

“IO STO CON MARCHIONNE” TRA FALSI MODERNISMI E IMPROVVISAZIONE

di Emilio Barucci
14 gennaio 2011

Non lo

scopriamo certo oggi, il dibattito politico soprattutto in Italia porta alla semplificazione e spesso all'improvvisazione con posizioni che un tempo sarebbero state definite ideologiche e che adesso suonano piuttosto come slogan estemporanei fatti apposta per rivolgersi all'opinione pubblica solleticandola nei suoi riflessi meno "pensati".

Insomma un po' come si tifa per una squadra di calcio.

Costretto

dalla forzatura e dal coraggio - gli va dato atto - di Marchionne sull'accordo FIAT Mirafiori-sindacati, il Paese si divide tra stare con Marchionne o contro piuttosto che su come risolvere i problemi della competitività della nostra economia così come segnalati in modo eclatante proprio dall'atto di FIAT. La semplificazione ha portato a dire che il SI all'accordo (o addirittura "stare con Marchionne") vuol dire affrontare anche il problema strutturale del Paese: la FIAT promette di investire dopo avere avuto l'assenso dei lavoratori su una nuova organizzazione del lavoro che garantirebbe l'aumento di produttività. Insomma l'accordo sarebbe un passo verso la modernità (mettersi in gioco, accettare la sfida della globalizzazione) che ha scavalcato (senza nemmeno curarsene) la stessa Confindustria. Quindi Marchionne-modernità, lavoratori-conservatori?

A ben

guardare le cose non stanno proprio così. I problemi del Paese e di FIAT e l'accordo di Mirafiori sono due cose ben diverse. Il problema della competitività è serio e va affrontato chiamando il governo e le forze politiche e sociali - nessuno escluso - a fare un passo avanti concreto; l'accordo invece è l'atto finale di una trattativa che per come è maturata e per quello che produrrà lascia alquanto perplessi. Un giudizio sullo stesso non può divenire ricetta politica. Forse l'accordo porterà ad una maggiore produttività ma anche ad uno stravolgimento delle relazioni sindacali, che necessitano di essere ammodernate ma non di essere rivoluzionate unilateralmente, e ad un arretramento delle tutele del lavoro che da sempre sono state un segnale di avanzamento e non di conservatorismo. Vediamo perché i due problemi sono diversi e perché l'accordo non è positivo.

FIAT

sostiene che per accettare la sfida della competitività nel settore dell'auto occorre aumentare la produttività che è significativamente più bassa rispetto a quella dei paesi emergenti e non solo (anche Europa, Nord America). Il problema è inutile nascondere. Quali sono le cause? Su questa rivista abbiamo sottolineato più volte che i problemi vengono soprattutto dalla mancanza di investimenti produttivi ed in particolare in innovazione. La FIAT pre-Marchionne impegnata in ben altre faccende ha fatto poco

su questo fronte, il calo delle quote di mercato ne Ã¨ testimone. Marchionne sembra riconoscere il punto promettendo - e non c'Ã¨ ragione per non credergli - ingenti investimenti. Come condizione per fare questo chiede o meglio "detti" sacrifici ai lavoratori.

Nella

storia delle relazioni industriali di questo Paese, lo schema di diritti/tutele entro il quale concordare, anche a livello aziendale, le condizioni di lavoro Ã¨ stato fino ad ora definito a livello nazionale. Questa cornice rappresenta la base di partenza per la contrattazione: un modo molto diffuso nelle economie sviluppate per risolvere i conflitti nel mondo produttivo che non sono affatto terminati nell'epoca di Internet e della globalizzazione ma che anzi sono acuiti dalla concorrenza di paesi dove i diritti sociali non sono ancora molto diffusi. Marchionne, uscendo da Federmeccanica e ripudiando il contratto nazionale, Ã¨ uscito da questa logica ritenendola un intralcio e ha "dettato" le regole per andare avanti. Occorre precisare che non vi Ã¨ alcuna prova "provata" che questo sistema di relazioni industriali abbia frenato lo sviluppo del Paese, Ã¨ sicuramente vecchio e deve essere rivisto ma non Ã¨ il "problema": gli imprenditori sanno benissimo che posti di fronte a scelte drammatiche i sindacati localmente sono pragmatici e sono spesso disposti a fare la loro parte. Non bisogna poi scordare la stagione recente di salari bassi e di flessibilitÃ che sicuramente ha avvantaggiato il fare impresa in questo Paese a spese del lavoro.

Quindi,

per il metodo, "stare con Marchionne" non puÃ² essere accolto. Se ci limitiamo al metodo si rischia di non affrontare la scelta drammatica che i lavoratori sono chiamati a compiere e che riguarda l'esito finale della trattativa "se il referendum non passa la FIAT se ne va". C'Ã¨ in primo luogo da domandarsi se questa logica possa essere accolta da un'impresa che ha sempre avuto (anche in tempi recenti) aiuti dallo Stato e che con la famiglia Agnelli ha sempre ricercato di essere un simbolo del Paese. FIAT ha cambiato strategia, Ã¨ una multinazionale mobile che produce dove piÃ¹ conviene? Bene basta saperlo ed essere coerenti in futuro. In secondo luogo, gli accordi si leggono e si entra nel merito e nessuno da fuori puÃ² dare giudizi alla leggera senza mettersi nei panni di chi li subisce. Alcuni punti dell'accordo rientrano sicuramente tra le tutele contrattabili (pause, orario mensa, modalitÃ di turni di lavoro, aumento straordinari) che ogni buon sindacalista deve avere il coraggio di discutere, ma ci sono aspetti ben piÃ¹ indigesti: assenza per malattia che sotto certe condizioni viene equiparata d'ufficio ad assenteismo, smantellamento della rappresentanza sindacale e quindi impossibilitÃ per i lavoratori di essere tutelati da chi meglio credono, responsabilitÃ del singolo lavoratore nei confronti dell'accordo (punto a dire il vero controverso nella sua interpretazione) che lo esporrebbe a provvedimenti nel caso ad esempio optasse per fare sciopero nei periodi concordati di tregua.

Serve

a poco dire si porrÃ² rimedio - riguardo al problema della

rappresentanza ad esempio - con un'iniziativa politica o delle parti sociali che non si vede all'orizzonte. Il governo non muoverà un dito. Il risultato dell'accordo rischia di essere un arretramento sul terreno delle tutele del lavoro non compensato da un piano industriale trasparente e soprattutto un imbarbarimento nelle relazioni industriali che rischia di divenire modus operandi in altre realtà. Di sicuro questa non è la soluzione al problema della competitività del Paese.

Da domani, tutte le parti in causa dovranno valutare attentamente la strada che si va ad imboccare. Tra queste Confindustria, che non può permettersi una stagione di conflitti esasperati nel mondo del lavoro, e le componenti sindacali favorevoli al NO, queste dovranno domandarsi se una strategia di contrapposizione (che le porta adesso a non riconoscere il referendum) possa portare da qualche parte se non ad uno sterile isolamento anticamera di una "sconfitta" definitiva. Per non parlare del governo che in questa vicenda ha fatto il tifo.

La lezione da apprendere è che servono nuove relazioni industriali: lo schema contratto nazionale-accordi integrativi o in deroga ha segnato il suo passo. Serve mettere mano al tema della rappresentanza sindacale ed un approccio più decentrato che tuteli il lavoratore anche attraverso forme di partecipazione alla gestione/controllo dell'impresa al fine di sperimentare forme di flessibilità nell'impresa che oramai si impongono per affrontare i problemi di competitività. Una strada che non può attendere e che non può limitarsi alla tanto sbandierata contrattazione decentrata legando salari ai risultati. Gioco forza si deve arrivare a nuove forme di relazioni industriali che superino quelle attuali che rischiano da un lato di esacerbare le divisioni nel mondo del lavoro e dall'altro di condannarci all'immobilismo.