

L'analisi

Piero Fassino
CANDIDATO SINDACO DI TORINO

Mirafiori: la battaglia per l'accordo comincia adesso

Sbaglia chi pensa che, passato il referendum, la vicenda sia conclusa: è nella fase dell'attuazione, cioè adesso, che ciascuno deve fare la propria parte. Lasciare soli i lavoratori sarebbe grave

In molti commenti di questi giorni si propone lo schema per cui chi ha sostenuto il no all'accordo Fiat si è posto al fianco dei lavoratori, mentre chi ha sostenuto il sì si è messo dalla parte di Marchionne. Non condivido questa rappresentazione. Io, infatti, ho sostenuto che si dovesse approvare l'accordo in primo luogo nell'interesse dei lavoratori.

Lo stabilimento di Mirafiori - che trent'anni fa occupava 61 mila lavoratori e via via si è ridimensionato fino agli attuali 12 500, di cui 5500 alle Carrozzerie (l'area più direttamente interessata dall'accordo di oggi) - ha vissuto negli ultimi due anni una continua precarietà produttiva, senza rimediare alla quale lo stabilimento sarebbe destinato in breve tempo alla chiusura. La produzione di due nuovi modelli di alta gamma previsto dall'accordo offre una stabilità produttiva e garantisce certezza di lavoro a 5500 lavoratori di Mirafiori e a circa 10 mila addetti dell'indotto.

Dalla parte dei lavoratori

Lo ripeto: l'accordo Fiat andava approvato in primo luogo nell'interesse dei lavoratori. Ma è bene comprendere che adesso ciascuno deve fare la propria parte

È del tutto vero che l'accordo prevede condizioni di lavoro più onerose. E anche se le nuove modalità su orari, turni e pause previste sono da tempo in vigore in altre aziende e in altri stabilimenti Fiat (Melfi), nessuno può sottovalutare che per molti lavoratori di Mirafiori il lavoro quotidiano sarà più faticoso. E questo, unitamente ad un'età media avanzata e ad una condizione psicologica di frustrazione creata da lunghi periodi di cassa integrazione, spiega molto dell'alta percentuale di no. Un no reso più ampio da norme sulle assenze per malattia, sul diritto di sciopero e sulla rappresentanza vissute come arretramento rispetto ai diritti acquisiti. Dunque, un no ampio, anche se non maggioritario, e un sì sofferto espressione di un sentimento di solitudine e di un disagio largamente diffuso tra i lavoratori e non solo alla Fiat.

Sarebbe perciò un grave errore pensare che, svolto il referendum, la vicenda sia d'ora in



Dopo il voto Gli operai di Mirafiori il 14 gennaio

poi affidata all'automatica attuazione dell'accordo. È vero il contrario. Quell'accordo, infatti, richiama responsabilità di molti attori, in primo luogo della Fiat chiamata a dare puntuale attuazione agli investimenti, coinvolgendo tutti i lavoratori e tutte le organizzazioni sindacali, anche coloro che hanno votato no. E occorrerà battersi perché sia così. Anche perché la pretesa

dell'azienda di non riconoscere diritto di rappresentanza a chi - la Fiom - non ha sottoscritto l'accordo, viola l'art. 14 dello Statuto dei Lavoratori che riconosce diritto di associazione sindacale e di rappresentanza, senza subordinarlo alla sottoscrizione di un accordo. E peraltro chiunque conosca un'azienda sa bene che non la si governa efficacemente solo con il comando, ma anche con il consenso.

L'accordo richiama poi altre responsabilità dei sindacati confederali e di Confindustria: riscrivere le regole della rappresentanza e avviare un confronto per approdare entro il 2012 al contratto dell'auto, in assenza del quale l'accordo di Mirafiori rischia di non avere alcun quadro normativo-contrattuale di riferimento.

Anche le forze politiche e il Parlamento sono interpellati dall'accordo: un nuovo sistema di relazioni industriali richiede anche una legge sulla rappresentanza, nonché una normativa

Coinvolgere tutti

Ora la Fiat deve dare attuazione agli investimenti e si dovranno coinvolgere tutti i lavoratori e tutti i sindacati, anche quelli che hanno votato no. Ci batteremo per questo

che dia finalmente applicazione all'art. 46 della Costituzione sulla partecipazione dei lavoratori alla vita delle imprese.

L'accordo richiama non minori responsabilità del Governo, fino ad oggi scandalosamente inerte, quando invece non sono più rinviabili scelte di politica industriale, proprio mentre Obama sta erogando 3 miliardi e mezzo di dollari alla Chrysler. E responsabilità spettano anche ai poteri locali: alla Regione che ha il dovere di esercitare le sue competenze di politica industriale e anche al Comune le cui politiche potranno creare condizioni favorevoli all'attuazione dell'accordo, ivi compresa la erogazione dei servizi per le famiglie tenendo conto dei diversi orari e tempi di lavoro.

Insomma: l'accordo Fiat potrà essere una cosa o un'altra a seconda della capacità di ciascuno di fare la propria parte. Ed è questo il modo più vero per non lasciare soli i lavoratori di Mirafiori. ♦