

## Il commento

## Gli straordinari alla Fiat, il fallimento dello sciopero Fiom

Giuseppe Berta

Cinque anni fa il cambiamento delle relazioni sindacali alla Fiat, in procinto di trasformarsi in Fiat-Chrysler, è cominciato proprio da Pomigliano d'Arco, la prima fabbrica del Gruppo a sperimentare la rivoluzione organizzativa di Sergio Marchionne. Pomigliano, così, è stata il laboratorio di una trasformazione che ha portato a sostituire il contratto nazionale di categoria dei metalmeccanici con un contratto aziendale, tagliato a misura sulle specificità produttive aziendali. Allora, quella di Marchionne e della Fiat era parsa una mossa azzardata, al punto che per perseguire la propria strategia il Lingotto decise di abbandonare **Confindustria**. Oggi un mutamento tanto profondo, e lungamente contrastato dalla Fiom-Cgil, è accolto nell'ordinamento contrattuale, al punto da costituire un riferimento per lo stesso Jobs Act e per la politica del governo in materia di relazioni di lavoro. Occorre tenere presente questo retroterra, nel momento in cui la questione del conflitto sindacale si è riaffacciata alle porte di Pomigliano. Alle porte, appunto, ma non dentro la fabbrica, dal momento che lo sciopero dichiarato dalla Fiom contro i tre sabati di straordinario non è scattato, poiché non ha riscosso l'adesione dei lavoratori. Del resto, il contratto aziendale Fiat doveva servire anche a questo scopo, nelle intenzioni aziendali, cioè ad assicurarsi un grado più elevato di flessibilità da parte dei lavoratori, nelle fasi in cui si fossero registrati dei picchi di mercato. Quando la domanda di mercato cresce, come è cresciuta quella per la Panda negli ultimi tempi, per l'organizzazione aziendale è fondamentale disporre della possibilità di attuare degli straordinari, senza doversi scontrare col potere di veto dei sindacati. A Fiat-Chrysler, come a tutte le altre maggiori case automobilistiche, importa proprio questo: poter affrontare le variazioni di mercato contando sulla flessibilità operativa, in modo da poter aumentare rapidamente la produzione, per tornare al normale regime di orario non appena il mercato si stabilizza. Uno dei motivi che indusse il Lingotto a intraprendere il lungo e duro braccio di ferro con la Fiom era il presupposto che si poteva investire negli impianti e rinnovarli totalmente, a patto di poter sfruttare fino in fondo le nuove condizioni produttive. A ciò serviva l'accordo aziendale. E per questo era necessario garantirsi il consenso della parte del movimento sindacale disposta a scommettere sulla logica della cooperazione piuttosto che su quella del conflitto. La Fiom ha sempre identificato in questa impostazione una grave lesione dei diritti dei lavoratori. La sua posizione l'ha portata a uno stato di marginalità all'interno degli stabilimenti di Fiat-Chrysler, anche dopo la sentenza della Corte Costituzionale, che ha riconosciuto il diritto della Fiom di essere rappresentata nelle fabbriche pur non avendo mai sottoscritto il contratto aziendale. Nei giorni scorsi il sindacato guidato da Maurizio Landini ha chiamato i lavoratori di Pomigliano alla mobilitazione contro la decisione aziendale di far lavorare al sabato. L'agitazione è stata motivata col fatto che l'incremento della produzione dovrebbe essere ottenuto non con gli straordinari, ma richiamando al lavoro gli operai ancora in cassa integrazione. I sindacati firmatari dell'accordo Fiat hanno invece replicato che gli straordinari sono un buon segnale della ripresa del mercato dell'auto in Italia, su cui occorre scommettere per aumentare le quote di vendita, in modo che in futuro si possano incrementare gli organici, come già si sta facendo con le nuove assunzioni a Melfi. È evidente che siamo davanti a due logiche assolutamente divergenti. Per Fca e per il sistema dell'auto in generale ci vogliono fabbriche snelle e molto efficienti, capaci di soddisfare tempestivamente

la domanda di mercato. Tempo fa, nel Regno Unito, per rilanciare lo stabilimento Opel di Ellesmere si è arrivati a garantire la piena operatività della fabbrica per 51 settimane all'anno. Nelle fabbriche di Detroit il ricorso agli straordinari è pratica abituale per cui non occorre il consenso della rappresentanza sindacale. Anche perché là i lavoratori sono molto contenti dell'opportunità di migliorare con lo straordinario i loro guadagni. In Occidente come in Oriente le rappresentanze sindacali, là dove ci sono e hanno un ruolo, hanno ormai accettato questo caposaldo della politica aziendale. La strada percorsa dalla Fiom è nettamente alternativa a questa logica. Negli ultimi anni Landini ha lanciato un guanto di sfida a Marchionne, per affermare le ragioni di un sindacato che assomiglia a un movimento collettivo piuttosto che a una rappresentanza di interessi. Ha quindi cercato di fungere da collettore della protesta sociale (ieri la Fiom era in piazza a sostegno del governo Tsipras). Finora la strategia della Fiom e della sua confederazione, la Cgil, non ha dato i frutti sperati. In un quadro politico ed economico come l'attuale, lo spazio per un sindacato di movimento tende a essere ristretto, anche in una situazione di profondo disagio sociale, segnato dalla disoccupazione, come quella del Sud. Ma oggi sembra ormai passata l'idea che, prima di pensare a un ribaltamento della situazione economica, occorra difendere e far ripartire quello che c'è, arrestando la crisi. Solo dopo aver avviato un po' di ripresa dell'industria, si potrà alleviare la disoccupazione.

