

LA STRATEGIA FIOM E I RISCHI PER IL SETTORE AUTO

Il ricorso ai giudici delegittima la rappresentanza

SERGIO SOAVE

Le prospettive dell'industria automobilistica (e non solo) in Italia sono arrivate a un bivio cruciale. Il 2 maggio si svolgerà il referendum tra i lavoratori della ex Bertone, in cassa integrazione da 6 anni, che debbono decidere se accettare il sistema contrattuale vigente nelle altre aziende della Fiat oppure se seguire la linea del rifiuto sostenuta finora dalla Fiom e che è considerata dall'azienda ostativa all'investimento per la produzione della nuova Maserati in quell'azienda. La Fiom-Cgil si è impegnata a rispettare il giudizio dei lavoratori, e questa sarebbe una novità, che contraddice il rifiuto di prendere atto della sconfitta subita a Pomigliano e a Mirafiori, per ribaltare la quale il sindacato metalmeccanico della Cgil intende ottenere una sentenza che renda inagibile il nuovo contratto per i suoi iscritti. Sergio Marchionne ha replicato che le azioni legali intraprese potrebbero influire sullo sviluppo di Fabbrica Italia, il progetto della Fiat per lo sviluppo della produzione negli stabilimenti italiani. Per la verità anche Susanna Camusso, segretario generale della Cgil, non sembra affatto convinta che la via giudiziaria possa essere un'alternativa ragionevole ed efficace alla contrattazione. L'ala antagonista della sua confederazione, però, sembra orientata a sabotare gli accordi sottoscritti dalle altre sigle e confermati dal voto dei lavoratori in tutti i modi. Sia sotto l'aspetto economico e sociale, sia sotto il profilo istituzionale, la trasformazione della dialettica sindacale in vertenza giudiziaria presenta evidenti controindicazioni, indipendentemente dagli aspetti strettamente giuridici di merito, che appaiono comunque assai

controversi.

In un mercato globale, com'è senza dubbio quello dell'automobile, l'allocazione degli investimenti è condizionata in modo decisivo dalla possibilità di renderli effettivamente produttivi in un clima di collaborazione o almeno di piena lealtà tra le parti sociali. Favorire gli investimenti è la condizione per poter successivamente contrattare al meglio le conseguenze di distribuzione dei proventi tra capitale e lavoro. In questa logica si sono mosse la Cisl, la Uil e la Fismic, che hanno contrattato un nuovo rapporto di lavoro per i dipendenti del settore automobilistico. La richiesta di ingabbiare le nuove esigenze di competitività nelle maglie strette della contrattazione precedente avrebbe portato allo spostamento delle produzioni in Paesi dove questo problema non si sarebbe posto. Naturalmente si è trattato di uno sforzo di buona volontà, che comporta anche sacrifici, ma che ha convinto la maggioranza dei lavoratori.

Sul piano istituzionale vale la pena di ricordare il recente richiamo di Giorgio Napolitano alla lungimiranza dei costituenti che garantirono l'articolazione e l'autonomia dei corpi sociali. È un principio basilare della sussidiarietà quello che riconosce alla pattuizione libera il diritto di definire le relazioni sociali, che poi se necessario avranno una sanzione pubblica. Questo significa che sono i soggetti sociali i protagonisti, non lo Stato, che ne riconosce l'autonomia e tutela l'estensione *erga omnes* delle loro concertazioni. Cercare cavillosamente di negare la sostanza di questo principio ha anche l'effetto di ridurre a subalternità – al governo o alla magistratura conta poco – la libertà contrattuale delle imprese e dei lavoratori, con effetti che a lungo termine potrebbero essere di delegittimazione delle rappresentanze stesse.

