

NOTA ISRIL ON LINE

N° 36 - 2010

**FIAT, LA VIA "TEDESCA"
PER MIGLIORARE PRODUTTIVITA',
CONDIZIONI DI LAVORO
ED OCCUPAZIONE**

Presidente prof. Giuseppe Bianchi
Via Piemonte, 101 00187 - Roma
gbianchi.isril@tiscali.it
www.isril.it

istituto
di studi sulle relazioni
industriali e di lavoro



FIAT, LA VIA "TEDESCA" PER MIGLIORARE PRODUTTIVITÀ, CONDIZIONI DI LAVORO ED OCCUPAZIONE

di Nicola CACACE

Il mercato mondiale dell'auto non tollera più stabilimenti a bassa competitività, Marchionne ha ragione, ma la via indicata dall'ad della Fiat, troppo diversa da quelle sperimentate con successo in altri paesi europei, rischia di non funzionare sul lungo periodo.

La Francia ha utilizzato le 35 ore per aumentare la flessibilità come la legge prevede con l'"*annualisation des horaires*" (la Francia riscopre le 35 ore, Il sole 24 ore 23.12.09).

La Germania, che produce ancora 5 milioni di auto in casa, sta superando la crisi senza ridurre l'occupazione grazie ad accordi sindacali basati sullo scambio "occupazione, orario corto, flessibilità", scambio agevolato da una legge che carica allo Stato il 50% delle perdite di salario.

È la politica industriale applicata a tutta l'industria tedesca, che ha consentito traguardi di Pil (+3,5%) ed occupazione unici al mondo, unico paese occidentale in cui la disoccupazione nel 2010 è calata (7%). Politica rivendicata dalla Merkel nel discorso di insediamento al Parlamento: "Il governo cristiano-liberale intende rinnovare le misure a favore della settimana corta, parzialmente finanziata dallo Stato, che ha permesso al paese di difendere l'occupazione".

In Italia abbiamo una legge analoga, cosiddetta dei contratti di solidarietà, anche più generosa perché fa recuperare l'80% del salario perso per ridotto orario, rilanciata nella Finanziaria, completamente ignorata dalla Fiat.

Perché nel paese a più basso tasso di occupazione (quota di occupati sulla popolazione 15-64 anni) 57% contro 65% dell'Europa, né Marchionne né i sindacati hanno spinto per utilizzare gli strumenti disponibili per coniugare competitività ed occupazione? Invece di puntare solo a "spremere" gli operai con una organizzazione del lavoro molto dura da sopportare che sul lungo periodo non garantisce né la produttività né il consenso. Dubbio venuto allo stesso Marchionne che cerca affidamenti superiori a quelli ottenuti nel referendum di Pomigliano prima di partire col suo piano. Alcuni esperti sindacali, tra cui Luigi Agostini e Marcello Malerba, riflettendo sulle difficoltà del piano Marchionne, hanno avanzato una proposta basata su turni di 6 ore al posto dei turni di 8 ore di Marchionne, da cui ho attinto per la presente elaborazione, che consentirebbe di raggiungere molti obiettivi "positivi", saturazione massima degli impianti, costanza dei costi orari di lavoro, un piccolo aumento di occupazione, condizioni di lavoro più sopportabili di quelle del piano Pomigliano.

A Pomigliano esistono vari problemi di governo della forza lavoro che vanno persino oltre la logica del conflitto puramente sindacale e che devono essere risolti, ma è dubbio che possano esserlo col piano Fiat. Oggi, in attesa della fabbrica automatica di auto, l'operaio è un interstizio tra processi automatici e Robot, ridotto conseguentemente anche lui alla stessa logica. Non è facile lavorare 8 ore alla catena con i ritmi imposti dalla cosiddetta Metrica giapponese o sistema WCM, che sarà applicata a Pomigliano. Purtroppo, a meno che qualcuno non inventi un modo diverso di lavorare capace di competere sul

mercato globale, l'alternativa diventa drammatica, lavorare con questi sistemi rigidi o non lavorare, come ripete ossessivamente Marchionne imitato da alcuni dei sindacalisti che hanno firmato l'accordo Pomigliano.

Eppure un'altra via per far auto con produttività mondiale può essere trovata rendendo il lavoro più umano, seguendo una via più europea, per esempio lavorando con 4 turni giornalieri di 6 ore per 6 giorni, invece di 3 turni di 8 ore, l'utilizzo degli impianti sarebbe di 136 ore rispetto alle 68 attuali ed alle 135 previste dall'accordo, le interruzioni sarebbero minori del piano Marchionne, le condizioni di lavoro sarebbero più umane, la necessità di una dura disciplina sarebbe ridotta ed affrontabile in un quadro più rispettoso dei principi sindacali ed anche una autoregolamentazione dello sciopero improvviso non farebbe scandalo. Certo si dovrebbero assumere altri lavoratori per riempire i turni, ma senza un aumento del costo orario di lavoro.

Regime di turni Marchionne

Sono previsti 3 turni giornalieri di 8 ore con 30' di pause per 6 giorni, dalle ore 6 di lunedì alle 6 di domenica. La saturazione degli impianti sarebbe di 135 ore. Le condizioni di lavoro sulle linee sarebbero molto stressanti, con ritmi alti e rigidi, appena alleviati da 3 pause di 10'(cesso o caffè) e con una settimana di lavoro notturno praticamente ogni 3 settimane. L'esperienza insegna che in casi simili di orario lungo e lavoro vincolato la produttività delle ultime 2 ore si riduce molto abbassando la produttività media oraria, gli errori aumentano così come gli infortuni e l'assenteismo.

Regime di turni alla "tedesca"

La proposta qui avanzata è di 4 turni giornalieri di 6 ore con una sola pausa di 20', per 6 giorni. Orari dei turni 6-12, 12-18, 18-24 e 24-6. Orario lavoro settimanale di 36 ore. Utilizzazione impianti massima di 136 ore, superiore alla saturazione Marchionne e stress operaio ridotto. Le pause sarebbero in numero inferiore al piano Marchionne anche per l'eliminazione della mensa. Un investimento grande e ad alta intensità di capitale per addetto, come quello promesso da Fiat richiede un utilizzo impianti alto e continuo con una forza lavoro motivata, come ebbe a dire lo stesso ad della Fiat: "all'impresa globale non servono lavoratori usa e getta ma competenti e coinvolti" (Varvelli, "Marchionne, la Fiat e gli altri" il Sole 24 ore, 2009, pag. 228). La formula dei 4 turni di 6 ore aumenterebbe la flessibilità, altro fattore indispensabile in tempi di mercati fluttuanti, aumentando la produttività oraria e riducendo nel contempo lo stress della catena per vari motivi: 6 ore di lavoro alla catena sono più sopportabili, la produttività media migliorerebbe, si ridurrebbero i rischi di produrre per il piazzale in casi di flessione del mercato, scomparirebbe il turno notturno del piano Marchionne sostituito da 2 turni seminotturni meno "invasivi". La riduzione di orario operaio dalle attuali 37 e 30' contrattuali reali (2 ore e 30' essendo già previste dal CCNL come pausa pagata, rispetto alle 40 ore) alle 36 ore lascerebbe da recuperare un'ora e mezza mancante, la cui compensazione salariale all'80% può essere facilmente trovata ricorrendo alla legge in vigore sui contratti di solidarietà.

Ci potrebbe essere qualche mal di pancia da parte di minoranze per la riduzione degli straordinari, ma i ritorni in termini di "salute" individuale e collettiva (qualche centinaio di nuovi occupati sui 5000 di Pomigliano) dovrebbero far premio sui mal di pancia. I referendum operai esistono anche per questo!

Sarebbe saggio che la Fiat concedesse alle controparti, tutte, di sperimentare una via "europea" piuttosto che imporre una via "cinese" che, per un paese di antica tradizione industriale rischia di portar fuori strada. Non è interesse della multinazionale di Torino perseguire soluzioni necessarie, la saturazione impianti, con metodi sbagliati. Oggi l'Italia, col Piemonte in testa per l'alta concentrazione di centri di progettazione e ricerca di molte multinazionali, è ancora considerato centro mondiale "progettuale" dell'auto, anche se non più centro mondiale "produttivo". Vitalizzare questo "centro" carico di glorie sarà possibile solo col sostegno decisivo di tutte le istituzioni e di una Fiat convinta che il consenso degli Stakeholder, lavoratori e territori, nel XXI secolo coincidono con quelli degli azionisti.