

## **Riflessione su Pomigliano e dintorni.**

### **Luigi Sbarra Segretario Confederale Cisl**

1. Il referendum a Pomigliano sull'accordo Fiat, al di là del risultato, ha avuto un rilievo eccezionale nella stampa e nel dibattito politico. E' stato trasformato, in molti interventi, nell'ultima spiaggia della democrazia, dove si sarebbe consumato uno scontro simbolico fra barbarie e civiltà del lavoro, fra libertà e schiavitù, fra difesa della Costituzione e preludio alla dittatura. Vecchi leoni della sinistra storica, come Vendola e Cofferati, sono scesi in campo a difesa delle posizioni Fiom, con il linguaggio oracolare di profeti di sciagura. In sintesi, è stata la profezia, se oggi l'accordo passa a Pomigliano, domani passerà per tutti i lavoratori italiani di qualsiasi azienda e settore, come dire che l'accettare oggi un varco nell'edificio storico delle conquiste, comporterà fatalmente il nubifragio universale. In altri interventi si è fatto intendere, più prudentemente, che il male minore era cedere al ricatto della Fiat e comunque era sempre possibile evitare il contagio. Tanto spreco d'enfasi non è stato minimamente sfiorato, all'annuncio della chiusura definitiva di Termini Imerese o alla chiusura effettiva, nello scorso agosto, di un'altra fabbrica Fiat, la CNH di Imola, passata quasi sotto silenzio. Evidentemente una fabbrica che chiude non suscita abbastanza capacità di retorica politica e sdegno verso chi ha posizioni diverse, quanto una fabbrica che sta scommettendo in positivo su un investimento in grado di assicurarle un futuro. Il risultato del referendum è stato sicuramente influenzato da una campagna della Fiom e di una certa sinistra, che ha caricato sui lavoratori di Pomigliano una responsabilità esorbitante, quella di scegliere fra il futuro proprio e delle proprie famiglie e la difesa presunta dei valori universali della dignità del lavoro, oscurando del tutto il merito dei problemi e delle soluzioni in gioco. Non ha aiutato in ciò la comunicazione da parte della Fiat, affidata ad un Marchionne forse troppo nervoso e perentorio, che non ha saputo chiaramente comunicare all'opinione pubblica i lati positivi del progetto per Pomigliano. E' difficile capire quanto sia stata estrema e violenta la politicizzazione del referendum, se non si torna alle ragioni di merito.

2. Un primo elemento di *merito* è la riflessione sulle condizioni necessarie per trattenere in Italia produzioni *mature e di serie*, che possono essere agevolmente svolte in paesi a minor costo del lavoro e con lavoratori a minor protezione sindacale. In tutto il mondo, il ritorno di un investimento, in settori come l'auto, si misura sui volumi prodotti e sulla saturazione degli impianti, mentre la qualità è determinata dall'assenza di difetti nel

prodotto in uscita. Se i volumi sono minori di quelli attesi o i difetti nel prodotto maggiori, l'investimento può essere in perdita, anche se si produce per il mercato diretto e si riducono i costi di trasporto. Al di sotto di una certa soglia di efficienza, può convenire la delocalizzazione. Questa regola vale in misura minore per prodotti innovativi, per le produzioni in lotti o su commessa, dove è invece più importante l'evoluzione rapida e creativa delle conoscenze aziendali, il rispetto dei tempi di consegna e l'attenersi a caratteristiche specifiche di prodotto non standardizzate, ma mirate a quello che il committente richiede. Vale ancor meno per prodotti con marchi o certificazioni di qualità, come in segmenti specializzati o nell'alimentare. Non è un caso se le produzioni che tendono ad essere più facilmente delocalizzate sono quelle in cui le conoscenze tecniche sono codificate e le produzioni standardizzate. Pomigliano, con il ritorno della Panda dalla Polonia, rappresenta un caso non consueto di rilocalizzazione, che ha messo in difficoltà il sindacato polacco, parzialmente risarcito dall'arrivo della Lancia Y, delocalizzata da Termini, in vista della sua chiusura. Il punto di riflessione è che, se si vuole continuare a produrre in Italia prodotti di serie come l'auto, o gli elettrodomestici, si deve essere in grado di tener conto del sentiero stretto, in termini economici, che divide le scelte aziendali di convenienza in termini di localizzazione e delocalizzazione, che non rappresentano necessariamente un complotto capitalistico ai danni di particolari gruppi di lavoratori, ma rispondono a logiche di competizione. Si tratta di gestire relazioni sindacali responsabili, partecipative e diverse dal passato, pur in contesti di lavoro duro e ripetitivo, come le catene di montaggio. Il senso delle relazioni partecipative è che gli attori negoziali stabiliscono regole del gioco che consentano di raggiungere gli obiettivi produttivi, mentre il loro ruolo è quello di far applicare correttamente le regole condivise, evitando un uso preventivo del conflitto come forma di pressione per risolvere problemi emergenti. Con questo spirito le fabbriche giapponesi di auto si sono affermate nel mondo, costringendo le altre a rivedere i propri modelli organizzativi e di relazioni di lavoro. Con questo spirito è nata la fabbrica di Melfi, centrata sulla qualità. E' questo anche il senso delle commissioni paritetiche aziendali previste nell'accordo Fiat di Pomigliano, per tenere sotto controllo ed esaminare, caso per caso, le punte anomale di assenteismo, che in produzioni organizzate quasi a ciclo continuo possono provocare molti più danni che in passato. Questo tipo di relazioni richiede fiducia, senso di responsabilità ed affidabilità fra le parti, con una volontà costante di prevenire forme di conflitto non necessarie, attraverso ad esempio una commissione paritetica di conciliazione, prevista nell'accordo di Pomigliano. E' il tipo di relazioni su cui la CISL scommette, nel proporre l'estensione della

contrattazione di secondo livello in una fase in cui più un terzo dell'industria nazionale è in crisi o in difficoltà.

3. Un altro elemento di *merito* è relativo alle eventuali *deroghe* al contratto nazionale di lavoro contenute nell'accordo di Pomigliano, come nella possibilità di non pagare i primi tre giorni di malattia in caso di punte di assenteismo o alle possibili rivalse aziendali in termini di permessi sindacali alle organizzazioni che non osservino gli accordi. Deroghe non automatiche ma possibili, che mostrano come la Fiat abbia voluto, con pedagogica durezza, introdurre strumenti di pressione per far rispettare gli accordi, in generale ed in presenza di formazioni sindacali, come la Fiom, ancora legate ideologicamente al conflitto, come diritto svincolato da responsabilità nei confronti dell'azienda e degli altri lavoratori. Tuttavia, in situazioni di contesto particolari, una deroga al contratto nazionale di per sé non rappresenta uno scandalo intollerabile. I contratti in deroga sono stati largamente usati in Italia, ad esempio, per far pragmaticamente emergere aziende del sommerso, senza far gridare alla lesa costituzione. Nell'Opel in Germania, per evitare una minaccia di delocalizzazione, il sindacato ha accettato pesanti deroghe all'orario ed alle condizioni salariali.

4. In ogni caso, una larga maggioranza dei lavoratori a Pomigliano ha approvato l'accordo, consapevole dei rischi pesantissimi di un ritiro della Fiat dal territorio campano. Della volontà espressa da questi lavoratori e dalle organizzazioni che li rappresentano, la Fiat deve tenere conto, anche se è comprensibile il timore di una logorante microconflittualità da parte della Fiom, che non sottoscrivendo l'accordo si ritiene libera di agire in una nuova azienda, che ha contribuito a mettere in forse fin dalla partenza. Forse è proprio questo l'aspetto più sconcertante del comportamento della Fiom, che non ha firmato il Contratto Nazionale, non ha firmato l'Accordo per Pomigliano, ha partecipato al referendum pur bocciandone in partenza il valore decisionale, ed ora tende a riappropriarsi dei voti contrari per rilanciare la trattativa. Quello che sfugge alla Fiom è che mettere a rischio un investimento utile ad un territorio, al mezzogiorno ed al paese, alzando alle stelle i toni della polemica, può significare anche perdere l'investimento. Ma in questo caso la colpa può sempre essere attribuita alla Fiat, al Governo, agli altri sindacati. Giocare troppo con il fuoco è tuttavia pericoloso, ci si può bruciare. Per non piegarsi, si rischia di essere spezzati.