

Così si rompe un sistema

CESARE DAMIANO

Non è solo questione di orario di lavoro giornaliero – quello “normale” potrà arrivare fino a dieci ore per turno, più gli straordinari – di pause più corte, di un minor numero di giorni di malattia pagati. L'accordo di Mirafiori segna una rottura senza precedenti nel sistema delle relazioni sindacali che si è venuto consolidando nel nostro paese nel corso dei decenni.

Il nuovo contratto non aderisce al sistema confindustriale e, di conseguenza, nella *newco* Fiat-Chrysler non è prevista l'elezione dei delegati di fabbrica e solo i sindacati firmatari potranno nominare propri rappresentanti aziendali.

Tradotto in pratica, significa che i lavoratori non avranno il diritto di scegliere, com'è avvenuto fino ad oggi, chi li rappresenta di fronte all'azienda e che la Fiom, che negli stabilimenti torinesi è tuttora il sindacato maggioritario (con il 13% delle adesioni), non potrà sedersi in futuro ad alcun tavolo di trattativa perché non ha sottoscritto l'accordo aziendale.

In questo modo viene ad essere cancellata nei fatti l'intesa interconfederale firmata nel dicembre 1993 da Confindustria e Cgil, Cisl e Uil e si fa strame delle conquiste operaie dei primi anni Settanta culminate nell'intesa Fiat del 5 agosto 1971 che ha regolato la prestazione di lavoro.

Nel testo del '93, in particolare, si stabilivano le regole della rappresen-

za sindacale nelle aziende private del nostro paese. I criteri di base per la partecipazione alle elezioni di fabbrica erano: la sottoscrizione dei contratti nazionali o la raccolta di firme tra i lavoratori per la presentazione delle liste.

La nuova norma, imposta dalla Fiat con la minaccia di dirottare all'estero gli investimenti annunciati per Mirafiori, opera un cambiamento inaccettabile nelle regole della rappresentanza. E costituisce un errore politico rilevantissimo, destinato a ritorcersi in futuro contro la stessa azienda. La sfida del mercato globale, che nel settore automobilistico è particolarmente difficile, richiede, per essere vinta, il massimo del consenso. Spaccare il sindacato emarginando la componente più forte, oltre che ledere i principi basilari della democrazia, significa imboccare la direzione opposta. Prima che sia troppo tardi, urge una correzione.

Ha ragione il Capo dello Stato quando auspica un modo più costruttivo di discussione. E, soprattutto, quando afferma la necessità di affrontare il nodo della rappresentanza sindacale. L'appello di Napolitano va ascoltato. In parlamento alcuni esponenti del Partito Democratico hanno, da tempo, depositato proposte di legge finalizzate a recepire con una legislazione di sostegno le regole relative alla rappresentanza e alla rappresentatività del sindacato, coerenti con il documento unitario definito da Cgil, Cisl e Uil nel 2008. Per ricostruire un sistema di relazioni industriali degne di un paese moderno credo si debba ripartire

da qui. Ma per far ciò bisogna tornare a tessere il filo dell'iniziativa politica e riprendere il dialogo.

In questo senso, le ultime affermazioni del **ministro del Lavoro, Sacconi**, non sono certo di aiuto. Dichiarare che l'accordo del '93 sulla rappresentanza è morto perché è stato sostituito da quello del 2009, voluto dalla maggioranza delle parti sociali, va contro l'esigenza sostenuta da tutti di avere regole di rappresentanza che garantiscano ai lavoratori di poter scegliere liberamente il proprio sindacato nel luogo di lavoro.

Resta il problema dell'immediato. L'intesa sarà sottoposta al giudizio dei lavoratori questa settimana. Più che un referendum, se si sta alle parole di Marchionne, sembra un ultimatum.

Ma la strada è obbligata. Non si tratta tanto di valutare l'intesa nelle sue pieghe (anche se, relazioni industriali a parte, qualche miglioramento sia pure insufficiente, rispetto ai punti più controversi dell'accordo per Pomigliano, c'è). Si tratta, di guardare all'operazione nel suo insieme.

Una vittoria del “no” farebbe saltare l'investimento, fornirebbe al Lingotto l'alibi per delocalizzare e si ritorcerebbe contro i lavoratori, contro Torino e, più in generale, contro l'industria automobilistica italiana. Nel caso di vittoria del “sì” al referendum, l'apposizione di una firma tecnica o critica da parte della Fiom, come ha suggerito la Cgil, consentirebbe, invece, di riaprire la partita e, alla Fiom, di restare nel gioco. Non sarebbe, d'altra parte, la prima volta alla Fiat. Già nel 1955 la Fiom si dichiarò disponibile alla firma di un'intesa che non condivideva, motivandola con la necessità di “impedire la manovra e le finalità del padrone”. Una firma per non divi-



dere i lavoratori e per non “escludere la Fiom per un lungo periodo di tempo da ogni forma di contrattazione aziendale”. È una pagina magistrale di storia del sindacato degli anni '50 contenuta nel libro “Gli anni duri della Fiat” di Emilio Pugno e Sergio Garavini. E lo stesso avvenne nel 1996, in occasione del rinnovo del contratto integrativo di gruppo, con la firma motivata attraverso “una adesione critica all'accordo” a causa del dissenso della Fiom sul meccanismo del premio di risultato.

Certo, è un passo difficile. L'intesa comporta un grosso sacrificio per i lavoratori. Ma Susanna Camusso ha ragione. Se vincono i sì non esistono, a mio avviso, alternative alla firma tecnica. Autoescludersi sarebbe un errore gravissimo.

*Ma la Camusso
ha ragione:
se vincono i sì
non c'è
alternativa alla
firma tecnica*

