

SFIDA AI SINDACATI

Perché fa bene la svolta epocale della casa torinese

STEFANO STEFANI

Sergio Marchionne, chi era costui? Se lo domanderanno gli italiani del 2150 e più avanti, cercando di capire cosa sia accaduto in questi mesi nel Paese, con l'amministratore delegato della Fiat a giocare una partita delicatissima e con una posta molto alta in palio: la possibilità di gestire entità e modalità degli investimenti da riversare in una azienda e, soprattutto, la scelta del soggetto con cui dialogare. Un osservatore disattento potrebbe pensare agli eventi di questi giorni come ad una normale trattativa tra un management - quello della Fiat - e centrali sindacali, con sullo sfondo, attento testimone, il Governo. Non è affatto così, perché quella che sta giocando Marchionne non è "una" partita, ma

"la" partita il cui esito è destinato a segnare le relazioni industriali in Italia da qui ai prossimi cinquant'anni e più. Non è una esagerazione la mia, perché gli scenari che si potranno delineare nel caso in cui vinca Marchionne o in quello opposto, se il suo piano non dovesse passare, sono destinati a caratterizzare il futuro dell'industria italiana. Lo schema è abbastanza chiaro. Marchionne, che ha avuto carta bianca dalla Fiat per riportare l'azienda in terreno positivo, ha messo su un piatto della bilancia la sua richiesta di rimodulare le relazioni industriali e, dall'altro, venti miliardi di investimenti. La sostanza del suo messaggio è chiara: qui ci sono i soldi, ma voglio

spenderli a modo mio e non concordandolo con i sindacati. Il mondo, in questi anni, nel settore industriale, e in quello automobilistico in particolare, si è mosso in modo sfavorevole non solo per la Fiat, ma per tutti i marchi storici, incapaci di fronteggiare, anche in casa loro, l'offensiva dei produttori orientali che, rubacchiando qualche idea qui e qualche spunto di design lì, e andando avanti di gran carriera sull'innovazione tecnologica, hanno inferto colpi di maglio all'industria tradizionale. Ora, dopo il pianto greco, è arrivato il tempo di leccarsi le ferite e ripartire, ma, dice Marchionne, non lo si può fare se tutto resta come prima, se gli investimenti devono essere contrattati, se un'industria non può modificare la propria organizzazione del lavoro per stare al passo con gli altri. L'esempio di Pomigliano è, in un certo senso, scolastico, perché - e qui sta l'effetto dirompente della dottrina Marchionne - il piano aziendale e le sue ricadute sull'organizzazione del lavoro hanno per la prima volta messo i dipendenti davanti alla scelta di modificare, limandole e quindi perdendoci, posizioni contrattualmente acquisite oppure di andare allo scontro. Il referendum ha dato ragione a Marchionne, forse non come lui voleva, ma è passato. Ma Pomigliano è solo una tessera del mosaico della nuova Fiat, in cui c'è anche Mirafiori.

L'accordo - ha detto Marchionne - deve essere portato avanti, non è una riduzione dei diritti, è fare in modo che una impresa che vuole investire lo possa fare. E ancora: «assicuriamo che le condizioni per cui chi non è d'accordo non blocchi la maggioranza dei dipendenti». Un quadro chiaro, inequivocabile, al quale Sergio Marchionne affida la sua certezza che solo con un rimiscolamento delle carte (leggi "regole") si possa arrivare a quel rilancio della Fiat che tutti si aspettano. Ora è il sindacato a dovere decidere. Anzi, per meglio dire, a dovere decidere è quella parte del sindacato che, sino ad oggi, non ha inteso affrontare un confronto sui fatti e non sulle ideologie. Credo che tutte le persone ragionevoli abbiano compreso che il tempo del muro contro muro, dell'opposizione aprioristica, dell'ideologia che prevale sulla ragionevolezza sia finito. La frattura in seno alle centrali sindacali, con la Cgil all'angolo, in fondo è solo un segno dei tempi.

Presidente della Commissione Esteri
della Camera dei Deputati



«Le deroghe frutto della riforma»

Bombassei: le istanze Fiat accelerano solo l'applicazione delle nuove regole contrattuali

Nicoletta Picchio
 ROMA.

Una sfida della Fiat, ma anche una sfida anche per Confindustria e tutto il sistema industriale italiano. «L'Italia è il secondo Paese manifatturiero d'Europa, se vogliamo continuare ad esserlo l'esigenza di aumentare la produttività, essere competitivi, poter far funzionare gli stabilimenti riguarda non solo la Fiat, ma tutta la realtà industriale italiana».

È uno scenario che Alberto Bombassei conosce bene, sia per l'incarico di vice presidente di Confindustria per i rapporti sindacali, sia come imprenditore dell'indotto auto, con la Brembo, azienda leader mondiale nella produzione di freni.

«Per restare competitivi, attrarre investimenti, evitare il rischio di deindustrializzazione servono regole adeguate. Una battaglia che Confindustria ha già iniziato, per modernizzare le regole del mondo del lavoro, firmando a primavera dell'anno scorso, con i sindacati ad esclusione della Cgil, la riforma del sistema contrattuale», spiega Bombassei. Ora bisogna andare avanti. E soprattutto «rimboccarci le maniche e accelerare i tempi». La vicenda dello stabilimento Fiat di Pomigliano, la richiesta dell'amministratore delegato, Sergio Marchionne, di poter avere certezze sulla funzionalità degli stabilimenti per attuare il piano di 20 miliardi di investimenti, l'eventualità della disdetta del contratto nazionale da parte del Lingotto, e la conseguente ipotesi di fuoriuscita dal sistema confindustriale, hanno dato uno scossone e riportato l'attenzione sulla necessità di innovare il sistema delle relazioni industriali. «Quelli di Marchionne sono obiettivi del tutto condivisibili. L'automobile è tra i settori più globalizzati e la competizione è agguerrita. L'amministratore delegato della Fiat, con il suo atteggiamento nei con-

fronti dei sindacati, ha riportato in evidenza un problema che forse non tutti nel Paese hanno ben presente: bisogna salvaguardare l'Italia dal rischio non solo che non arrivino nuovi investimenti, ma che le aziende se ne vadano. Bisogna aumentare la nostra competitività».

Mercoledì pomeriggio, nell'incontro che lei ha avuto con Marchionne, insieme alla presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, avete individuato un percorso comune. Con quali obiettivi?

Vorrei fare una premessa: il nostro convinto sostegno alla

«Condivisione profonda in Confindustria per ciò che chiede Torino: certezze e produttività»

«L'obiettivo di noi tutti è salvaguardare l'Italia dal rischio di perdere competitività globale»

Fiat non è certo per evitare che un iscritto, per quanto importante, se ne vada dal sistema. In Confindustria c'è una condivisione profonda di ciò che chiede il gruppo di Torino: regole certe, competitività, produttività. Sono le stesse esigenze di tutti gli imprenditori nel Paese e che Confindustria interpreta. L'intesa raggiunta per Pomigliano si inserisce nel solco delle nuove regole definite nella riforma del modello contrattuale. Regole per le quali, ed è un aspetto importante, sono previste sanzioni per chi non le rispetta e, in una logica di rappresentanza, valgono per tutti i lavoratori.

Si tratta di proseguire in una logica di flessibilità e deroghe che sono contenute nell'intesa dell'anno scorso?

Sì. Nell'accordo interconfederale si prevede la possibilità di

derogare rispetto ai contratti nazionali di categoria con specifiche intese legate a situazioni di crisi o per favorire lo sviluppo e l'occupazione. È il caso di Pomigliano. Non si può decidere di fare un investimento così impegnativo e poi fare i conti con un assenteismo più che doppio rispetto alla media del settore oppure con scioperi pretestuosi. Non si tratta certamente di ledere i diritti o di applicare in Italia le regole che esistono nei Paesi emergenti. Continuiamo a confrontarci con il mondo occidentale: Germania, Stati Uniti. Ma rispetto a loro siamo ancora troppo ingessati.

Va quindi completato il percorso della riforma dei contratti? E magari arrivare ad un accordo di settore per l'auto?

Dobbiamo tirarci su le maniche e lavorare velocemente. I passaggi prevedono che i firmatari dei contratti di categoria, in questo caso i metalmeccanici, stabiliscano le modalità e le procedure per applicare le deroghe. I singoli accordi dovranno poi essere validati dalle parti che hanno firmato i contratti nazionali. Ci sono vari passaggi a tutela dell'applicazione delle intese. Ciò non toglie che ci possano essere discipline specifiche per un settore particolare. L'auto, con il suo indotto, è un segmento molto importante per l'Italia: coinvolge più di un milione di persone. Può aver bisogno di regole specifiche. Sarà l'oggetto del confronto con i sindacati.

La presidente Marcegaglia ha già annunciato per settembre un tavolo con i sindacati sulla produttività: sarà anche quella l'occasione per ripensare il modo di fare impresa?

È la riprova di quanto Confindustria sia attenta al problema di rendere il sistema industriale, e il Paese, più competitivo. Con l'obiettivo di aumentare la crescita e l'occupazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

