

IL CASO FIAT: E SE LA SOLUZIONE LEGISLATIVA FOSSE LA MIGLIORE?

Maurizio Castro
Senatore della Repubblica

La vicenda Fiat ha portato a una brusca accelerazione del processo di modernizzazione delle relazioni industriali in Italia. Con la complicità della Grande Crisi, che ha modificato profondamente tutti i parametri di riferimento dei modelli competitivi tradizionali, fondati sul primato del processo sul prodotto, del costo sul valore e dei compiti sulle competenze, il Progetto "Fabbrica Italia" ha posto per la prima volta nel dopoguerra il nostro sistema sindacale nella condizione di divenire un vettore di sviluppo per le aziende impegnate nell'arena internazionale, anziché un fattore di rallentamento o di inibizione.

Ciò è stato colto con nitidezza dai soggetti che più intensamente e autenticamente hanno riconosciuto l'irrevocabile "cambiamento di stato" dei rapporti economici e sociali generato dalla Grande Crisi: il Governo, che lungo la traiettoria "ordoliberalista" disegnata sui valori della responsabilità, della coesione e della partecipazione ha costruito la sua terapia (si pensi solo alla detassazione della remunerazione flessibile prodotta dalla contrattazione decentrata); le organizzazioni sindacali riformiste, con CISL e UIL in testa, che hanno scelto la via della collaborazione collocandola in un esplicito orizzonte valoriale di tipo comunitario; e le associazioni datoriali, con Confartigianato e, in modo un po' incerto e nervoso, Confindustria, consapevoli dell'inapplicabilità al contesto italiano tanto di strumentazioni congiunturali vocate alla spesa quanto di forzature neolibériste.

Ciò non è stato colto, invece, dalla CGIL, che per troppo tempo ha assecondato la deriva anabattista della FIOM, trascinando nelle proprie incertezze gran parte dei partiti di opposizione. Soltanto il tenace coraggio della Fiat, sospinto da una sorta di frenesia profetica del suo leader Sergio Marchionne, ha condotto sino allo scontro in campo aperto, a Pomigliano, a Mirafiori, a Grugliasco, conclusosi con la sconfitta militare dell'alleanza spartachista organizzata da Maurizio Landini. Nel giro di pochi mesi, la stessa intesa del 22 gennaio 2009 sugli assetti contrattuali è parsa canuta ed esangue, così come fuori dal tempo si è rivelato il Protocollo Ciampi del 3 luglio 1993; e dunque è emersa la necessità di un nuovo quadro regolatorio per le relazioni industriali, che sapesse fondarle propulsivamente sul primato tendenziale del contratto sulla legge, sullo spostamento del baricentro negoziale dal livello nazionale a quello aziendale e territoriale, sulla valorizzazione della dimensione collettiva e corale del confronto, sulla contiguità al luogo generativo della qualità competitiva rappresentato dalla concreta comunità aziendale, su una piattaforma antropologica di tipo cooperativo e partecipativo.

Di qui è scaturito il patto del 28 giugno, cui si è piegata, ritrovando un pragmatismo antico e non ancora del tutto inaridito, la stessa CGIL. Quel patto sancisce il cambio di paradigma dettato dalla campagna Fiat, e supera compiutamente e definitivamente sia la "sindrome di Palazzo Vidoni", e cioè quel condizionamento genetico delle relazioni industriali italiane che dagli Anni Venti ha reso strutturalmente gracili, o addirittura inibito, le regolazioni contrattuali modulate sulla specificità organizzativa della fabbrica e delle sue proiezioni competitive, sia la "sindrome dell'Autunno

Caldo", e cioè quella deformazione duale del mercato del lavoro e delle relazioni industriali introdotta negli Anni Settanta con lo Statuto creando un'area di iper-regolazione garantista e consociativa nelle grandi imprese e un'area anomica, opaca e cripto-adattativa nelle piccole imprese.

Non a caso, a mio avviso la novità forse più interessante dell'accordo interconfederale del 28 giugno consiste nel rilancio del modello fondato sulle rappresentanze sindacali aziendali, che abbandona il carattere residuale cui l'aveva condannato il Protocollo del 1993 e recupera la sua funzione propellente nelle dinamiche contrattuali. Le r.s.a. valorizzano la miglior esperienza italiana della confederalità, restituendo alle associazioni sindacali il ruolo di portatrici coerenti d'interessi generali e ponendo rimedio alla deriva localista e assembleare di cui le r.s.u. erano spesso rimaste vittime. Attraverso la restituzione alle associazioni sindacali, e alle r.s.a. che ne sono le articolazioni organizzative nei luoghi di lavoro, del primato politico e funzionale nella rappresentanza rispetto alle r.s.u., per loro natura e vocazione prigioniera, in una sorta di giacobinismo regressivo, del perimetro difensivo dei lavoratori più garantiti e meno aperti all'innovazione sociale e contrattuale, torna al centro delle relazioni industriali italiane quella cultura della responsabilità, della collaborazione e della partecipazione che abbiamo richiamato all'inizio di queste nostre riflessioni come lo strumento più vero e più potente di superamento della crisi e di rinascimento patriottico dell'economia.

Resta tuttavia un nodo da sciogliere, e non di scarso momento. La natura non retroattiva delle norme sulla derogabilità contenute nell'intesa, come hanno unanimemente rilevato sia i suoi autori sia i suoi commentatori, lascia esposta Fiat a un rischio drammatico: quello di veder vanificati gli esiti vittoriosi della propria battaglia democratica (ha vinto con i voti dei lavoratori!) in una guerriglia giudiziaria defaticante e corrosiva; ovvero quello di dover peggiorare quegli stessi esiti in un negoziato "postumo" inquinato e condizionato dall'esistenza di un diritto di veto in capo al soggetto sindacale sconfitto, la FIOM. Una situazione, in tutta franchezza, inaccettabile. Per uscirne, la Fiat sarebbe costretta ad abbandonare Confindustria, per provare a riparare il suo successo dentro le mura di una "newco" inattaccabile dagli agguati causidici: ma, a sua volta, questa soluzione intaccherebbe in modo quasi irrecuperabile la regola della sussidiarietà che fonda nelle relazioni fra grandi soggetti collettivi, dotati di scandita responsabilità istituzionale e di vivificante autonomia, la forza e la capacità di sviluppo del Paese in una dimensione cruciale del suo futuro economico.

Ho dunque l'impressione, essendo impossibile per la Fiat e per le organizzazioni sindacali firmatarie degli accordi di Pomigliano e Mirafiori recedere dalle proprie determinazioni contrattuali sancite dal referendum, essendo parimenti impossibile per la CGIL superare il punto di caduta dell'intesa del 28 giugno rappresentato dalla sua non retroattività ed essendo infine impossibile che gli enormi investimenti del Gruppo in Italia siano affidati all'attesa lentissima e incertissima di una verifica giudiziaria, che l'unica soluzione, plausibile e praticabile, sia la soluzione legislativa: la quale, nella prospettiva del recepimento integrale dei contenuti del 28 giugno, assuma la responsabilità di blindare gli accordi locali presupposto del Progetto Fabbrica Italia. È una responsabilità limpidamente e compiutamente politica, in una condizione di emergenza economica e occupazionale che legittima un intervento straordinario, un'eccezione - quasi per stato di necessità - alla regola del primato



dell'autonomia delle parti sociali. Oltretutto, proprio l'esistenza del patto del 28 giugno esonererebbe dal rischio di un'intrusione "contenutistica" nelle materie vocationalmente delegate alle parti sociali, versandosi invece in una ristretta, perimetratissima area di estensione, per una sorta di "analogia temporale", dei medesimi contenuti già adottati liberamente dalle parte stesse.

Insomma, non credo davvero si possa escludere Fiat, che ha generato le condizioni per la modernizzazione, dai risultati della modernizzazione medesima: sarebbe un beffardo paradosso italiano che non ci possiamo davvero permettere. L'affidabilità, la stabilità, la consistenza, delle relazioni industriali sono oggi un fattore decisivo di attrazione di investimenti innovativi e di qualità imprenditoriale nel nostro Paese. Dopo aver messo in sicurezza, con i medesimi criteri, il processo del lavoro con la recente riforma del Collegato Lavoro, scogliere il grumo simbolico che ancora imprigiona il caso Fiat ha il valore di una riforma strutturale: e s'ha da fare.