

Comunque la Fiom rientri

TIZIANO
TREU

La sfida della Fiat ai sindacati si conferma difficile, a Mirafiori ancora più che a Pomigliano, data l'importanza della fabbrica torinese. La sfida è ineludibile, perché riguarda la capacità delle nostre imprese di competere sui mercati globali, in cui la Fiat come tante altre aziende deve operare. È negativo che la Fiom continui a sottrarsi a tale sfida. È significativo in proposito l'atteggiamento da maggioranza silenziosa dei torinesi: come rileva Tom De Alessandri, tutti nella città hanno capito che senza firma dell'accordo "addio investimenti". Il merito dell'intesa di Mirafiori è migliorativo rispetto a quello di Pomigliano nelle regole sull'assenteismo.

L'intesa lascia però aperti problemi delicati che sono rilevanti per tutto l'equilibrio delle nostre relazioni industriali. Anzitutto resta da definire il rapporto fra l'accordo di Mirafiori e il contratto collettivo nazionale. È importante, come hanno chiesto Cisl e Uil, che l'intesa con la Fiat non esca dal quadro del contratto nazionale. L'obiettivo di un contratto di settore per l'auto può essere praticabile e restare nell'ambito del sistema esistente. Del resto l'ipotesi di un simile contratto di settore era già presente nel contratto dei metalmeccanici del 2008, firmato unitariamente dai sindacati.

Mantenere questo quadro è importante per l'equilibrio del nostro

sistema che ha avuto nel contratto nazionale un elemento centrale di garanzia dei trattamenti di base di tutti i lavoratori, e per la stessa rappresentanza confindustriale. Si tratta però di rendere tale contratto più aperto per lasciare spazio alle innovazioni necessarie a livello aziendale. Rifiutare le opportunità delle innovazioni aziendali può provocare reazioni pericolose per la stabilità e per l'efficacia delle relazioni industriali o addirittura favorire uscite delle aziende dal sistema. Su questo rischio dovrebbe riflettere anche la Cgil.

Il problema politico più grave riguarda la rappresentanza sindacale, specie della Fiom, che in mancanza di firma all'intesa rischia di essere esclusa dalla fabbrica. Una simile esclusione deriva in parte dalla legge, perché secondo l'articolo 19 dello statuto dei lavoratori come corretto dal referendum del 1995 i diritti sindacali in azienda spettano solo a chi ha firmato accordi collettivi ivi applicabili. È questa una regola molto discutibile (non era così nella versione originaria dello statuto): essa andrebbe cambiata con una nuova legge sulla rappresentanza.

Resta l'accordo interconfederale del 1993 che ammette la possibilità di partecipare alle elezioni delle Rsu anche a liste rappresentative di un numero minimo di lavoratori (5%).

La *newco* della Fiat se non sarà parte del sistema Confindustria

si sottrarrà a questa regola. Per evitare tale conseguenza che sarebbe una forzatura pericolosa occorre che prima della operatività della *newco* le parti concordino nuove regole. C'è tempo per valutarne i contenuti o in occasione degli incontri per il settore auto, dove andrebbe coinvolta anche la Fiom, o meglio in sede interconfederale. Le regole dovrebbero essere rigorose nel misurare la rappresentatività dei sindacati ma aperte nei diritti di partecipazione. È così in altri sistemi di relazioni industriali dove i diritti di partecipare alle elezioni dei rappresentanti aziendali sono riconosciuti anche a liste aperte, non strettamente sindacali, di lavoratori; e i sindacati contraenti possono concordare diritti ulteriori.

Su questo punto il nostro sistema presenta una anomalia che va corretta, auspicabilmente con un accordo fra le confederazioni, e poi per legge. A questo fine dovrebbe essere indirizzata la richiesta avanzata anche dalla Cgil di riaprire il tavolo delle regole con Confindustria. Una buona base di riferimento per le regole sulla rappresentanza è la bozza unitaria definita fra Cgil, Cisl e Uil nel 2008 cui si ispirano anche proposte parlamentari del Pd.

Ora si tratta di curare la applicazione effettiva dell'accordo di Mirafiori. L'esito del referendum sarà importante. Se l'accordo verrà ratificato anche la Fiom dovrebbe prenderne atto. Uno che se ne intende



come Bruno Manghi è convinto che in tal caso la Fiom torinese non causerà l'ingovernabilità della fabbrica (oltretutto i suoi dirigenti erano più possibilisti dei nazionali sull'accordo). Il tempo potrebbe facilitare il superamento delle pregiudiziali e favorire un esame nel merito delle condizioni richieste per far funzionare al meglio il nuovo modello organizzativo.

La Fiat è chiamata a dare prova delle capacità innovative necessarie per la competitività dei suoi prodotti. E dovrebbe anche adoperarsi, più di quanto abbia fatto finora, per coinvolgere i lavoratori e i sindacati (tutti) nelle sfide per il futuro dell'auto. È vero che le innovazioni sia produttive sia delle relazioni industriali partono dal basso: anche per questo la sfida di Mirafiori è importante. Ma le innovazioni sono tanto più efficaci in quanto siano partecipate. Lo mostrano altri esempi di grandi e medie aziende italiane che hanno saputo innovare nelle relazioni con tutti i sindacati e competere con successo, senza traumi ma con molta partecipazione.

*Il tempo favorirà
il superamento
delle pregiudiziali
e un esame delle
condizioni per
sviluppare la Fiat*

