

Pomigliano d'Arco, un accordo che fa discutere Farà anche scuola?

di Emmanuele Massagli e Michele Tiraboschi

Gli analisti prevedono che nel 2010 gli ordini del mercato dell'auto diminuiranno del 15%, raggiungendo i più bassi valori registrati dal 1994. In tre anni il mercato europeo ha perso quasi un quarto dei volumi e serviranno almeno altri quattro anni per tornare ai livelli di vendita pre-crisi. La Fiat, come tutti i grandi produttori del settore, ha risentito della congiuntura economica negativa (si veda Pietro Manzella e Barbara Winkler (a cura di), *Il settore automobilistico tra crisi e prospettive future*, Dossier Adapt 2010, n. 25). Le politiche intraprese dal gruppo torinese negli ultimi anni lo dimostrano, prima fra tutte la chiusura dello stabilimento di Termini Imerese. Da un punto di vista meramente aziendale, quello non è il solo insediamento della Fiat ad essere eccessivamente improduttivo. Alla notevole capacità industriale della fabbrica di Melfi, fa infatti da contraltare la modesta performance dello stabilimento campano di Pomigliano d'Arco: meno di 36.000 auto prodotte nell'ultimo anno, a fronte di una capacità installata di 240.000 veicoli, come si legge nella relazione di Sergio Marchionne alla assemblea degli azionisti di Fiat dello scorso marzo. Risultati impressionanti, in negativo, se paragonati alla produttività delle industrie dello stesso gruppo in Polonia. Come documentato da inchieste giornalistiche, si stima, infatti, che i 5.798 lavoratori polacchi producano lo stesso numero di autovetture dei 20.000 operai italiani. Non solo: se sono vere le cifre comunicate da Fiat Group, costano un terzo dei loro colleghi italiani. Queste estreme differenze produttive non sono spiegabili solo con l'elevato assenteismo che si osserva nel sito Fiat di Pomigliano d'Arco, sebbene sia questo un motivo di profonda riflessione manageriale e culturale: nello scorso anno si sono registrate giornate con un numero di assenti pari a un terzo del numero totale dei dipendenti.

È dunque evidente che, dietro allo scontro sulla legittimità industriale, politica e costituzionale dell'accordo definitivamente siglato il 15 giugno tra Fiat, Fim, Uilm e Fismic, si decide non solo il destino della futura esistenza della fabbrica partenopea, ma ancor prima la posizione strategica della produzione di automobili in Italia, come del resto chiarito nelle premesse dello stesso accordo. I risultati industriali recentemente presentati da Sergio Marchionne, la decisa chiusura dello stabilimento di Termini Imerese, l'estremo vantaggio economico della produzione all'estero e la copertura politica quasi bipartisan sono tutti fattori che rivelano quanto sia concreta la possibilità di disinvestimento dell'azienda torinese dalla Campania e forse anche dall'Italia qualora non sia accolto il nuovo piano industriale.

Di conseguenza il posto di lavoro dei 4.473 operai – così come quello dei tanti lavoratori dell'indotto – dipende dalle vicende dei prossimi giorni. L'estrema importanza, effettiva e simbolica, che questa crisi sta sempre di più assumendo fa propendere verso il giudizio che la risoluzione del caso Pomigliano non determinerà esclusivamente il futuro del secondario campano, quanto l'evoluzione delle relazioni industriali italiane.

La partita si gioca, infatti, attorno ad alcune specifiche parti dell'intesa raggiunta tra Fiat e sindacati, ad eccezione della Fiom, che sembrano bene interpretare gli spazi di manovra concessi al livello aziendale dall'accordo sugli assetti contrattuali dello scorso 22 gennaio 2009 (si veda Valerio Berti (a cura di), *La riforma degli assetti contrattuali*, Dossier Adapt 2010, n. 5). In particolare, il sindacato di categoria della Cgil lamenta la deroga *in peius* del contratto collettivo nazionale

relativamente all'orario di lavoro, alla malattia e alle qualifiche. Con ancora più forza la Fiom denuncia il divieto di sciopero, la nuova forza dei provvedimenti disciplinari verso chi non attua l'accordo e il clima ricattatorio dell'aut aut formalizzato dai vertici aziendali. Per queste stesse ragioni i metalmeccanici del primo sindacato italiano non esitano a ritenere incostituzionale l'accordo.

A onor del vero le posizioni dei giuslavoristi sono molto difformi su questo punto, ma sembra maggioritaria la corrente di chi crede essere nelle disponibilità della contrattazione ciò che è sottoscritto nel documento.

I toni sono crescenti, connotati da un accento che richiama gli anni settanta e ottanta. Scrive il sindacato: «La Fiom è consapevole che quanto sta avvenendo nel mondo del lavoro è parte di un disegno più generale, dove interessi antichi e forti puntano a colpire tutti gli equilibri sociali e anche gli assetti democratici del nostro paese. Non è un caso che, mentre si aggredisce il Contratto nazionale e lo Statuto dei lavoratori, si mette in discussione la libertà di stampa e l'autonomia della magistratura. È un modello autoritario e regressivo di gestione della crisi che si vuole imporre a tutti i livelli e in tutte le sedi del nostro paese». Ancor meno pacate sono le dichiarazioni dei dipendenti Fiat polacchi, che stanno perdendo la sfida, tutta interna, per la produzione della Panda: «Adesso stanno chiedendo ai lavoratori italiani di accettare condizioni peggiori, come fanno ogni volta. A chi lavora per loro fanno capire che se non accettano di lavorare come schiavi qualcun altro è disposto a farlo al posto loro. Danno per scontate le schiene spezzate dei nostri colleghi italiani, proprio come facevano con le nostre. In questi giorni noi abbiamo sperato che i sindacati in Italia lottassero. Non per mantenere noi il nostro lavoro a Tychy, ma per mostrare alla Fiat che ci sono lavoratori disposti a resistere alle loro condizioni».

Ma se il registro di queste dichiarazioni conquista l'attenzione mediatica, non di minore importanza sono le considerazioni dei sindacati che, in forza di un realismo attento alla preservazione del posto di lavoro, hanno deciso di firmare la proposta della Fiat.

Scrivono Fim, Uilm e Fismic ai lavoratori: «Abbiamo fatto l'unica cosa sensata che un sindacato poteva fare: un accordo per portare investimenti e sviluppo produttivo a Pomigliano, assicurando lavoro e reddito per i lavoratori e le loro famiglie, per mettere al sicuro il progetto di rafforzamento della produzione industriale dell'auto in Italia».

Ovviamente anche per l'amministratore delegato della Fiat questa è l'unica strada percorribile, l'unica soluzione concreta a fronte di giudizi ideologici e anacronistici: «Stiamo facendo discussioni su televisioni e giornali su ideologie che ormai non hanno più corrispondenza con la realtà, parliamo di storie vecchie di 30, 40, 50 anni fa, parliamo ancora di padrone contro lavoratore, ma sono cose che non esistono più».

È davvero l'unica soluzione possibile?

Il mercato dell'auto sembra rispondere affermativamente: con questo ritmo di produzione e questi costi Pomigliano è costretta a chiudere. Per questa ragione i consulenti di Fiat hanno ridisegnato l'intera struttura fisica e organizzativa del polo industriale, adattando la linea ai dettami del World Class Manufacturing e alla metrica Ergo-Uas, con l'intenzione di produrre 280.000 mila auto all'anno, più di 1.050 mila al giorno. L'investimento costa 700 milioni e necessita della approvazione dei lavoratori, della garanzia che saranno rispettati i tempi dettati.

Martedì 22 giugno i lavoratori sceglieranno se accettare questa richiesta o rispedirla al mittente, col rischio, però, di perdere il lavoro.

La particolare situazione psicologica che ha accompagnato le trattative e accompagnerà le consultazioni impedisce di definire questa trattativa tra sindacati e impresa come esempio di una cultura partecipativa delle relazioni industriali. La certezza che una rottura nelle negoziazioni avrebbe portato al disinvestimento della Fiat ha, per forza di cose, condizionato l'atteggiamento anche delle forze sindacali che hanno poi firmato. Ma proprio la particolare situazione venutasi a creare permette di leggere questo accordo come un esempio di responsabilità datoriale e sindacale. Datoriale perché la Fiat, come ha dichiarato agli azionisti Marchionne, avrebbe tutte le ragioni economiche per chiudere lo stabilimento di Pomigliano trasferendo la produzione all'estero;

sindacale perché per la prima volta le associazioni di rappresentanza dei lavoratori, anche in coerenza con la riforma degli assetti contrattuali del gennaio 2009, hanno accettato di derogare al contratto collettivo nazionale pur di salvaguardare la produzione, preferendo limitare gli spazi di intervento (che pure c'è stato, come dimostra la successiva creazione del comitato paritetico) piuttosto che irrigidirsi sulla posizione “tradizionale”.

In questo senso l'intesa del 15 giugno può effettivamente rappresentare una svolta storica delle relazioni industriali italiane, che prendono atto di un contesto economico non più interpretabile con i criteri formalizzati negli anni '70. Uno scenario estremamente competitivo e mutevole, sempre meno a disposizione della contrattazione col “padrone” e col “capitale”, ma sempre più sopportabile solo attraverso il confronto con l'impresa e la partecipazione ai risultati aziendali.

Il progresso economico ha quindi avvicinato le parti, indipendentemente dalla loro volontà.

Questo avvicinamento, che è in fondo giustificato dal fine comune, seppure visto da due punti di vista speculari, ovvero la sopravvivenza della produzione e del lavoro, si sta osservando anche a Pomigliano.

Nonostante le tante domande che rimangono aperte (cosa succederà se i sì vinceranno con un minimo scarto? davvero la Fiat, con le nuove tecniche, crede di riuscire a portare la produzione alle dimensioni dichiarate aumentando l'orario di lavoro di dieci minuti e spostando la pausa mensa a fine turno?) è questo realismo ad essere alla prova del voto di martedì.

Un voto che non deciderà solo del futuro di Pomigliano, ma della capacità del sistema italiano di relazioni industriali di affrontare la sfida della competizione mondiale.

Anche e soprattutto grazie ai lavoratori e al coraggio di quel sindacato che, da tempo, non si limita a dire no.

Emmanuele Massagli
Ricercatore Adapt

Michele Tiraboschi
tiraboschi@unimore.it