccanici e funzione pubblica, che il 13 febbraio scenderanno insieme in piazza per i contratti e per chiedere al governo misure anticrisi più incisive.

Che cosa chiede il sindacato?

«Abbiamo già rinnovato una richiesta di incontro con l'ad Marchionne, che finora non ci ha risposto. E un incontro l'abbiamo chiesto anche al governo, che non ci ha mai convocati. E che non ha mai affrontato seriamente la questione. Germania e Francia hanno già preso delle misure di sostegno all'auto, tra l'altro con vincoli precisi sul mantenimento dell'occupazione, dal governo italiano invece abbiamo solo qualche parola. Anche noi per Fiat vogliamo un piano di sostegno, non generalizzato e vincolato al mantenimento dei livelli occupazio-

nali come degli stabilimenti».

Domani Italia, Francia e Germania dovrebbero discutere gli aiuti al settore.

«Un intervento che sia inserito e coordinato in una dimensione europea è assolutamente auspicabile. Anche perchè il futuro è fatto di processi di aggregazione e fusione, e si giocherà tutto sulla nuova sfida delle auto eco-compatibili: il che significa investimenti per ricerca e innovazione. È chiaro che il governo si deve muovere, ma anche Fiat deve dire che cosa intende fare, dove vuole andare. Attendevamo per dicembre il piano industriale, invece è tuttora ignoto. È una delle promesse che Marchionne ha fatto e disatteso».

La crisi è generale, non c'è casa automobilistica che si salvi: quali sono, se ci sono, le responsabilità di Fiat in questo disastro?

«Il punto debole è il salto tecnologico di cui tutti oggi discutono. Nuovi motori, auto ibride, ecocompatibili:

Allarme

«Nessun stabilimento

si salva. E con redditi

e occupazione è in gioco la sopravvivenza in Italia dell'industria dell'auto»

su questo Fiat non è in campo. Infatti è forte nei segmenti bassi, ma non ha fatto il salto in quelli superiori».

Marchionne resterà alla Fiat?

«Chissà. Ha anche altri incarichi, di porte aperte ne ha mantenute più d'una...Al momento c'è, ed è lui a doverci spiegare perchè ha cambiato idea sulle fusioni, quindi sul futuro di Fiat, sul piano industriale, e anche sulle tredicesime, che senza dire una parola non sono state date per intero ai lavoratori, nonostante gli accordi presi col sindacato. Questi silenzi e questi annunci a mezzo stampa sono preoccupanti e inaccettabili dal punto di vista delle relazioni sindacali». ♦