

## La seconda Repubblica delle relazioni industriali

PAOLO GHEZZI

**A**ttaverso il contratto di Mirafiori per la nuova joint-venture con Chrysler (e attraverso quello, precedente e analogo, di Pomigliano) il gruppo Fiat ha voluto inaugurare la seconda Repubblica delle relazioni industriali in Italia, non solo togliendo o limando una serie di diritti considerati acquisiti dai lavoratori, ma anzitutto scardinando un elemento finora ritenuto fondamentale e irrinunciabile della costituzione materiale in ambito economico: la contrattazione collettiva nazionale dei rapporti di lavoro.

Rompere l'implicita obbligatorietà della contrattazione-concertazione con tutte le principali forze sindacali, rompere il fronte dei sindacati firmando accordi con i moderati (in questo caso, Cisl e Uil) e isolando i radicali (la Fiom-Cgil), rompere lo stesso fronte unitario di Confindustria (attraverso la costituzione di due new.co, cioè nuove società automobilistiche, che non aderiscono all'organizzazione degli industriali con la paradossale benedizione della stessa presidente Marcegaglia), rompere la ritualità della contrattazione garantita dal governo, rompere il tabù dell'italianità della fabbrica simbolo del boom industriale italiano (Fabbrica Italiana Automobili Torino) proponendo esplicitamente localizzazioni produttive alternative in altri Paesi: sono queste le rotture poste in essere dal supermanager italo-canadese Sergio Marchionne con gli accordi aziendali proposti per gli stabilimenti Fiat di Pomigliano (Napoli) e di Mirafiori (Torino).

Esattamente trent'anni dopo la marcia dei quarantamila "quadri" impiegati o colletti bianchi di Torino contro il predominio delle confederazioni metalmeccaniche degli operai in tuta blu, Marchionne nel 2010 ha cercato di realizzare finalmente e compiutamente la controrivoluzione delle relazioni sindacali che dovrebbe far uscire l'Italia dal "medioevo" del paralizzante – secondo la sua visione – garantismo post-sessantottino cristalliz-

zato nello statuto dei lavoratori del 1970 (un altro anniversario simbolico, esattamente 40 anni prima).

Mentre la politica si avvita nella lunghissima tragicomica agonia del berlusconismo, insomma, il compito di aprire la nuova era dell'industria italiana che nonostante tutto resiste (con le fabbrichette ma anche con qualche pezzo di grande industria) alla glaciazione della finanziarizzazione d'Occidente, alla dissoluzione della produzione hard in un tessuto economico soft terziarizzato e virtuale, ad uno scenario post-fordista e immateriale, se l'è assunto dunque l'uomo dal maglione blu d'ordinanza: e un giorno bisognerà pure analizzare quanto la sua immagine non convenzionale, di capitano d'industria senza la giacca e cravatta perché si sporca le mani con le imprese impossibili ma sacrosante, faccia parte di una precisa strategia di mitizzazione iconografica e di celebrazione mediatica del Nuovo Eroe.

Certo, la radicalizzazione dello scontro a Mirafiori, con il referendum che ha spaccato in due i cinquemila dipendenti – chiamati ad un compito ingiustamente e immensamente più grande di loro, e cioè decidere le sorti delle future relazioni industriali in Italia – ha già portato a casa due risultati straordinari, nell'ottica del profeta Marchionne e dei suoi numerosi seguaci: l'espulsione dalla fabbrica delle rappresentanze sindacali che non firmano l'accordo e la consacrazione della contrattazione aziendale non più come complementare, ma sostitutiva degli accordi collettivi nazionali.

Che questa operazione abbia ricevuto la benedizione non solo della Confindustria, ma anche del governo del centrodestra, nelle persone del ministro al lavoro e dello stesso presidente del Consiglio (che, sguazzando al solito nei suoi eccessi, si è spinto ad approvare entusiasticamente l'idea di portare la produzione delle automobili italiane all'estero in caso di sconfitta al referendum, raro esempio di autolesionismo di Stato), significa chiaramente che l'uomo dal maglione blu ha compiuto uno strappo che rientra perfettamente in una nuova visione del capitalismo sostenuta anche a livello politico dal presidente del consiglio-imprenditore e dai suoi alleati.

La "tecnicalità" dell'accordo di Mirafiori (riduzione delle pause, giro di vite sull'assenteismo, sabati lavorativi obbligatori, eccetera) conta relativamente poco in confronto alla sua portata politico-ideologica: lo scardinamento di un sistema di relazioni industriali che sicuramente aveva pesanti difetti (l'estenuante lunghezza delle trattative, la rigidità degli accordi, l'eccessivo protezionismo del lavoratore anche nelle sue improduttività manifeste, il vincolismo dei lacci e laccioli burocratici che ingabbiano l'elasticità aziendale, eccetera) ma aveva il pregio di salvaguardare un'unità

nazionale delle relazioni industriali e sindacali che era anche una garanzia di equità generale per il sistema Paese.

Aggiungiamo pure che gli oneri (contributivi, previdenziali, fiscali) che gravano sul costo del lavoro pagato dagli imprenditori in Italia sono tra i più alti al mondo e certo non incentivano i grandi investimenti, e si capirà perché, per la stragrande maggioranza degli industriali, Mirafiori è un capolinea e un nuovo inizio.

### **Ragionevoli obiezioni**

Alla filosofia “liberista” di Marchionne, peraltro, vanno contrapposte una serie di ragionevoli obiezioni.

1) Il capo della Fiat adesso disdegna gli aiuti statali (in Italia, perché negli USA li incassa), ma non va dimenticato che lo Stato continua a finanziare le casse integrazioni e nel passato ha beneficiato l'azienda con scelte industriali, sgravi fiscali e agevolazioni di ogni tipo, basti ricordare gli incentivi alla rottamazione delle vecchie auto che si traducono in fatturato extra.

2) Anche se non ci fossero o non ci fossero stati “aiuti di Stato”, una costituzione democratica e il governo al potere può e in certi casi deve dettare condizioni alle industrie che stanno sul suo territorio, pur rendendosi conto che la competizione è ormai globale e che il confronto va fatto a livello internazionale.

3) La contrattazione aziendale non è incompatibile con una più snella, essenziale ma basilare contrattazione nazionale, che fissi la cornice per gli accordi secondari (aziendali o territoriali che siano).

4) L'emarginazione dei sindacati più duri potrà anche spostare buona parte della conflittualità fuori dai cancelli della fabbrica ma rischia di innescare ancora più gravi scontri sociali che non possono non riverberarsi inevitabilmente anche dentro gli stabilimenti.

5) L'ottimizzazione dei processi produttivi non basta a conquistare competitività: senza innovazione di prodotto (e qui la Fiat negli ultimi anni ha combinato davvero poco) non si guadagna mercato.

6) I salari degli operai italiani restano bassi e i compensi del supermanager col maglioncino blu e dei suoi colleghi, anche quando le società che guidano sono in pesante perdita, restano offensivamente stratosferici sia in relazione ai loro meriti industriali sia da un punto di vista di com-

patibilità e giustizia sociale. 5 milioni di euro l'anno, dunque oltre 13mila euro al giorno (Marchionne) contro una forfezzazione dei 10 minuti di pausa tagliati pari a 0,1877 euro l'ora: meno di 19 centesimi (gli operai di Mirafiori). C'è qualcosa che non torna, in queste cifre. O no?

Che poi anche la Fiom sbagli a non riconoscere la legittimità del referendum (per quanto ricattatorio potesse essere) è un altro discorso; che Landini abbia torto ad annunciare che la Fiom contrasterà «con tutti gli strumenti possibili» (tutti? nessuno escluso?) è pacifico; che in tempi di crisi si debbano anche trangugiare sacrifici salariali e organizzativi in nome di investimenti produttivi rilevanti (un miliardo di euro), è realistico. E, come ha affermato il sindaco di Torino Chiamparino, «se vince il sì restano aperte tutte le prospettive, la possibilità di incalzare Marchionne sugli investimenti e di incalzare il governo». Teoricamente, è così. Il problema è che il governo ha scelto di tifare impudicamente Marchionne e di sgattaiolare nel minimalismo pilatesco di fronte alle legittime obiezioni sindacali. Interpellato sulla possibilità di una legge sulla rappresentanza sindacale il ministro Sacconi ha risposto: «Non credo, nessuno tranne un sindacato chiede questa legge». Come se le leggi su questioni sociali rilevanti dovessero essere promulgate solo “su richiesta”. Ma sono i leader più consapevoli della stessa Fim-Cisl che si interrogano sulla gestibilità di una fabbrica da cui, per contratto e per sconfitta referendaria, è stata epurata la Fiom.

Forse quello del 23 dicembre 2010 per Mirafiori non è «l'accordo della vergogna», come sostiene la Fiom, ma di sicuro è uno strappo epocale e una pietra d'inciampo nelle relazioni industriali del nostro Paese. Purtroppo lo stesso PD si è diviso nella valutazione dell'accordo e dunque di fronte ai peana marchionnici del governo il centro-sinistra non ha saputo contrapporre un'analisi e una proposta di ragionevole riformismo, capace di difendere il pluralismo della rappresentanza sindacale e la logica “di salvaguardia” della contrattazione nazionale.

Un'indiscussa autorità in materia, il giuslavorista e parlamentare democratico Pietro Ichino, ha sostenuto che l'accordo di Mirafiori serve a «togliere il potere di veto alle minoranze e aprire il sistema agli investimenti stranieri e ai piani industriali innovativi». Vada per la sconfitta del veto minoritario, ma ci resta il dubbio che un “sistema Paese” possa e debba proporsi agli investitori esteri e agli industriali innovativi con programmi e con norme che vadano al di là della compressione contrattualizzata dei diritti dei lavoratori nelle fabbriche. ■