



## Nuove regole per le relazioni industriali nello scenario globale

Cesare Damiano\*

Non c'è pace sotto il cielo del Lingotto. Le cronache delle ultime settimane raccontano di una Fiat che ha acquisito, secondo programma, un altro tre per cento del capitale di Chrysler, attestandosi così a quota 62 e procedendo spedita verso la fusione. Ma dicono anche – e soprattutto – del rinnovarsi dei problemi e dei conflitti che da qualche anno contrassegnano i rapporti tra il paese, la sua maggiore azienda privata e il manager di quest'ultima. L'elenco è lungo, e non è un caso che sia così. L'integrazione con la minore delle *big three* di Detroit ha finito col proiettare la Fiat in un'orbita lontana dai confini nazionali, attraendola nei flussi di una dinamica globale che rischia di disancorarla definitivamente dal sistema industriale italiano, con conseguenze tutte da verificare.

Le più recenti esternazioni di Marchionne ne sono una conferma. L'amministratore delegato ha gettato benzina sul fuoco mai sopito delle polemiche parlando della possibile chiusura di uno dei cinque stabilimenti italiani superstiti (Termini Imerese ha chiuso i battenti lo scorso 31 dicembre), nel caso dovessero perdurare le attuali condizioni di mercato. Un'affermazione che, al di là delle ipotesi sui possibili impianti a rischio, aumenta il già elevato livello d'incertezza in cui vive il sistema produttivo nazionale che ruota intorno alla Fiat, mettendo in luce con sempre maggiore evidenza la nuova realtà del gruppo ormai trasformatosi in soggetto globale.

Il punto, in effetti, è proprio questo. La più grande azienda privata italiana è sempre meno italiana – come mette bene in luce il libro di Giuseppe Berta, *Fiat Chrysler e la deriva dell'Italia industriale* – e il nostro paese, con le sue istituzioni, la sua politica, la sua economia, il suo sindacato, deve fare i conti con questa mutazione. La cosa è destinata a rivelarsi

\* Già ministro del Lavoro, attualmente è capogruppo del Partito democratico nella Commissione lavoro della Camera dei deputati.

piuttosto complicata. I nodi da sciogliere sono tanti e altri se ne aggiungeranno. Sul piano economico-produttivo e su quello, forse ancor più delicato per le implicazioni di carattere generale che sta producendo, delle relazioni industriali.

Cominciamo con Fabbrica Italia. Lanciato – ce lo ricorda Berta – nell'aprile 2010 come tentativo di ridare una missione produttiva a impianti sovradimensionati rispetto al numero di vetture realizzate, il progetto non è mai davvero decollato. E probabilmente, almeno nei termini annunciati, non decollerà mai. L'obiettivo di produrre entro il 2014, in Italia, 1,4 milioni di auto all'anno resta lontanissimo (adesso siamo attorno alle 500 mila); dei 20 miliardi di investimenti promessi finora si sono visti solo i 700 milioni per la riorganizzazione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, finalizzata alla produzione della nuova Panda, e quelli destinati all'impianto ex Bertone di Grugliasco, dove si realizzerà un nuovo modello Maserati.

Il resto è nebbia. In particolare, nonostante il promesso investimento da un miliardo di euro per l'ammodernamento degli impianti, continuano a restare incerti i destini dello stabilimento-madre di Mirafiori, anello fondamentale per la presenza in Italia della Fiat intesa come casa automobilistica e non come semplice sommatoria di unità produttive. I programmi prevedevano una riconversione delle linee per avviare la produzione di un modello Jeep da destinare al mercato europeo (un Suv pare debba arrivare il prossimo anno), i fatti dicono che al momento ci sono solo altre settimane di cassa integrazione per 5 mila dipendenti – operai, tecnici, impiegati, che si aggiungono a quelle autorizzate per i dipendenti degli enti centrali – e che queste non si esauriranno prima del settembre 2013.

Tutto ciò, perché si possa incidere in modo concreto, va analizzato – come ci propone correttamente Berta nel suo saggio – in quell'ottica globale nella quale ormai agisce Marchionne. La Fiat non è più Fiat, è Fiat-Chrysler. E anche a prescindere dalla fusione, non ancora ufficializzata, con il gruppo americano (proprietario di sei impianti in Canada, Messico e Stati Uniti), il Lingotto possiede 11 stabilimenti sparsi tra Italia, Polonia, Brasile, Turchia, Argentina e India. Un altro stabilimento è appena entrato in attività in Serbia per la realizzazione della nuova 500L. Dati di produzione, occupazione e bilancio alla mano, l'Italia resta ancora importante, ma non è già più centrale negli orizzonti della casa torinese.

se e lo sarà sempre meno, mentre il mercato italiano dell'auto continua a perdere peso sulla scena mondiale, con quote via via discendenti per i marchi del gruppo.

La domanda, allora, va formulata in modo chiaro. Secondo i programmi, a fine anno la fusione tra Fiat e Chrysler sarà completata. Quale sarà il ruolo dell'Italia e dei suoi stabilimenti nel nuovo gruppo? Quale sarà la sua importanza? Fare previsioni è prematuro, però è verosimile – come ipotizza anche Berta – che dalla fusione possa prendere forma un gruppo multinazionale dell'auto che assomiglierà poco ai due contraenti del patto da cui è nato, cioè a Fiat e a Chrysler. L'impresa sarà multipolare e dovrà badare molto al profilo americano per cercare di guadagnare il consenso, essenziale per il suo successo, di Wall Street. La fama di «manager globale» di Sergio Marchionne, ideatore e realizzatore di tutta l'operazione, in questo senso non lascia molti dubbi.

La prospettiva dunque, anche in vista di un rimodellamento della compagine azionaria, sarà quella di un allentamento progressivo dei legami con l'Italia. (Per Berta, anzi, la storia della Fiat come impresa italiana sarebbe già finita con la grande crisi di inizio duemila e con la necessità di dar vita a un'operazione di integrazione internazionale). Ciò renderà più difficile e dura la battaglia per mantenere in Italia una parte importante della produzione automobilistica e la testa del gruppo, visto che per Torino, al più, sembra profilarsi un ruolo di semplice centro delle attività europee della nuova società. Ma la battaglia va combattuta. Il nostro paese, se vuole mantenere le sue (vacillanti) posizioni tra le maggiori potenze industriali del mondo, non può permettersi di perdere, dopo la chimica, l'aeronautica, le telecomunicazioni, anche l'industria automobilistica.

Per questo motivo preoccupa molto il silenzio che circonda le manovre dei piani alti del Lingotto. Lo stesso annuncio di Marchionne della possibile chiusura di uno stabilimento italiano non ha provocato particolari reazioni. Chiudere un impianto automobilistico significherebbe perdere altre migliaia di posti di lavoro e imprimere un'accelerazione sulla via del declassamento del paese che, nonostante tutto, continua a essere, dopo la Germania, la seconda nazione manifatturiera d'Europa. Eppure il governo se n'è restato ancora una volta in silenzio. Il ministro per lo Sviluppo economico, Passera, non può indugiare ancora: deve

convocare l'azienda e chiedere quanto prima conto, oltre che delle ultime affermazioni di Marchionne, dello stato di attuazione del programma di Fabbrica Italia e dei sempre più preoccupanti problemi occupazionali a esso connessi. E deve, insieme all'intero esecutivo e al Parlamento, avviare finalmente una nuova fase di politica industriale che vada ben oltre le previsioni e i contenuti del «decreto sviluppo».

Serve una politica mirata a rafforzare l'apparato produttivo nella sua globalità, con risorse, regole, interventi di sostegno e, soprattutto, con una chiara visione strategica. Serve, per il paese, un catalogo di priorità, con l'indicazione precisa dei settori produttivi che vengono considerati strategici e con l'individuazione dei fattori di sviluppo territoriale da sostenere in modo preminente. E in cima a questa lista ci deve essere l'industria automobilistica.

Ma c'è bisogno anche di una risposta chiara sul piano delle relazioni industriali. Lo stabilimento di Pomigliano (Fabbrica Italia Pomigliano) ha rappresentato e rappresenta un caso emblematico. Qui, dove si produce la nuova Panda, è stato sperimentato il primo strappo sul piano dei contenuti contrattuali. Qui, si è entrati in rotta di collisione con la Fiom. Qui, si sono determinate le condizioni del divorzio tra Fiat e Confindustria. Qui, è stata nei fatti attuata la prima fabbrica senza lavoratori iscritti alla Cgil. E qui, nonostante l'intesa sindacale prevedesse la riassunzione di tutti i cassintegrati del vecchio stabilimento, dei 5 mila lavoratori ne sono rientrati solo 3 mila, adducendo a motivazione del mancato reimpiego le solite «ragioni di mercato». E sempre qui la magistratura, poche settimane fa, ha pronunciato una sentenza (immediatamente impugnata dall'azienda che l'ha catalogata, in modo poco elegante, come «folklore locale») che, imponendo il rientro in fabbrica di 145 lavoratori iscritti alla Fiom, ha posto fine, almeno sul piano dei principi, a una odiosa discriminazione. Atti e accadimenti di segno opposto, ma che dicono come il sistema delle relazioni industriali attorno alla Fiat sia tutto da ricostruire (rapporti con la magistratura compresi). L'auspicio è che dopo quest'ultima sentenza il clima vada verso una normalizzazione e che Marchionne si ravveda sulla via dell'impugnazione.

Con l'obiettivo di un nuovo equilibrio nell'ambito delle relazioni industriali, credo vada ricercata anche una soluzione definitiva sul tema della rappresentanza sindacale nelle fabbriche e negli uffici. Il Pd a questo fine

ha presentato una proposta di legge che chiede di ripristinare l'art. 19 dello Statuto dei lavoratori nella versione precedente al referendum del 1995, al fine di consentire a tutti i sindacati appartenenti a confederazioni nazionalmente rappresentative di avere propri delegati nei luoghi di lavoro. In questo modo uno dei nodi di fondo su cui alla Fiat si è aperto lo scontro tra azienda e sindacati verrebbe sciolto. E si metterebbe un freno al sorgere di future tentazioni. Ma la questione è anzitutto di carattere «politico».

Berta, nel suo libro, lo ricorda bene quando dice che la trasformazione della Fiat e il processo di alleanza con la Chrysler hanno avuto come contraltare, in Italia, una drammatizzazione delle tensioni sindacali, come spesso avviene nelle fasi di cambiamento nell'assetto della produzione. Questo è avvenuto nel secondo dopoguerra, questo accade oggi. Questa volta però le cose stanno in modo diverso. Non c'è da parte dei vertici del Lingotto solo la volontà di venire a capo delle resistenze della Fiom, come successo altre volte in passato. C'è l'obiettivo, in larga parte già concretizzato, di riscrivere le regole – e i contratti – in base alle proprie esigenze. Non a caso, all'indomani della presentazione del progetto di Fabbrica Italia, Marchionne si premurò di dettare le proprie condizioni cui subordinare gli investimenti. Il messaggio – lo ricorda ancora Berta – era chiaro: «per un'impresa globale che voglia mantenere in funzione i propri impianti di produzione, c'era bisogno di una certezza e di una stabilità nelle prestazioni di lavoro non garantite dal quadro sindacale in vigore. Ne derivava l'istanza di una modifica in profondità delle relazioni industriali, pena la cessazione dell'attività produttiva». Detta in termini più crudi, una sorta di ricatto.

È davvero così? Meglio, la strada di nuove relazioni industriali in Italia è davvero quella intrapresa da Marchionne con la sua disdetta del contratto dei metalmeccanici, con il suo contratto dell'auto cucito su misura, la sua separazione da Confindustria, il suo tentativo di limitare il diritto di sciopero, la sua guerra alla Fiom, la sua lotta ai sindacati non collaborativi? Non lo credo. C'è bisogno di un nuovo clima, servono – è chiaro – nuove relazioni industriali e regole adeguate al mutato quadro della competizione globale. Ma sono altre le strade da seguire.

«Il nuovo gruppo internazionale che ormai si delinea – sostiene Berta – sarà assai attento a valutare le migliori condizioni di investimento anche

in base alla funzionalità delle relazioni industriali». La necessità di organizzare il lavoro delle persone rendendolo il più produttivo possibile resta, anche in un ambiente altamente tecnologico come quello che caratterizza la struttura industriale moderna – Fiat compresa – una componente decisiva per la capacità competitiva delle imprese. L'ottica della globalizzazione la impone. La strada del puro antagonismo, della logica del conflitto per il conflitto, è oggettivamente superata. La necessità di collaborare, di integrare le diverse espressioni che compongono la complessa vita di un'impresa in un disegno unitario, è ormai riconosciuto come il modo migliore per attrezzarsi a produrre e a competere in un'ottica di sostenibilità sociale e ambientale. Ma al futuro produttivo delle nostre imprese non basterà essere meno conflittuali e più collaborative. Qual è il sistema di relazioni che meglio può reggere questo modello produttivo? Io penso che sia il momento di imboccare in modo deciso la strada della partecipazione, sia attraverso accordi tra le parti sia attraverso strumenti legislativi. I lavoratori vanno coinvolti nel governo dell'impresa per mezzo dei consigli di sorveglianza, dei comitati di consultazione, delle commissioni aziendali, sui temi della salute, dell'ambiente, della redistribuzione delle risorse collegata alla produttività e alla redditività. È una scelta fondamentale, che va al di là delle semplici relazioni sindacali, prefigurando un nuovo modello sociale sul quale costruire lo sviluppo futuro. Non solo economico.

L'altro passo importante – come ho già avuto modo di sottolineare più sopra – riguarda l'applicazione di regole sulla rappresentanza e la rappresentatività condivise. L'accordo raggiunto unitariamente un anno fa da Cgil, Cisl, Uil e Confindustria fissa i principi base che regolano gli aspetti fondamentali dell'agire sindacale. Tra questi vengono definite le garanzie di efficacia per gli accordi contrattuali firmati dalla maggioranza dei rappresentanti dei lavoratori, mettendo la parola fine alla pratica dei contratti separati. L'eliminazione di rappresentanze elettive e l'esclusione dei sindacati non firmatari dai tavoli di confronto, come avvenuto in seguito all'accordo di Mirafiori, è talmente negativa e inaccettabile da rendere evidente la necessità di un intervento regolativo che poggi, tra l'altro, sul riconoscimento dell'accesso alla contrattazione e ai diritti che ne derivano per tutti i sindacati che abbiano i requisiti di rappresentatività. È una questione di civiltà sindacale che non credo possa essere catalogata sotto la voce di «folklore locale».