



Il negoziato Fiat, che parte da lontano, incrocia ora un governo in acque agitate, e non è una buona notizia. Ma, in questa intervista a «L'ECO di Bergamo», Alberto Bombassei, afferma che l'esecutivo non è affatto assente. Di quel che sta avvenendo nella più grande azienda manifatturiera del Paese, e del protagonismo a tutto campo del suo amministratore delegato Sergio Marchionne, se ne parlerà a lungo: in modo lusinghiero e anche critico. Va da sé che si coglie lo stacco fra il manager in pullover (che un tempo piaceva tanto anche al Pd, ma ora un po' meno, per il suo fare liberal) che in Italia raccoglie consensi uniti a riserve e a critiche, mentre a Detroit riceve il plauso del presidente democratico Obama e delle tute blu della Chrysler che hanno ritrovato un posto di lavoro sicuro.

Da Pomigliano a Mirafiori, dalla Polonia alla Serbia e sull'asse Torino-Detroit, il manager che comanda il bastione dell'auto italiana sta cambiando pelle alle relazioni industriali con un piglio che fa discutere e che riapre il dibattito sul rapporto fra capitale e lavoro, fra territorio nazionale e quella che oggi è una multinazionale. Un passaggio che chiama in causa il legame fin qui conosciuto fra lavoro e diritti e, per certi aspetti, ridisegna, nel quadro della globalizzazione, gli standard del modello sociale europeo. Una fase che pesa e che conta sia per i lavoratori sia per gli industriali e per il Sistema Paese, che va al di là dello stesso negoziato, e che, per il vicepresidente di Confindustria e presidente della Brembo, conduce alla necessità di un «cambiamento culturale nelle nostre relazioni industriali».

Presidente, proviamo ad analizzare l'attivismo di Marchionne da Torino a Detroit, da Pomigliano alla Serbia. Qual è il senso di questa strategia e qual è il ruolo di un campione nazionale come la Fiat nell'Italia del 2010?

«È una strategia razionale e condivisibile, tipica di una multinazionale che opera in un mercato globalizzato, in cui i concorrenti utilizzano tutte le leve a disposizione per disporre della migliore miscela tra innovazione, costi, stile, distribuzione. La Fiat, come tutte le aziende, sta cercando di possedere il meglio di tutto per vincere. E questo non è un obiettivo solo di Marchionne, ma di tutti coloro che possono o debbono aiutare la Fiat a vincere questa sfida. In questa strategia, la Fiat continua ad essere italiana e europea, e allo stesso tempo ha una sua parte molto importante negli Stati Uniti, con mercati in Sudamerica e Cina. È la strada obbligata che molte aziende stanno percorrendo, non solo nell'automotive».

Si torna a parlare di globalizzazione. Nel contesto Fiat, ci può descrivere i rischi e le opportunità?

«L'opportunità maggiore è l'apertura di enormi mercati di sbocco per i prodotti, mercati che fino a 10-15 anni fa non esistevano. È naturale quindi che i nuovi stabilimenti stiano spesso volte vicino ai nuovi mercati in nazioni dove ci sono minori costi di produzione, maggiore flessibilità del lavoro, minor burocrazia, regole diverse. E, per la legge dei vasi comunicanti, i nuovi mercati si adattano alle nostre regole, ma anche noi italiani dobbiamo cambiare regole e comportamenti. Il rischio maggiore che vedo è che ci sia qualcuno che non desidera cambiare. L'obiettivo di tutti dovrebbe essere quello di far rimanere l'Italia un Paese manifatturiero, che crea ricchezza per i propri cittadini, che attrae capitali o che almeno cerca di far rimanere gli investimenti oggi presenti».

Da più parti è stata notata l'assenza del governo nella trattativa Fiat, a parte l'impegno personale del ministro Sacconi, tuttavia senza deleghe specifiche in materia. Non trova che tutto questo, insieme con l'assenza di una politica industriale, sia un serio handicap in questo passaggio storico per il manifatturiero italiano?

«Il governo non è assente. Il ministro Sacconi in primo luogo si è speso molto e continua ad essere molto presente nella trattativa. E poi ricordiamoci che è stata la Fiat a rifiutare, giustamente, gli aiuti da parte dello Stato, sotto forma di incentivi. E, in modo molto coerente, sta portando avanti le sue scelte cercando di vincere le sfide con le proprie forze».

Da un lato la newco di Pomigliano e dall'altro l'annunciata uscita della Fiat da Confindustria: non trova che sia una discontinuità che chiama in causa la stessa leadership di Confindustria?

«Evitiamo, per favore, inutili die-



Relazioni industriali serve un serio mutamento culturale

Bombassei parla del negoziato Fiat e del Sistema Italia
«La sfida? Dobbiamo restare un Paese manifatturiero»

trologie. Non c'è nessuna discontinuità e, soprattutto, la conferenza stampa congiunta Marcegaglia-Marchionne di mercoledì pomeriggio esclude - ammesso che ce ne fosse stato bisogno - ogni ipotesi di "azione contro" la Confindustria. Molto più semplicemente, a fronte delle esigenze determinate dall'obiettivo economico-produttivo che la Fiat si è data, si cercano le soluzioni tecniche che consentono di realizzarlo anche sul versante delle relazioni sindacali e di lavoro. L'obiettivo è poter produrre in Italia in maniera competitiva. Per far questo a Pomigliano occorre intervenire per migliorare l'organizzazione del lavoro. Questo ha comportato la definizione di un accor-

do per la revisione dei turni, dei tempi di lavoro, degli straordinari, ecc. Tutte intese assolutamente normali in qualunque stabilimento».

Quindi, nessuna discontinuità?

«La novità, o se vuole, la discontinuità è stata che una volta fissate le nuove regole è stato anche necessario stabilire i modi per evitare che vengano messi in atto comportamenti furbeschi, tipici di quello stabilimento, che possano vanificare l'efficacia delle nuove modalità di produrre concordate con la maggioranza dei sindacati e dei lavoratori. Di qui gli interventi per evitare i finti malati o le sospensioni del lavoro attivate strumentalmente per contrastare l'attuazione

degli impegni presi. Il ragionamento di fondo è elementare: si decide di fare un investimento - vale per la Fiat ma vale per qualunque altro imprenditore - e perché quell'investimento sia proficuo, si rivede l'organizzazione del lavoro; una volta concordata deve essere rispettata e non elusa; chi non rispetta le regole concordate ha delle sanzioni. Tutto qui. Le questioni riferite alla possibile uscita dal sistema associativo di Confindustria per gli stabilimenti dell'auto, o alla non iscrizione a Confindustria della nuova società che dovrà realizzare l'investimento a Pomigliano, hanno solo una ragione tecnico-giuridica legata ad alcuni vincoli che derivano dall'applicazione del contratto na-

zionale. Ma è solo un'ipotesi che, ora, risulta superata dal momento che i sindacati si sono impegnati a definire sollecitamente con Federmeccanica quelle normative di contratto nazionale utili per rendere operativo l'accordo di Pomigliano e fornire al comparto dell'auto una disciplina contrattuale capace di rispondere alle specificità produttive del settore. Quindi, tutto all'interno del sistema associativo e con l'applicazione delle regole contrattate, prime fra tutte quelle che Confindustria ha firmato con Cisl e Uil nella primavera dello scorso anno».

Marchionne, sembra di capire, ha l'urgenza di legalizzare l'accordo con Cisl, Uil e Ugl a Pomigliano, mettendo nell'angolo l'area del dissenso rappre-

sentata dalla Fiom. Ma un sindacato diviso, in prospettiva, quanto può essere decisivo, e soprattutto efficace, sulla «esigibilità» dell'intersa e sulla stessa governabilità della fabbrica?

«Probabilmente il dato che emerge con immediatezza da tutta questa vicenda è che nelle nostre relazioni industriali abbiamo bisogno che quel cambiamento culturale che stiamo sollecitando da tempo si realizzi ed interessi tutte le diverse componenti sindacali. Nessuno ha messo all'angolo la Fiom. È la Fiom che si è "chiamata fuori" da ogni confronto che impegna le parti a ragionare considerando la realtà circostante. L'ha fatto lo scorso anno quando ha spinto la Cgil a non sottoscrivere l'accordo con noi per la riforma degli assetti della contrattazione. L'ha fatto subito dopo quando non si è seduta al tavolo del rinnovo del contratto dei metalmeccanici, pretendendo di non procedere al rinnovo secondo le nuove regole. Ma qualcuno si chiede per quale motivo solo la Fiom non ha accettato di rinnovare il contratto, mentre tutte le altre categorie della Cgil hanno unitariamente firmato tutti i rinnovi dei contratti nazionali conclusi dopo l'accordo del 2009? Ripeto, si richiede un serio mutamento culturale se si vogliono avere relazioni industriali adeguate alle sfide che le imprese affrontano quotidianamente. Guardi che dalla governabilità di quella fabbrica ma anche di tutte le altre fabbriche dipende lo sviluppo del Paese e la sorte di centinaia di migliaia di lavoratori e delle loro famiglie. Credo che sia evidente che la competizione internazionale non è una bella espressione da talk-show, ma la dura realtà quotidiana e noi, in Italia, la stiamo affrontando mantenendo integre tutte le regole che ci derivano da leggi e contratti collettivi che, come è ben noto, sono le più avanzate a livello europeo. Nessuno sta chiedendo di ridurre i diritti, bensì di fare accordi per modernizzare i metodi di produzione e rispettarli».

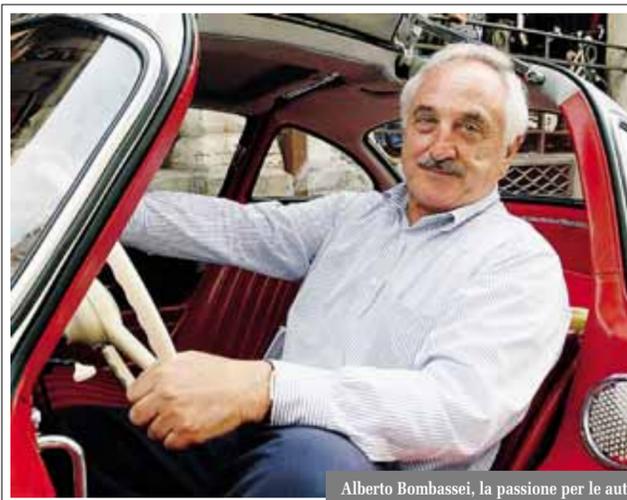
Marchionne chiede dei «sì» o dei «no» netti. Proviamo anche noi: il «modello Pomigliano» resta confinato a quella fabbrica, oppure è l'apripista per rimettere in discussione il contratto nazionale?

«Come sempre soffriamo di memoria corta. Il ruolo del contratto nazionale è già stato messo in discussione e risolto con il nostro accordo sulla riforma degli assetti contrattuali. Abbiamo convenuto circa il mantenimento di due livelli di contrattazione, nazionale ed aziendale (ricordo sempre che i "due livelli" costituiscono un modello da "Paesi ricchi"), ma con un ruolo del "nazionale" limitato alla garanzia degli elementi essenziali del rapporto di lavoro, in modo da lasciare allo scambio diretto in azienda maggior spazio, specie per definire aumenti retributivi legati al raggiungimento di obiettivi di produttività. Secondo elemento, abbiamo stabilito la possibilità di derogare in sede locale al contratto nazionale per far fronte a situazioni di crisi aziendale o rendere le singole aree più attrattive per nuovi investimenti. Queste cose ci sono già tutte ed è per questo che la Cgil non ha firmato. Voglio dire con chiarezza che se l'avesse fatto, oggi non discuteremo di questi problemi. Adesso si tratta solo di accelerare l'attuazione di quanto già concordato».

Franco Cattaneo



Obama con Marchionne a Detroit



Alberto Bombassei, la passione per le auto



Bombassei con Marcegaglia



Eccolo con Bonanni (Cisl)

Federalismo Indagine Istat su reddito disponibile e capacità di spesa degli italiani Nel Sud il Pil è la metà di quello del Nord

Italia a due velocità dove una parte del Paese produce una ricchezza doppia rispetto all'altra; dove, se si vive in una delle Regioni del Sud, si ha oltre un terzo in meno di reddito disponibile per i consumi e gli investimenti.

Non solo: un'Italia dove a fronte di Regioni che piazzano bene i loro prodotti al di fuori dai confini territoriali, ce ne sono altre che registrano tassi di dipendenza dall'esterno di oltre il 30%.

A fotografare l'Italia «duale», come la definisce spesso lo stesso ministro dell'Economia Giulio Tremonti - o se si preferisce «a due velocità» - è l'Istat che ha depositato negli scorsi giorni una serie di dati in Parlamento nell'ambito degli approfondimenti che sono in corso sul delicato tema del federalismo fiscale.

Il prodotto interno lordo, dunque, nel Sud Italia vale praticamente la metà rispetto a

quello nel Nord: a fronte dei 17.900 euro pro-capite di ricchezza prodotta nel Mezzogiorno, nel Settentrione l'economia è di oltre 31.000 euro a persona.

«Cenerentola» d'Italia è la Campania dove il Pil pro-capite è pari a 16.900 euro. In fondo alla classifica anche la Calabria dove il Pil vale 17.000 euro a persona. In testa, invece, la provincia autonoma di Bolzano con 34.400 euro e la Lombardia con 33.600 euro a testa. I dati si riferiscono al 2008, prima dunque della grande crisi che ha investito l'economia occidentale e che ha visto lasciare sul terreno qualche punto di ricchezza a livello nazionale.

Ma la situazione non migliora se si prende in considerazione il reddito disponibile delle famiglie consumatrici: quello del Mezzogiorno è pari al 64,1% rispetto a quello del Centro-Nord, il che vuol dire che un abitante del Sud può spendere e investire qua-

si il 36% in meno rispetto al Nord. In Campania, inoltre, la disponibilità di reddito lordo pro-capite è pari a 12.100 euro in un anno, e in Sicilia di appena cento euro in più (12.200), importi che risultano poco più della metà dei 20.700 della provincia autonoma di Bolzano o dei 20.600 euro della Lombardia.

La «vulnerabilità», come la definisce lo stesso istituto di statistica, delle Regioni del Mezzogiorno emerge anche dalle tabelle riguardanti l'interscambio commerciale.

La dipendenza dall'esterno, ovvero il saldo tra esportazioni e importazioni in percentuale del prodotto interno lordo, per l'Italia è dell'1,3%. Ma a fronte di un saldo positivo di quasi tutte le regioni dell'Italia Settentrionale, risulta negativo al 21,8% per quelle del Mezzogiorno dove si registrano punte del 30,3% e del 27,5% in Calabria e in Sicilia.