



A conti fatti

di Massimo Mucchetti



Dalla Fiat due sfide per il governo Monti

Quello tra Fiat e sindacati è davvero un accordo storico come dice Sergio Marchionne? Dal punto di vista delle relazioni sindacali lo è, perché non è stato firmato dalla Fiom-Cgil che in tal modo, dati i termini dell'intesa, si troverà esclusa dalle rappresentanze aziendali. Già un'altra volta la Fiom era finita ai margini. Fu nel 1955, quando perse le elezioni per la commissione interna e *Time* titolò «Red fortress falls», cade la fortezza rossa. Ma perfino allora, quando i sindacalisti cigiellini sognavano la rivoluzione e Vittorio Valletta li rinchiusa nei reparti confino, la Fiom poteva avere i suoi seggi, sia pure meno di prima. Quanto l'effetto di esclusione dell'accordo Fiat sia legittimo o meno è materia per giuristi. Quanto sia saggio sia a ciascuno giudicare. Personalmente, credo non sia utile a nessuno, neppure alla Fiat, trasformare la Fiom in una Solidarnosc nostrana. Urgono, semmai, regole serie per la rappresentanza sindacale e per il suo esercizio democratico tanto negli accordi quanto nei conflitti. Poiché Cgil, Cisl, Uil, Ugl e tutte le altre sigle non riescono da troppi anni a mettersi d'accordo, toccherà al ministro Elsa Fornero, coadiuvato dal viceministro Michel Martone, proporre una legge e al Parlamento dire l'ultima parola.

Dal punto di vista salariale, l'accordo ha poco rilievo. Andiamo al sodo. L'unificazione della struttura dei salari del gruppo porta 21 euro in più. Se poi un operaio lavorasse 40 sabati l'anno la maggiorazione per lo straordinario aumenterebbe di 250-300 euro in tutto. Ci sarà, per il 2012, un bonus di 600 euro, la metà del solito premio, saltato l'anno, e questa volta sarà legato alla presenza sia pur depurata dalle assenze per decisioni aziendali. Negli stabilimenti, infine, verranno dati premi dai 200 ai 500 euro l'anno a seconda dei progressi organizzativi. Due caveat: a) le cifre sono al lordo delle imposte, agevolate sugli straordinari; b) gli straordinari oggi sono un miraggio, essendo molti in cassa integrazione e il piano Fabbrica Italia in cospicuo ritardo.

”
Conviene fare della Fiom-Cgil una Solidarnosc? E avere un solo costruttore?

Con simili numeri non si fa la storia. Meno che mai si inverte la lunga tendenza al depauperamento del lavoro dipendente. Nel 1968-1970, all'operaio medio di Mirafiori bastavano 4 mesi di retribuzione per acquistare una 500. Oggi gliene servono 7-8 per la Panda. E se la prima azienda manifatturiera non riesce a pagare meglio i dipendenti, neppure in cambio dell'esigibilità dei contratti, vuol dire che, chiusa la partita sindacale, resta più che mai aperta quella industriale. Valletta stangava la Fiom, ma faceva automobili che il mercato gradiva. Marchionne ristanga la Fiom, ma vende sempre meno in Europa, perché da anni non fa vedere niente di nuovo. La Chrysler non tragga in inganno: si giova di tecnologie già prodotte in Italia, ma se la Fiat non investe più qui, non andrà lontano nemmeno la casa di Detroit, già fallita 3 volte in vent'anni.

Di fronte a questa partita il governo può stare alla finestra oppure, con le sue competenze antitrust, cercare di attrarre un costruttore estero. E su questo sfidare tutti, Fiom compresa. La Fiat da sola ha portato male alla Fiat, e all'Italia.

mmucchetti@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

