



## **INTERVENTO DELL'ON. GIULIANO CAZZOLA**

Vice Presidente della Commissione Lavoro

### **IL CASO FIAT: VECCHIE E NUOVE RELAZIONI INDUSTRIALI**

#### **BIOGRAFIA**



Giuliano Cazzola è nato a Bologna nel 1941. Laureato in Giurisprudenza, esperto di questioni relative a diritto del lavoro, welfare e previdenza, è stato dirigente generale del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Insegna Diritto della Sicurezza Sociale presso l'Università di Bologna. Ha scritto, tra l'altro, per Il Sole 24 Ore, Il Giornale, Quotidiano Nazionale e Avvenire e collaborato con le riviste Economy, Il Mulino e Liberal. E' deputato del Pdl e vice-presidente della Commissione Lavoro.

## **INTERVENTO DELL'ON. GIULIANO CAZZOLA**

Vice Presidente della Commissione Lavoro

### **IL CASO FIAT: VECCHIE E NUOVE RELAZIONI INDUSTRIALI**

Nel corso della sua lunga storia la Fiat, il kombinat industriale insieme più odiato e più amato, non è mai stato un interlocutore raffinato nel campo delle relazioni industriali. Le sue iniziative sono sempre state caratterizzate da un grande senso pratico per risolvere problemi reali che si presentavano all'orizzonte.

E tutte le volte in cui i rapporti di forza glielo hanno consentito non ha mai esitato a perseguire con durezza i propri obiettivi.

A dire la verità, la stessa cosa hanno fatto i sindacati, a partire dalla Fiom-Cgil che, con alterne vicende, ha rappresentato nel corso dei decenni, l'antagonista principale del gruppo.

Senza andare troppo lontano, sono noti, infatti, i rapporti di stima intercorrenti tra Giovanni Agnelli e Luciano Lama (peraltro ambedue juventini sfegatati) e protagonisti di uno dei più gravi "misfatti" del dopoguerra: l'accordo sul punto unico di scala mobile che sfasciò, a lungo, l'assetto delle retribuzioni e contribuì a trasformare l'indennità di contingenza in un mostro produttore di inflazione (anche quella scelta, tutto sommato, fu un segno del senso pratico dell'Avvocato per antonomasia, allora al vertice di Confindustria).

Tuttavia, tra l'azienda e i sindacati i periodi di tregua sono stati abbastanza limitati, nel senso che quasi sempre hanno seguito lo svolgersi di contrasti e conflitti, alla conclusione dei quali una delle due parti rimaneva temporaneamente sconfitta. E questo esito – quando ha riguardato il sindacato – ha prodotto, nei tempi migliori, delle riflessioni autocritiche tali da consentire un avanzamento complessivo delle relazioni industriali.

Purtroppo non è stato sempre così quando a vincere è stato il sindacato, il quale ha ritenuto di trovare, nelle sue vittorie di Pirro, una conferma di posizioni molto spesso sbagliate e incapaci di comprendere i cambiamenti economici e produttivi (fatto salvo, ovviamente, il merito di aver portato un po' di libertà negli stabilimenti, nell'interesse di tutti).

Ai tempi di Vittorio Valletta, la Fiat costituì un vero e proprio modello di relazioni industriali autoritarie.

L'azienda, avviata a guidare la ricostruzione prima e il miracolo economico poi, doveva liberarsi di un sindacalismo fortemente politicizzato, come quello espresso dalla Cgil, dopo le scissioni intervenute tra il 1948 e il 1950.

Peraltro, Valletta non ebbe la mano leggera neppure con la Cisl, tanto da promuovere una scissione che diede vita al Sida (il sindacato dell'automobile, antenato dell'attuale Fimic) che, nel mondo sindacale, ha rappresentato per anni il prototipo del "sindacato giallo". Segretario della Cisl di Torino, a quei tempi, era Carlo Donat Cattin che, divenuto autorevole uomo politico e ministro del Lavoro durante l'autunno caldo, non perdonò mai alla Fiat quell'operazione.

Il "vallettismo" era la sintesi di politiche diverse: i lavoratori potevano contare su di un'occupazione sicura, in un contesto di attività sociali (mutua aziendale integrativa, colonie, borse di studio, ecc.) definito paternalista, ma tutt'altro che disprezzabile (i sindacati che negli anni '70 lo smantellarono forse adesso lo rimpiangono), ma dovevano essere disciplinati, scioperare il meno possibile e lavorare senza tanti grilli per la testa.

Gli attivisti della Cgil venivano isolati nei c.d. reparti confino o licenziati. E' in questo clima che, nel 1955, la Cgil non solo perse la maggioranza assoluta nelle elezioni delle commissioni interne (gli organismi rappresentativi dei lavoratori), ma subì una cocente sconfitta perché i voti alla lista della Fiom-Cgil crollarono dal 65% al 36%; la Fim-Cisl salì dal 25% al 41%, la Uilm-Uil dal 10% al 23%.

Fu Di Vittorio che nella "storica" riunione del Comitato direttivo della Cgil del 26 aprile 1955 condusse un'analisi coraggiosa denunciando le intimidazioni, le rappresaglie e i licenziamenti che avevano annichilito la classe operaia.

Ma oltre a tali elementi – che pure pesavano - il leader della Cgil si interrogò sugli errori della Fiom e sul suo distacco dalla realtà delle fabbriche che stavano diventando sempre più moderne e caratterizzate da specificità non raccolte dalla contrattazione interconfederale e nazionale di categoria.

Val la pena di ricordare le sue parole, pronunciate cinquant'anni or sono, ma di una modernità sconcertante, perché valide anche oggi: "Il progresso tecnico e la crescente concentrazione monopolistica dei mezzi di produzione, accentuano continuamente queste differenze, determinando condizioni di vita e di lavoro estremamente differenziate fra vari gruppi di operai anche in seno alla stessa

azienda. Il fatto che la Cgil, sottovalutando questo processo di differenziazione, abbia continuato negli ultimi anni a limitare la sua attività salariale quasi esclusivamente alle contrattazioni nazionali di categoria e generali, è stato un grave errore (...). La situazione oggettiva ci obbliga a far centro della politica salariale la fabbrica, l'azienda".

Allora, le parole avevano un peso. L'ammettere ex cathedra di aver compiuto un "grave errore" (quando sarebbe stato molto più semplice e meno dirompente prendersela, al solito, con i padroni) fu uno shock per centinaia di quadri.

Poi ci furono delle conseguenze anche ai vertici delle organizzazioni più esposte. Il segretario comunista Giovanni Roveda e quello "aggiunto", il socialista Luigi Dalla Motta, persero il posto e furono sostituiti, rispettivamente, da Agostino Novella e da Vittorio Foa (membri della segreteria confederale).

Bei tempi quelli in cui i gruppi dirigenti pagavano il fio dei loro errori (anche se in verità non erano solo Riveda e Dalla Motta a sbagliare).

Negli anni sessanta e settanta le cose cambiarono. Mentre nel primo decennio la Fiat (come del resto l'intera industria) fu teatro di una importante riscossa operaia che si concluse con lo storico contratto del 1969 (anche in quel caso ci fu un "siparietto" iniziale molto significativo di cui la Fiat fu protagonista nel senso che i sindacati le imposero il ritiro delle sospensioni come condizione pregiudiziale per iniziare le trattative per il rinnovo), negli anni settanta il gruppo fu in balia di una conflittualità esasperata che contribuì a decretarne il declino.

Fino a quando il nuovo 'ad' Cesare Romiti non decise che era venuto il momento di combattere per salvare l'azienda. L'errore dei sindacati (tutti assieme) fu quello di negare la crisi, di non capire che la ristrutturazione era un passaggio indispensabile perché l'azienda potesse sopravvivere.

Fim, Fiom e Uilm con l'appoggio delle confederazioni misero in piedi una lotta ad oltranza che portò al blocco dei cancelli per 35 giorni.

Nell'ottobre del 1980 fu la "marcia dei Quarantamila" a segnare la fine di un'epoca del sindacalismo italiano.

Il giorno dopo quell'evento le confederazioni, misero da parte i riottosi dirigenti metalmeccanici e firmarono l'accordo.

Ma quella sconfitta non fu né inutile né vana. I sindacati vennero indotti ad affrontare con spirito realistico e collaborativo i grandi processi di riconversione di quasi tutti i settori (la petrolchimica, la siderurgia, la navalmeccanica, i porti, ecc.) che caratterizzarono il decennio ottanta.

Dopo la svolta di Sergio Marchionne che cosa succederà ? Cisl e Uil non si sono tirate indietro. La Cgil, invece, continua a farlo. Oggi però è iniziata la "partita della vita". Se perde la Fiat, perde anche il Paese.

Se invece vince, anche il sindacato (quello che non si opporrà al progetto di Marchionne) avrà compiuto un salto nella modernità.

Ma non c'è da essere ottimisti. Sindacati e Confindustria sono ugualmente sconvolti nei loro assetti tradizionali dall'attivismo di Marchionne.

Inoltre, il sistema Italia è rivolto all'accomodamento. Strano Paese il nostro ! Un Plutarco redivivo troverebbe interessante dedicare un capitolo di una nuova edizione delle "Vite parallele", raccontando la storia (parallela, appunto) della Fiat e della Telecom. Mentre sulla Telecom vale la consegna del silenzio, il gruppo automobilistico è al centro da mesi di polemiche arrabbiate ed è oggetto di accuse durissime. Per criticare alcune scelte del management (sì, proprio quel Sergio Marchionne, l'uomo dal maglione blu, fino a poco fa osannato come un demiurgo dell'industria manifatturiera) si sono scomodati in tanti, persino il Presidente della Repubblica e la Cei.

Eppure, la Fiat – unica azienda multinazionale che manifesti l'intenzione di scommettere sul nostro Paese – ha presentato un piano di consolidamento della sua presenza in Italia (in una dimensione attenta alle strategie della globalizzazione) con investimenti per 20 miliardi in sei anni.

Soprattutto, la Fiat, inaspettatamente, ha indicato una prospettiva positiva per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, nonostante le troppe criticità che caratterizzano quella realtà produttiva, occupazionale ed ambientale.

Per non vanificare questo impegno produttivo la Fiat ha negoziato con i sindacati (quelli che si sono resi disponibili) alcune misure idonee a contrastare un assenteismo ed una conflittualità anomali, come tali riconosciuti e ammessi da tutti. L'intesa è stata sottoposta ad un referendum che ha visto un'altissima partecipazione e riscontrato un voto largamente favorevole. Su questa vicenda sono state dette e scritte delle cose assolutamente sopra le righe.

Si sono mobilitati i giuslavoristi, i media, in un'assurda contrapposizione tra lavoro e diritti, come se l'alternativa fosse quella di scegliere tra il "tengo famiglia" e rinunciare alla propria dignità di lavoratori o il tenere la schiena diritta e respingere i ricatti dell'ad amerikano.

Poi è venuta la vicenda di Melfi. La Fiat (con un occhio a Pomigliano dove i Cobas avevano proclamato uno sciopero del lavoro straordinario fino al 2014: alla faccia del modello tedesco di relazioni industriali !) ha voluto mandare un segnale forte, procedendo al licenziamento di tre operai, due dei quali delegati della Fiom. Il giudice di primo grado ha ritenuto che non sussistesse un comportamento riconducibile al sabotaggio ed ha condannato la Fiat alla reintegrazione nel posto di lavoro. La Fiat, fermo restando l'attribuzione delle spettanze, si è avvalsa della facoltà di non accettare la prestazione lavorativa (in modo conforme alla giurisprudenza prevalente) pur riconoscendo ai lavoratori la possibilità di svolgere, in azienda, le loro funzioni sindacali.

A fronte di questa linea di condotta è successo di tutto, con un'orgia di parole, valutazioni e critiche che hanno riaperto le polemiche appena sopite dopo il caso Pomigliano. In sostanza, Sergio Marchionne non è sicuramente un "profeta in patria". Ebbene, nelle stesse ore in cui la Fiat finiva alla gogna, si svolgeva, alla Telecom, un altro negoziato che si concludeva, mediante un accordo sottoscritto da tutte le sigle, Cgil inclusa, con la mobilità (volontaria) di 3.900 lavoratori, destinati a diventare entro qualche anno 6.500. E ovviamente con la prospettiva di uno sbocco nel prepensionamento. Non saremo certo noi a negare la necessità di processi importanti di ristrutturazione nel settore delle telecomunicazioni (anche

se non ci risulta che si sia esercitato, per quanto riguarda le prospettive, lo stesso puntiglioso esame riservato a “Fabbrica Italia”).

Ma è singolare che ad un'azienda che licenzia si facciano ponti d'oro, mentre una che difende l'occupazione venga sbattuta in prima pagina come se fosse un “mostro”. L'errore di Marchionne è proprio questo, in un Paese dove la massima aspirazione si chiama pensione, meglio se anticipata, non è una buona politica pretendere che la gente lavori.

Vi siete chiesti perché in Italia la massa d'urto del sistema produttivo è costituito da piccole imprese ? La risposta è semplice: il numero dei loro occupati li mette al sicuro dall'applicazione dello Statuto dei lavoratori o, quanto meno, delle norme meno sostenibili. E tra datori e lavoratori (magari senza i sindacati) le cose funzionano.