

Fiat: il lavoro prima di tutto

di Michele Tiraboschi

Sulla vicenda Mirafiori pare già tutto scritto. Come accaduto a Pomigliano la Fiom andrà da sola verso una orgogliosa sconfitta al referendum tra i cinquemila lavoratori della newco Fiat-Chrysler. Dopo di che si affiderà a una agguerrita – e competente – schiera di giuristi del lavoro nel tentativo di smontare, pezzo dopo pezzo, i punti più controversi degli accordi tra la Fiat, Cisl, Uil e le altre sigle sindacali firmatarie.

Per quanto sbiadita l'idea di una via causidica al socialismo pare ancora non tramontare. E del resto non si può escludere, stante l'incertezza del quadro legale e gli oscillanti orientamenti della magistratura del lavoro, che qualche punto a suo favore la Fiom possa pure conquistarlo in questo accidentato percorso di modernizzazione delle relazioni di lavoro coraggiosamente avviato da Fiat. Non certo però in modo tale da incidere sull'esito finale. Perché la sconfitta della Fiom – culturale prima ancora che politica e sindacale – è già scritta in modo indelebile nella storia delle relazioni industriali del nostro Paese.

Le scritte contro Marchionne comparse in questi giorni a Torino, accompagnate dalla stella a cinque punte, ci richiamano alla mente il lucido giudizio espresso da Walter Tobagi trent'anni fa. Di tutti gli errori che si possono imputare al sindacato – scriveva il giovane Tobagi, in un libro ancora oggi pienamente attuale, almeno rispetto a un certo modo di fare sindacato – «questo ritardo nel capire le trasformazioni sociali è quello che merita maggiore riflessione». È il segno, in fondo, che «il sindacato è riuscito a esercitare un potere di veto nelle grandi imprese e nei rapporti politici, ma non ce l'ha fatta a orientare il modello dell'economia italiana. E le forze spontanee del mercato hanno raggiunto un nuovo punto di equilibrio che tiene, sì, conto delle rigidità sindacali, ma ne tiene conto per aggirarle».

Se solo la Fiom abbandonasse gli occhiali della ideologia, per guardare alla realtà del mercato del lavoro italiano, potrebbe in effetti scorgere una miriade di deviazioni e deroghe – spesso sottoscritte dalla stessa Fiom in non poche aziende – alle regole rigide e ingessate del contratto collettivo nazionale che impediscono alle imprese del nostro Paese di competere nell'arena internazionale. Non si tratta davvero di chiedere alla Fiom di fare un passo indietro nelle conquiste sindacali. Semmai di interrogarsi perché nel 2009 lo stabilimento di Mirafiori sia stato impiegato al 64% della sua capacità produttiva, quello di Melfi al 65%, quello di Cassino al 24% e quello di Pomigliano addirittura a un incredibile 14%. E questo a fronte di un livello di saturazione della capacità produttiva in Polonia – nello stabilimento dove si fabbrica la Panda e non nel terzo mondo, dove i sindacati lottano davvero a tutela dei diritti fondamentali della persona – pari al 93%. È giusto per la Fiom che i 6.100 dipendenti dello stabilimento polacco di Fiat abbiano prodotto nel 2009 quanto i 22.000 dipendenti dei cinque stabilimenti italiani del gruppo?

Per aggirare le rigidità e l'ottusità di un quadro regolatorio antiquato una impresa globale come Fiat ha oggi varie strade e non poche scorciatoie. Per esempio localizzare gli impianti verso aree con costi del lavoro inferiori o anche decentrare e subappaltare i lavori a imprese satellite dove non esiste il sindacato, derogando, di fatto, agli standard del contratto collettivo nazionale. Oppure affrontare a viso aperto con il sindacato la sfida del cambiamento mediante intese che, nel garantire maggiore capacità produttiva agli impianti, si traducono poi in migliori retribuzioni e condizioni di stabilità occupazionale dei lavoratori. Questo è quello che avviene nel resto d'Europa. Quella che da

noi è la pietra dello scandalo, e cioè la deroga al contratto collettivo nazionale, è prassi consolidata in Germania, Austria, Olanda, Francia e Spagna dove sono da tempo praticate le cosiddette clausole di “sganciamento” sindacale in presenza di ragioni oggettive predeterminate dalla legge o dal contratto collettivo come una crisi aziendale o l’esigenza di sostegno alla competitività. Proprio come avviene ora da noi in Fiat.

Pochi mesi fa – solo per citare uno dei casi più eclatanti nel panorama internazionale – la Siemens ha condiviso con la IG Metall, il sindacato tedesco dei lavoratori metalmeccanici, un accordo che concede ai suoi 128.000 dipendenti in Germania una protezione illimitata dai licenziamenti. Questo accordo storico, per il momento di crisi che stiamo vivendo, è da molti richiamato per segnalare come negli altri Paesi virtuosi il sindacato e le imprese abbiano scelto, nella competizione internazionale, una via alta allo sviluppo. Tutto vero. A condizione però di ricordare che nel 2004, per restare competitiva, la Siemens firmava con il sindacato tedesco dei metalmeccanici uno dei tanto contestati accordi in deroga al contratto nazionale relativo all’aumento dell’orario di lavoro, da 35 a 40 ore, a parità di salario. A conferma che la sfida per l’innovazione e il cambiamento non è mai a perdere. Solo chi sta fermo e dice solo no ha la sconfitta segnata nel suo destino.

Michele Tiraboschi
tiraboschi@unimore.it

* Il presente articolo è pubblicato anche in *Il Messaggero*, 11 gennaio 2011, con il titolo *Il lavoro prima di tutto – Ma le deroghe al contratto sono ormai prassi comune in Europa*.