

NOTA per un confronto sulla vicenda Fiat.

Dopo la grande crisi economica-finanziaria del 1992 e poi nel 1994 della politica con il “tornado” di Mani Pulite, il dibattito ed il confronto si è caratterizzato, in prevalenza, con toni alti e titoli “gridati” sui media e conseguentemente nel sociale; sovente si è proceduto con grandi semplificazioni dei problemi affrontati che hanno incentivato le contrapposizioni e fatto insorgere pregiudiziali a piè sospinto. L’abuso dei termini “essere moderni e riformisti” e il contrappasso “essere conservatori e arretrati” ha fatto il resto per scavare fossati anche nel mondo sindacale, ai vertici come alla base. La vicenda Fiat è paradigmatica di questa somma di negatività. Questo ha impedito sovente di costruire ragionamenti che cogliessero il positivo delle diverse argomentazioni. Soprattutto questo ha fatto arretrare il livello della partecipazione e la capacità di proporre, di coinvolgere e di essere coinvolti.

Cig crescente e progressivo allontanamento della pratica sindacale dalle condizioni di lavoro

Il progressivo allontanamento della pratica sindacale dalla condizione di lavoro e il prevalere delle logiche concertative di tipo generale hanno reso anche le organizzazioni sindacali più esposte a questo fenomeno, più fragili nella loro autonomia e nella loro identità, più deboli di fronte alla determinazione con cui negli ultimi dieci anni la strategia delle forze al governo ha teso a trasformare le differenze sindacali in spaccatura.

Inoltre, alla Fiat la Cig e la Cigs sono state erogate, a larghe mani, come espediente e strumento di equilibrio dei bilanci (anziché agire sul mercato e sui prodotti) e come – in moltissimi casi – una sorta di lunga indennità di licenziamento o di prepensionamento. La gestione ha distorto le finalità primarie della normativa. Poche sono state le eccezioni dove l’utilizzo della Cig ha salvaguardato il capitale umano, l’aggiornamento professionale operando per la riorganizzazione e la riconversione produttiva.

Questa modalità di gestione ha trasformato la coscienza ed il concetto di solidarietà sia nel sindacato sia tra i lavoratori. L’opinione pubblica è stata indirizzata a credere che si trattasse di un grande (ed ora si afferma insostenibile) “privilegio operaio” per le aziende con più di 15 dipendenti, nei fatti si è rivelato uno strumento – più o meno soft – di progressivo impoverimento dei lavoratori dipendenti. Per il suo distorto utilizzo, e per una certa arrendevolezza sindacale ad indicare progetti e linee di sviluppo con al centro obiettivi di qualità dei prodotti e della vita, del risparmio energetico, della mobilità sostenibile. Per utilizzare la Cig come ponte per una grande mobilità **da posto a posto di lavoro** (oltre la propria azienda) per assicurare certezza economica e possibilità di progetto di vita al lavoratore. Un fatto pesante di riduzione del potere sindacale in fabbrica ma non della Costituzione come più volte è stato affermato dai contestatori.

Gli accordi separati sono l’epilogo negativo di questo percorso, come lo sono il prevalere della logica referendaria che per natura è portata a consolidare le differenze, ancora di più se si indebolisce il confronto sulle differenze in assemblee unitarie di lavoratori e di Rsu con ragionamenti,

mediazioni e voto, solo successivamente alle quali il referendum diventa un legittimo conteggio delle opinioni, così come fa parte della storia anche dei momenti più difficili.

Consideriamo fuori della storia delle relazioni sindacali italiane che si possa giustificare l'assenza di rappresentanza dei lavoratori che si riconoscono nella Fiom, come di quelli che si riconoscono in qualunque altro sindacato.

Il sostegno giuridico di questo paradosso sta, come sappiamo, nella modifica dell'art.19 dello Statuto dei Lavoratori (purtroppo introdotta con referendum, promosso nel '95 da un mix di forze tra quelle radicali e la sinistra cosiddetta plurale, parte di RC) che impone ad un sindacato di essere sottoscrittore di un accordo aziendale o nazionale per aver titolo di rappresentanza nell'azienda stessa, sottoscritto dalla maggioranza delle sigle sindacali.

Viene perseguito anche con l'uscita da Confindustria di Fiat, fatta anche per evitare il protocollo del 1993 tra le parti sociali, che avrebbe permesso alla Fiom di restare in gioco poiché stabiliva un terzo di delegati alle sigle firmatarie del protocollo e gli altri due terzi di delegati con elezioni dirette tra i lavoratori.

Sta anche nell'assenza di una legge sulla rappresentanza sindacale che ridia coerenza a tutta questa materia impedendo l'assurdo di una contraddizione tra rappresentanza reale e rappresentanza legale.

Ma anziché iniziare il nostro intervento dalle questioni di merito che sono alla base degli accordi separati, riteniamo sia importante contribuire a riportare l'intera vicenda nella sua dimensione reale, sul terreno su cui la coesione sindacale si può ricostruire in modo positivo. Siamo convinti che sia veramente finita una fase e in primo luogo che sia possibile che il confronto sociale nel nostro paese riparta su basi nuove.

Crediamo che la vicenda Fiat sia oggi avviluppata in contraddizioni fortemente negative per tutti i soggetti. Soprattutto il metodo di contrapposizione adottato in questa vicenda porta ognuno a difendere le proprie ragioni, ma anche i propri torti. Cercheremo di spiegare perché la strada che da tutti è stata imboccata è una strada che porterà presto tutti a soluzioni amare.

Evitiamo intanto qualsiasi parallelo con altri periodi della storia sindacale

Evitiamo intanto qualsiasi parallelo con altri periodi della storia sindacale alla Fiat. La situazione attuale non ha nulla a che fare con gli anni 50: allora la Fiat era in forte sviluppo di occupazione, il lavoro nell'azienda era sostanzialmente garantito e valorizzato professionalmente ed era un'aspirazione per i figli dei dipendenti; l'aziendalismo, che era l'altra faccia del forte autoritarismo interno, era integrato da molte prestazioni concesse dall'azienda e da effettivi privilegi, e l'attaccamento all'azienda era testimoniato in primo luogo dai massimi dirigenti (a Valletta è stato riconosciuto che la Fiat era la sua ragione di vita molto al di sopra della sua carriera).

Inoltre il contesto politico di guerra fredda dava una ragione alla spaccatura sindacale su cui la Fiat reggeva il proprio autoritarismo e la politica di paternalismo coinvolgeva il sostegno convinto delle istituzioni. Non ha nulla a che fare neppure con altre esperienze (come quelle giapponesi ad esempio), sempre caratterizzate da forti ragioni di attaccamento all'azienda e neppure con la realtà americana della Chrysler dove il Sindacato è fortemente coinvolto nella gestione e dove con l'accordo con Fiat è stata salvata l'azienda, si sono acquisiti nuovi mercati e si è rivitalizzato il progetto industriale. Nessuna di queste condizioni è presente oggi in Italia.

Una questione di economia nazionale ridotta a problema dei soli lavoratori

In Italia i lavoratori della Fiat hanno saputo attraversare un decennio critico con grande responsabilità e con una guida sindacale che ha gestito una ristrutturazione ed una riduzione di occupati molto consistente, per facilitare la ripresa organizzativa e manageriale della Fiat. L'economia italiana per un secolo ha investito, in modo diretto e indiretto, sullo sviluppo della Fiat, sul suo patrimonio professionale e tecnologico.

Il governo italiano e le forze politiche da cui era espresso di fronte all'operazione Fiat-Chrysler nella fase di crisi del mercato hanno tenuto un atteggiamento di "abbiamo già dato"; abbiamo assistito a un rimbalzo ripetuto sugli incentivi come fosse un "regalo" alla Fiat. L'unico appoggio convinto è stato, attraverso il Ministro del lavoro, solo quello di incoraggiare prima ed applaudire poi la rottura con la Fiom. Anzi la politica di spaccatura del fronte sindacale perseguita dal governo di centro destra è stata oggettivamente uno scenario che ha fortemente influenzato la lettura del comportamento della Fiat.

La reazione italiana in generale è stata provinciale, come quella di una componente periferica del sistema auto. Nessuno ha aperto un confronto convinto e trasparente sul fatto che la Fiat è l'ultimo grande gruppo privato rimasto in Italia, ancora con una grande area di indotto, che potrebbe ulteriormente favorire l'inserimento della nostra realtà produttiva e della nostra capacità tecnologica in una dimensione veramente mondiale.

La Fiat in Italia e particolarmente lo stabilimento di Mirafiori (il più grande un tempo in Europa ed ora il più vecchio...) richiedevano ricerca ed innovazione di modelli e di processo. La ricerca nell'automotive per modelli innovativi (spazio, consumo, intermodalità) richiedono investimenti e sinergie pubbliche. Richiedeva certamente una riconversione e riqualificazione della mano d'opera e su tale aspetto pensiamo abbia pesato negativamente, e di molto per i successivi rapporti sindacali, l'insuccesso della prima fase di formazione avviata da Marchionne per gli operai di Pomigliano. . Nulla di questo è stato pensato, né più né meno di quanto è avvenuto a meta degli anni 60 con la crisi dell'Olivetti, che non aveva le risorse per un'adeguata ricerca. Dopo poco si avviò al declino e poi negli anni alla scomparsa. La storia torinese ed italiana ha in questo caso insegnato ben poco!

Le stesse reazioni del mercato italiano che, nella generale flessione di acquisto di autovetture, ha maggiormente penalizzato proprio la Fiat, sta a dimostrare che non c'è condivisione per l'impostazione scelta.

Correggere in tempo gli errori

L'impostazione, apparentemente pragmatica, seguita dallo staff Fiat che ha gestito la vicenda sindacale in Italia, testimonia una scarsa conoscenza e valutazione del contesto italiano e del peso che ha avuto, che ha e che potrà avere in futuro nella strategia del gruppo.

Siamo convinti che in Italia si è sbagliato, che ciò che si è prodotto, come diremo, non aiuta il progetto industriale del gruppo né quello più generale del nostro paese né in termini di occupazione né di ripresa economica.

Siamo quindi convinti che tutti hanno il dovere importante di correggere gli errori (propri e altrui) per dare adeguate e coordinate energie ad un progetto di lavoro, in primo luogo questo è il compito delle rappresentanze sindacali.

Per fare questo cercheremo di mettere in fila quelli che ci paiono i punti importanti della vicenda.

Gli anni '80 e '90

La fase che ha condotto la Fiat a mettere in discussione la sua sopravvivenza, sotto la gestione di Romiti, è una fase caratterizzata dalla finanziarizzazione della gestione, dallo "spezzatino in vendita" del patrimonio e soprattutto dalla debolezza della strategia industriale. Nessuna gestione "industriale" avrebbe lasciato gonfiare il degrado delle relazioni sindacali come si incancrenirono in punti chiave di Mirafiori prima dell'80; così nessuna gestione "industriale" sarebbe stata così assente in termini di innovazione sia organizzativa e produttiva che di miglioramento del prodotto.

Le relazioni industriali dopo l'80 che hanno accompagnato e gestito il progressivo restringimento del gruppo, si sono basate più su aggiustamenti tattici che non sul confronto di obiettivi.

La prima fase Marchionne

La prima fase della gestione Marchionne è stata caratterizzata da una attenta riorganizzazione delle inefficienze del gruppo: della rete commerciale, della struttura dirigenziale e dei quadri intermedi, della valorizzazione dei modelli, dell'immagine. La prima fase ha prodotto i suoi frutti ed ha avuto il riconoscimento di tutti, soprattutto ha saputo recuperare la fiducia sia dei lavoratori che degli azionisti. Il mercato ha risposto positivamente, risolvendo, anche in presenza di flessioni, le percentuali di Fiat.

Questa prima fase ha visto anche una buona sintonia con tutte le OO.SS., di fatto però nell'ambito di una subalternità di gestione, che hanno condiviso gli obiettivi di un rilancio industriale chiaramente delineato e confermato nelle fasi successive. Anche le istituzioni territoriali hanno avuto un ruolo attivo.

Molto minore, per non dire nullo, è stato il ruolo del governo nazionale, privo di una politica industriale e sostanzialmente disinteressato al ruolo dei grandi gruppi industriali, se non per gli aspetti di sottogoverno.

L'accordo Fiat-Chrysler

Lo scenario è mutato con l'accordo tra Fiat e Chrysler, con l'intervento di sostegno del governo USA.

Chiaramente è cambiata la dimensione strategica, ma anche la complessità di tutti gli aspetti del progetto industriale.

Qui nascono le difficoltà oggettive che non vengono affrontate con chiarezza e aprono tutti gli elementi di incertezza che hanno gravato e continuano a gravare sulla relazione tra Fiat / Marchionne e i suoi interlocutori.

Elementi di incertezza dovuti anche al fatto che a oggi gran parte delle scelte da compiere non sono ancora definite; per questo agli interlocutori di Fiat, in primo luogo i sindacati e le istituzioni, sono riservati solo annunci e dichiarazioni generali. Un confronto di merito non emerge, il gruppo si trova a confrontarsi con governi diversi, organizzazioni sindacali che non hanno di fatto alcun coordinamento internazionale tra loro, con una dimensione "finanziaria" del progetto che è divenuta prevalente e che è solo in parte minore sotto controllo. Pensiamo solo alla non semplice ridefinizione e articolazione della proiezione sul mercato con gamme di veicoli così diverse, con target molto meno omogenei di prima, ma con riflessi non secondari sulla compagine societaria.

Tutto del processo di integrazione è in fase di divenire, da quella della struttura dirigenziale a quella delle strutture tecniche e progettuali, dalla divisione del lavoro alla distribuzione degli impianti e alla potenzialità produttiva richiesta.

Le stesse linee di gestione non sono scontate e emergono dal confronto di prassi consolidate molto diverse tra loro.

Tutto ciò è molto diverso dalla prima fase "Marchionne", dove la gestione Fiat avvenne con linee più definite e soprattutto con uno staff omogeneo e preparato.

Gli interessi in gioco

Lo stesso potere manageriale che viene presentato nelle dichiarazioni pubbliche è fortemente condizionato dalla contrapposizione di interessi che concorre a dare la nuova fisionomia al gruppo. La stampa americana parla di un acquisto di Fiat da parte di Chrysler, mentre in Italia si tende a amplificare il ruolo del capitale Fiat.

È in questo contesto che più che un disegno definito del nuovo gruppo (che ne rappresenterebbe il rafforzamento di fronte al mercato ed al sistema finanziario) vengono perseguite la ricerca di nuove risorse (in ogni regione di insediamento e anche, ma senza esito, in Italia) e linee contrattuali che dimostrino una riduzione dei costi ed un aumento degli utilizzi degli impianti (vedi il contratto USA e il contestato accordo separato in Italia).

Dimostrare all'esterno di avere la situazione sotto controllo è divenuta una priorità assoluta per mantenere la fiducia degli interlocutori.

Così una priorità assoluta è evitare il confronto su punti che trovano la nuova compagine ancora scoperta e probabilmente conflittuale sul da farsi.

I punti di un confronto

Abbiamo provato a leggere gli argomenti che ci paiono centrali nella intervista che Marchionne ha rilasciato a "Repubblica" esattamente un anno fa.

Nell'intervista abbiamo colto sei punti che ci paiono significativi:

1) la consapevolezza dello stato di grande confusione delle relazioni sindacali: *"Noi, che siamo presenti in tutto il mondo, con una forza di 245 mila persone, ebbene dal punto di vista culturale siamo stati una ciofeca, la più grande ciofeca, e la colpa è soltanto mia. Poi ho cominciato a parlarne, non con la politica ma con i miei e con il sindacato. Ma ho capito che eravamo sopra una torre di Babele. Io parlavo una lingua, loro un'altra"*

2) La sottovalutazione del problema della rappresentanza: *"La rappresentanza, oggi un lavoratore su due a Mirafiori sceglie di non averla non iscrivendosi a nessun sindacato"*

3) La sensazione di non avere sostegni nel paese; quando gli chiedono: *"Lo sa che lei si è mangiato un patrimonio trasversale di consenso, accumulato negli anni in cui ha salvato la Fiat?"* risponde: *"Non sapevo di averlo, non ne ho visto i benefici, e in questa trattativa non mi sono accorto di avere alcun credito, in Italia. Questo mi spiace, non per me, ma perché evidentemente non sono riuscito a far capire certe cose alla mia gente".*

4) Soprattutto la consapevolezza della centralità del patto con i lavoratori: *"Mi ricordo i primi 60 giorni dopo che ero arrivato qui, nel 2004: giravo tutti gli stabilimenti, e poi quando tornavo a Torino il sabato e la domenica andavo a Mirafiori, senza nessuno, per vedere quel che volevo io, le docce, gli spogliatoi, la mensa, i cessi. Cose obbrobriose, stia a sentirmi. Ho cambiato tutto: come faccio a chiedere un prodotto di qualità agli operai e a farli vivere in uno stabilimento così degradato? In più, la Fiat era tecnicamente fallita, se il fallimento significa non avere i soldi in casa per pagare i debiti. Perdevamo 2 milioni al giorno, non so se mi spiego. E invece sette anni dopo abbiamo ribaltato lo schema, l'animale è vivo, il patto che associa Fiat e lavoratori è vitale e va al di là del contratto in questione."*

5) La forte personalizzazione dei problemi: *"Anzi tutta questa personalizzazione è fuorviante. Perché se Marchionne fosse il problema, basterebbe poco. Ma tolto Marchionne, il problema resta". "Devo recuperarli, comunque abbiano votato, e portarli dentro il progetto. Ci sono*

due voti che mi preoccupano: quello di chi ha votato no su informazioni sbagliate e quello di chi ha votato sì per paura

6) La consapevolezza di non essere sostenuto dalla politica industriale del nostro paese: *"Voglio dirle che in qualsiasi parte del mondo mi avessero sottoposto un accordo con queste condizioni io mi sarei alzato e me ne sarei andato. Tra Natale e Capodanno ho inaugurato con il presidente Lula uno stabilimento a Pernambuco nel Nordeste brasiliano: bene, l'accordo è un'ira di Dio per copertura finanziaria, concessione dei terreni, condizioni fiscali, come capita anche in Serbia".*

Nell'intervista ci sono molte altre valutazioni e ci sono ipotesi di sviluppo del mercato. Ci paiono però più emotive e più marginali rispetto ai punti precedenti. Neppure è obiettivo del nostro commento fare analisi che escano dal problema principale delle relazioni sindacali.

E proprio le relazioni sindacali hanno oggi portato Fiat ad avvolgersi in un impasto di tensioni da cui sarà difficile districarsi e che renderanno troppo complesso, per non dire impossibile ricollocare in termini positivi una linea di politica industriale che coinvolga il paese.

Un nuovo livello di confronto: Parliamo della nostra politica industriale

Ci pare che su questo debba concentrarsi l'attenzione e la discussione.

Su una questione riteniamo che Marchionne abbia assolutamente ragione: in qualunque paese, e non solo negli Stati Uniti e in Brasile, i governi hanno prodotto interventi di diversa natura a tutela del mantenimento dei grandi gruppi industriali.

Pensiamo solo a cosa significa in Brasile la costruzione del secondo stabilimento Fiat a Pernambuco (ampliando in modo consistente il precedente progetto): *"Si suppone che saranno un centinaio le aziende che ruoteranno nella sfera Fiat, creando tra i 15 ed i 20 mila nuovi posti di lavoro oltre ai 4.500 che Fiat impiegherà. Una grossa fetta di queste persone arriveranno da fuori Pernambuco, in primo luogo da Minas Gerais, dove ha sede l'unica fabbrica brasiliana e da dove arriverà molto del Know-how. L'aspettativa è che, da qui al 2014, anno di inaugurazione della fabbrica, si avrà la creazione di 50.000 posti di lavoro, compreso l'indotto."* (citiamo da Dalbrasil.com)

Peraltro non abbiamo trovato evidenza da parte delle istituzioni, né di una analisi economico/occupazionale di cosa ha significato la riduzione Fiat di questi anni in termini sia diretti che di indotto. Abbiamo sentito dei dati riferiti a Termini Imprese, ma più come denuncia che come strumento di pianificazione industriale.

Neppure si è adeguatamente valutato e fatto conoscere la portata della internazionalizzazione che molto indotto Fiat ha avuto nell'ultimo decennio sia affiancato a Fiat che proponendosi anche agli altri produttori di automobili.

Sul serio in Italia ci siamo rassegnati al "piccolo è bello", alle proiezioni di nicchia, a perdere definitivamente i gruppi industriali che possono trainare? Sul serio siamo convinti che la internazionalizzazione per l'Italia sia delocalizzazione e non espansione?

Fin da giovani, nella nostra esperienza sindacale, ci è stato insegnato che il ruolo dei grandi gruppi è determinante sotto ogni punto di vista e che il modo di produrre è centrale per la economia di un paese. Questo la nostra esperienza ha potuto confermare senza eccezioni.

Allora il problema non è quello di un richiamo etico (cosa significa nel mercato attuale?) alla italianità o a mantenere la “testa” o il “cuore” in Italia. Questa retorica è solo deviante.

Credo che oggi ci siano le condizioni per ridefinire in modo organico il progetto industriale del nostro paese e, all'interno di questo, l'appoggio ai settori prioritari (per occupazione diretta e indiretta che producono, per contributo tecnologico, per apertura dei mercati). È un settore prioritario l'auto, è centrale il ruolo di Fiat; Fiat è figlia della nostra economia e la parte italiana del nuovo gruppo Fiat-Chrysler dovrà avere un peso adeguato (come lo ha la Volkswagen in Germania e le altre industrie nei diversi paesi).

Non si tratta di procedere con interviste, annunci, comunicati stampa, polemiche anche, ma di ragionare su progetti, localizzazioni produttive, tempi e durata delle fasi, supporto alle innovazioni, anche in termini di ammortizzatori sociali transitori dove occorre, di formazione. In questo quadro ognuno ha da garantire qualcosa e ognuno è in grado di contribuire. Per altro come è avvenuto in passato anche quando (come nel periodo di cambio di gestione e nella prima fase di Marchionne) le cose erano decisamente più incerte.

Quando Marchionne dice che non ha chiesto nulla, che non ha nulla da negoziare con il governo e riduce tutti i problemi alla “colpa” del sindacato, dando nel contempo giudizi sommari sul mercato europeo, si comporta come qualcuno che non è coinvolto come soggetto centrale di un progetto industriale dell'auto in Italia, ma soprattutto dimentica che la Fiat ha da restituire alla economia italiana, semmai discutendo come.

Il capitale di Fiat è intervenuto pesantemente a sostegno di Chrysler, rispondendo anche a una esigenza di concentrazione, ma sicuramente non sarà la nostra economia a dover pagare. C'è un ruolo e un peso che deve esprimere in primo luogo il governo italiano e questo va fatto in sintonia con tutto il sistema delle imprese e delle parti sociali.

Un nuovo livello di confronto: L'organizzazione del lavoro

Su un altro punto crediamo importante che si concordi, ed è quello della necessaria omogeneità della organizzazione del lavoro in tutti gli stabilimenti del gruppo, in presenza di metodi e tecnologie simili. È questo un obiettivo condiviso la cui base deve essere la tutela della salute e della sicurezza e la qualità del prodotto. In questo quadro mi pare vada collocata l'attenzione all'organizzazione del lavoro e al metodo di verifica e di miglioramento. È questo un fattore centrale della globalizzazione e sarebbe importante un ruolo propositivo nelle multinazionali.

Un aspetto fondamentale è poi la capacità di far camminare un progetto di queste dimensioni con la reale possibilità dei lavoratori di essere rappresentati; solo con la convinzione e con la partecipazione è possibile far camminare rapidamente e sostenere le difficoltà del progetto.

Facendosi avvolgere da dinamiche di concorrenza sindacale o da fantasmi che appartengono al passato non si eleva la partecipazione, si possono creare intermediazioni acritiche di “yes man” ma non si crea nessun tipo di miglioramento.

Forse il metodo della verifica e l’approccio concreto ai problemi (non mediato dagli “yes man”) può risolvere problemi che possono essere molto grandi per le persone, ma semplici e positivi per l’azienda.

Facciamo appositamente un esempio per far capire cosa intendiamo dire. Ci troviamo ad esempio di fronte all’avvio iniziale di alcuni reparti di Pomigliano. Crediamo che valga la spesa focalizzare alcuni dati concreti.

Pomigliano, sulla base delle notizie che abbiamo, oggi è uno stabilimento profondamente trasformato: i reparti e gli impianti sono stati profondamente rinnovati, le postazioni sono state rese effettivamente più agevoli, aspetti di nocività come la verniciatura sono stati positivamente innovati, c’è più disponibilità per curare la qualità (in termini di margini di tempo anche) ed un collaudo più severo. Anche l’infermeria è rinnovata ed ha personale adeguato.

Per altro verso la riduzione della pausa da 15 a 10 minuti determina per molti una difficoltà oggettiva (2-3 minuti per raggiungere il gabinetto, possibile attesa, i tempi fisiologici e ritorno: come minimo salta l’opportunità di 5 minuti di rilassamento con o senza caffè). Le pause sono a rotazione, sarebbe sufficiente introdurre qualche rimpiazzo in più.

Quando il metodo Ocrà parla di pause di 10 minuti, si riferisce a 10 minuti in cui i muscoli sottoposti a sovraccarico biomeccanico si rilassano e recuperano la propria elasticità. La pausa prevista da Ocrà può sovrapporsi a quella per motivi fisiologici, ma Ocrà non fa il calcolo dei problemi logistici della pausa per motivi fisiologici. Questa è una considerazione che, nell’ambito di un ragionamento semplice e non vissuto come contrapposizione pregiudiziale, trova una risposta costruttiva e di facile soluzione.

Anche la mensa è positivamente migliorata, ma a chi si stacca dalla postazione verso la fine succede di trovare una coda di più di duecento persone e magari sentirsi dire dallo “yes man” di turno “oggi mangiati dei crackers”.

Ci riferiamo ad aspetti che divengono rapidamente un peso per le persone (che pure apprezzano gli elementi positivi introdotti), toccano direttamente la salute di chi opera in lavori usuranti.

Abbiamo citato due aspetti che coinvolgono un grande numero di lavoratori, ma nell’avviare e nel modificare una nuova organizzazione del lavoro ci sono aspetti più articolati, che riguardano gruppi minori, che richiedono la stessa attenzione.

Accettare il metodo della verifica e la necessità dei lavoratori di essere rappresentati e di contribuire alla soluzione dei problemi è quanto mai importante.

Bisogna evitare in ogni modo che in questo percorso che nelle intenzioni vuole essere innovativo si scambii la rappresentanza con il tradizionale scambio di favori (es. tessera in cambio di posto migliore o di permesso). Questo vanificherebbe da subito qualunque obiettivo di miglioramento e lascerebbe i problemi marcire.

Un nuovo livello di confronto: Superare il ritardo multinazionale dei sindacati

Infine un limite storico del sindacato italiano ed europeo, quello di non aver creato le basi di un coordinamento attivo a livello internazionale e in primo luogo a livello europeo, neppure a livello dei gruppi. Questa carenza è stata quella che nel passato non ha saputo diffondere i miglioramenti dei rapporti contrattuali a livello transnazionale armonizzando al meglio la contrattazione nei vari paesi e che oggi determina l'isolamento e l'indebolimento della capacità contrattuale, sovente come effetto di una concorrenza tra lavoratori, con un conseguente abbassamento del livello della contrattazione.

Crediamo che le organizzazioni sindacali debbano oggi porsi l'obiettivo a breve termine di una contrattazione a livello europeo (almeno a livello di settore o di gruppo) inquadrando i temi (poi affrontati nella contrattazione aziendale) della professionalità, della condizione di lavoro e dei diritti fondamentali. Questo lo dico non solo in rapporto all'auto, ma anche ai settori e alla grande quantità di aziende che in questi anni hanno delocalizzato in Europa.

Se le Organizzazioni sindacali non fanno questo saldo, la condizione di lavoro arretrerà rapidamente anche in Europa.

E gli accordi separati?

Non crediamo che uno scenario peggiore di quello degli anni '50 permetta lo sviluppo di un progetto. Diciamo peggiore degli anni '50 non solo perché, come abbiamo detto, la realtà è totalmente diversa, ma perché, malgrado la spaccatura, negli anni '50 i lavoratori della Fiat continuarono a eleggere i rappresentanti della Fiom nella Commissione Interna e l'intervento per tutelare questo diritto in occasioni di particolare discriminazione fa parte anche della storia della Cisl di quegli anni.

Non crediamo che mentre nel mondo con l'industria si diffondono anche i diritti sindacali, possa reggere un arretramento di diritti nel nostro paese, vorrebbe dire non aiutare le situazioni più arretrate dei paesi emergenti a modernizzarsi.

Non crediamo infine che con questa strategia delle relazioni industriali si possa elevare quel senso di responsabilità e di partecipazione alla vita ed alle sorti dell'azienda che la competizione mondiale richiederà sempre più. Condizione preliminare per pensare ad un futuro di democrazia economica nell'Azienda come indicano gli articoli della Costituzione.

Crediamo anzi che debba esistere tutto lo spazio perché il livello di partecipazione sindacale cresca, con una maggiore capacità di analisi delle trasformazioni del modo di produrre (e come in altri periodi la Fiat ne è un aspetto), una adeguata formazione dei quadri nel rapporto con le tecnologie "pulite" che saranno centrali nei prossimi anni, una rappresentanza che, con gli occhi dei lavoratori, sappia vedere come nella condizione di lavoro si "combinano" la difesa della salute e l'organizzazione del lavoro; in buona sostanza gli strumenti di cui

l'autonomia sindacale ha bisogno per incidere preventivamente sulle trasformazioni.

La diversità di valutazione, tra chi ha sostenuto che “bisogna sporcarsi le mani” per evitare il peggio, come ha fatto chi ha firmato, e chi ha sostenuto che accettare significava “lasciar cancellare un capitolo di diritti” e non ha firmato, è figlia di un metodo che ha evitato gli aspetti prioritari della questione, cioè l'occupazione non come speranza, affidata alla credibilità del manager o della proprietà, ma come condivisione e concorso ad un progetto industriale (cosa negata per principio più volte da Sergio Marchionne, in quanto non è competenza di un sindacato); è figlia cioè di una marginalità che, come abbiamo detto sopra, non ci appartiene come esperienza e come storia.

Si potrebbe poi anche esercitarsi sulle modifiche che esistono tra il testo iniziale di Pomigliano, di Mirafiori e il testo finale dell'accordo di primo livello che sostituisce il Contratto nazionale negli stabilimenti Fiat, sulle dichiarazioni rilasciate nelle interviste che si contrappongono. Non sposteremmo i problemi di un centimetro..

Forse si avrebbe miglior sorte, o si potrebbe imboccare una strada diversa se, non per tutti i sindacati che hanno giocato un ruolo in questi anni alla Fiat, ma probabilmente per quelli che un tempo costruirono l'unità negli 70, si operasse un'analisi approfondita tra diritti costituzionali e diritti acquisiti in forza della contrattazione e delle lotte. I primi vanno difesi sempre, soprattutto nei periodi in cui la situazione economica e sociale si fa grave e servono ancora di più, Per i diritti acquisiti è indispensabile fare i conti con flussi e riflussi della situazione economica, della modifica strutturale dei rapporti di forza e d'influenza, come insegnano le prassi sindacali di questi anni, da cui non ci si può astrarre. In altre parole della fase storica e culturale che si attraversa. Nel caso della Fiat dell'asimmetria dei capitali intervenuta con la globalizzazione che non obbliga più la Fiat a fare i conti sul ring di Mirafiori, come un tempo. Ring dal quale era impossibile per la Fiat eclissarsi ed andare altrove.

La Fim ha certamente rimosso, o perlomeno messo da parte, la sua storia per quanto riguarda la prima categoria dei diritti (costituzionali e diritto di presenza della Fiom in Fiat, anche se non firma).

La Fiom ha anch'essa rimosso qualcosa della sua storia, in particolare quella del post 1955, iniziata con forza e coraggio proprio a Torino, alla Fiat, a Mirafiori.

Forse si avrebbe miglior sorte non descrivendo ciò che non esiste negli accordi separati. Vale per coloro (i sostenitori del Sì) che assicurano troppo, vale per chi sostiene il No che pensa di avere più forza e capacità di mobilitazione se descrive un accordo peggiore di quanto già sia.

È sorprendete per noi constatare che neppure l'interpretazione autentica (se ben la abbiamo intesa ..) del principale contraente di quegli accordi su una delle norme più critiche e contestate, come la negazione del diritto e dell'esercizio di sciopero, abbia modificato l'ingessato conflitto (moderati e antagonisti, cedevoli ed indisponibili, venduti e barricadieri).

Ci riferiamo alla affermazione che, nell'intervista del 18 gennaio 2010 di cui abbiamo parlato, Marchionne fa in proposito: " *Il no allo sciopero riguarda solo gli straordinari, è un obbligo contrattuale.*"

È un grande arretramento dei diritti acquisiti in tema di orario di lavoro e dello straordinario. Un salto indietro che azzera le conquiste degli anni 70. È un fatto grave, conseguente a nostro avviso, a quanto abbiamo richiamato; codifica in più potere all'azienda le conseguenze della divisione sindacale e dell'annosa subalternità alla gestione (di fatto) unilaterale della varie forme di Cig.

Ci ha stupito l'inerzia sindacale a perseverare nelle consolidate posizioni di contestazione o di difesa dell'accordo, perché noi siamo passati da un'esperienza unitaria in cui per farsi valere e per accrescere il potere dei lavoratori era maturata una pratica negoziale con la quale ci si attaccava ad ogni appiglio per migliorare l'applicazione per qualsiasi accordo in atto. Per una dichiarazione di tanto rilievo si sarebbe subito incalzato la Fiat con una lettera ufficiale per una conferma di quanto letto sul giornale. Altri tempi. Forse oggi interessa rimanere con le proprie granitiche convinzioni...che non rendono però granitici i lavoratori di fronte al ricatto permanente sull'occupazione e sulla loro sicurezza economica.

23 gennaio 2012

Vittorio Buscaglione e Adriano Serafino