

Italia: cambiano le relazioni industriali?

L'attacco sul Corriere della Sera da parte di Francesco Giavazzi al ruolo della Confindustria nel sistema di relazioni industriali in Italia ha avuto una puntuale risposta dalla presidente della Confindustria, Emma Marcegaglia sullo stesso quotidiano. Si tratta di un dibattito innescato tra chi vorrebbe mettere in discussione l'attuale modello di rappresentanza economica e sociale e chi, invece, come la Marcegaglia, ma anche i sindacati, questo modello vorrebbero far evolvere ed ampliare.



L'attacco sul Corriere della Sera da parte di Francesco Giavazzi al ruolo della Confindustria nel sistema di relazioni industriali in Italia ha avuto una puntuale risposta dalla presidente della Confindustria, Emma Marcegaglia sullo stesso quotidiano. Si tratta di un dibattito innescato tra chi vorrebbe mettere in discussione l'attuale modello di rappresentanza economica e sociale e chi, invece, come la Marcegaglia, ma anche i sindacati, questo modello vorrebbero far evolvere ed ampliare.

Anche il caso della FIAT con la sua decisione di uscire dalla Confindustria provoca inevitabilmente una riflessione sul modello italiano di relazioni industriali e sul suo futuro, all'interno del processo economico globale.

È una riflessione necessaria, tanto più in un momento di crisi e di crescita scarsa e proprio quando i sindacati e le imprese italiane sono arrivati a sottoscrivere un accordo interconfederale che riforma in modo importante la struttura della contrattazione, con l'obiettivo di creare le condizioni per il rilancio del sistema economico e favorire la competitività del Paese.

Secondo l'amministratore delegato della FIAT Sergio Marchionne, con la firma dell'accordo interconfederale del 21 settembre tra Confindustria, CGIL, CISL e UIL, si è rischiato di "limitare fortemente la flessibilità gestionale". Dunque, dal primo gennaio, FIAT e FIAT Industrial non faranno più parte di Confindustria.

Siamo di fronte al profilarsi di due modelli di relazioni industriali in Italia? Stanno forse prendendo piede in Italia culture industriali che, con la storia e l'assetto produttivo italiano, hanno poco a che vedere? Oppure siamo solo di fronte ad una eccezione che conferma la regola?

La cultura perlopiù "americana" di relazioni industriali dell'amministratore delegato era già emersa l'anno scorso, durante la vertenza di Pomigliano d'Arco, quando aveva presentato il suo piano per lo stabilimento campano, in cui chiedeva sacrifici e condizioni di lavoro più dure, pena la chiusura della fabbrica: "Non ci sono alternative — aveva scritto in una lettera aperta ai dipendenti, pubblicata dal quotidiano La Stampa —, la FIAT è una multinazionale che opera sui mercati di tutto il mondo (...). Le regole della competizione internazionale non le abbiamo scelte noi e nessuno di noi ha la possibilità di cambiarle".

Con questa motivazione di carattere internazionale, si sta forse rompendo il patto sul quale sono stati costruiti lo sviluppo e il benessere delle società occidentali, consentendo di gestire al meglio il conflitto tra capitale e lavoro?

Se guardiamo ai risultati concreti, le sane relazioni industriali ai vari livelli di rappresentanza non sono state un ostacolo alla crescita, neppure nel settore automobilistico, in cui il modello produttivo del just in time deve necessariamente basarsi sulla "produttività consensuale". Alcune multinazionali dell'auto, tra le quali BMW, Volkswagen e Renault, hanno deciso non solo di rispettare i contratti nazionali dei loro paesi ma di estendere le tutele minime a tutti gli stabilimenti, anche fuori dai confini nazionali.

Queste imprese hanno siglato con la Federazione internazionale dei metalmeccanici (la FISM) diversi accordi quadro internazionali. Questi accordi mettono al centro i principi della responsabilità sociale e le

Convenzioni fondamentali dell'ILO, quali la libertà di associazione, la contrattazione collettiva, il rifiuto della discriminazione e di ogni forma di sfruttamento.

“Nel Gruppo BMW — recita l'accordo quadro internazionale della casa tedesca — vengono rispettate le norme e i contratti nazionali relativi all'orario di lavoro e alle ferie ordinarie pagate”. L'accordo quadro internazionale della Volkswagen, per parte sua, prevede che l'impresa “assista i propri partner commerciali e li incoraggi espressamente a prendere in considerazione questa dichiarazione nella propria politica aziendale”, estendendo il rispetto dei diritti del lavoro anche alla filiera dei fornitori.

Certo, si tratta di applicazioni volontarie, ma i risultati economici di queste case automobilistiche hanno premiato la scelta di questo tipo di relazioni industriali e dimostrano come la partecipazione a un sistema di regole condivise, a tutti i livelli, possa solo contribuire meglio alla performance dell'impresa.