

2.5.1. Mirafiori

A Mirafiori oggi si producono quattro modelli (Musa, Idea, Multipla e MiTo) su tre linee di montaggio. Dalla fine del 2010 le linee di montaggio verranno ridotte a una che produrrà solamente la MiTo. Gli addetti alla produzione sono 5.486. La produzione del 2008 è stata di circa 147.000 vetture, quella del 2009 circa 180.000; nel 2010 sono 120.000 vetture e negli ultimi mesi gli operai hanno fatto più giorni di cassa integrazione che di lavoro.

Le officine automobilistiche Grugliasco (ex Bertone) producono auto di gamma alta e impiegano 1.124 addetti di produzione. L'obiettivo è di produrre circa 50.000 vetture annue.

Da aprile 2010 ad oggi il piano di Mirafiori, descritto nella «Fabbrica Italia» è stato modificato. Inizialmente era prevista una nuova vettura (nuovo modello di compact L0) che avrebbe dovuto sostituire le attuali con volumi attesi di 100.000 vetture nel 2011 e una potenzialità produttiva di 250.000, che è stata spostata in Serbia nello stabilimento di Kragujevac. Questo cambiamento aveva posto problemi sulle prospettive dello stabilimento e la garanzia occupazionale. La questione principale era diventata quali modelli potevano essere realizzati a Torino per raggiungere l'obiettivo di raddoppiare l'attuale produzione.

Il 26 novembre 2010 è partita la trattativa sul futuro di Mirafiori che si è conclusa il 23 dicembre. Il piano presentato dall'azienda prevede la formazione di una *joint venture* tra Chrysler e FIAT per portare a Torino una nuova piattaforma dagli Stati Uniti che servirà per produrre auto e Suv di classe superiore, sia per il marchio Jeep sia per l'Alfa Romeo. È un'architettura da cui nasceranno le future vetture dei segmenti C e D, automobili e Suv. I modelli prodotti a Mirafiori dalla nuova società saranno venduti per più della metà nei mercati di tutto il mondo, specialmente in America. Questa sarebbe la prima volta, secondo l'azienda, che uno stabilimento italiano di FIAT produce auto per un'azienda straniera. A Mirafiori continuerà ad essere prodotta la MiTo.

L'investimento sarà superiore al miliardo di euro, suddiviso tra FIAT e Chrysler in maniera proporzionale ai volumi destinati ai rispettivi marchi. Nello stabilimento si potranno produrre fino a 250-280 mila vetture l'anno. Se l'investimento parte in tempi rapidi le prime vetture potranno uscire entro la fine del 2012. Realizzare tali

volumi comporterà, secondo l'azienda, l'utilizzo di tutti gli attuali lavoratori e aprirà la strada a una possibile crescita occupazionale. In cambio l'azienda richiede la disponibilità a modulare gli orari di lavoro e l'organizzazione interna in modo da garantire il massimo utilizzo degli impianti attraverso un accordo con il sindacato che deve prevedere modalità per rispettarlo.

La costituzione di una nuova società Mirafiori comporta la riasunzione individuale dei singoli dipendenti, 120 ore di straordinario obbligatorio per ogni dipendente, la riduzione delle pause per gli addetti alle linee di montaggio da 40 a 30 minuti. La pausa mensa a fine turno sarà verificata in rapporto alle esigenze produttive più avanti. Si confermano, come a Pomigliano, le clausole di responsabilità sugli accordi raggiunti. Lo schema di orario prevede più opzioni in rapporto all'andamento del mercato. Una turnazione su 15-18 turni di 8 ore (per 5-6 giorni), in relazione alla domanda del mercato, sostanzialmente sul modello di Pomigliano. L'altra ipotesi è quella di un orario strutturato in turni di 10 ore giornaliere per 4 giorni settimanali, pari a 40 ore lavorative. In questo caso gli impianti lavorerebbero 20 ore al giorno per 6 giorni la settimana. Il nuovo contratto non aderisce al sistema confindustriale e dunque non prevede l'elezione dei delegati di fabbrica, non applicando la norma sulle rappresentanze unitarie contenuta nel protocollo Ciampi del 1993. Solo i sindacati firmatari possono nominare dei rappresentanti aziendali, escludendo quindi la FIOM che non ha firmato.

La politica di relazioni industriali inaugurata dalla FIAT introduce una discontinuità nelle relazioni industriali, depotenziando il livello nazionale della contrattazione, in nome della competitività nel mondo globale. La globalizzazione è entrata di forza nel mondo del lavoro e delle sue regole. Le clausole di responsabilità rimandano a una concezione del ruolo del sindacato che ha una matrice anglosassone. Sembrerebbe che sia l'America che decide le traiettorie delle relazioni industriali andando verso un modello aziendalista.

A Mirafiori per la prima volta saranno utilizzati, per la definizione della cornice di regole contrattuali che servirà a governare la fabbrica, dei criteri che tengono conto di standard competitivi internazionali, come internazionale è il metodo del *world class manufacturing*, la nuova organizzazione del lavoro che verrà introdotta nella produzione FIAT.

Sembrerebbe che l'azienda voglia creare una base produttiva

omogenea, retta da standard internazionali, con delle relazioni industriali non in linea con la tradizione italiana. La visione di un contratto di lavoro tagliato su misura dell'organizzazione aziendale è in conflitto con la visione tradizionale delle relazioni industriali, costruita sul contratto di categoria. Suscita interrogativi e perplessità oltre che tra categorie e confederazioni sindacali anche all'interno del mondo imprenditoriale.

Il nodo fondamentale consiste nella responsabilità dell'organizzazione sindacale rispetto alla piena funzionalità operativa della fabbrica per cui siano riconosciute solo le RSA che sottoscrivono l'accordo. In questo senso l'accordo rappresenta una regressione sul terreno della democrazia.

Ma il sindacato italiano, nel suo complesso, compirebbe un errore se non scegliesse di misurarsi con la nuova prospettiva delle relazioni industriali che sta emergendo a Mirafiori. Anzitutto, perché un sindacato industriale non può evitare di calibrare le sue politiche sulla globalizzazione. L'esperienza FIAT può servire per mettere a fuoco problemi importanti anche per le altre componenti dell'industria italiana. In secondo luogo, perché Mirafiori rimette al centro dell'azione sindacale la questione dell'organizzazione del lavoro, un cavallo di battaglia del sindacato di un tempo, caduto troppo a lungo nel disuso. Tornare a discutere di produttività, salari e nuovi sistemi di orario può far bene al mondo sindacale.

Ma la modernità non può essere lavoro senza diritti. In Italia ci sono tutte le condizioni, data la cultura sindacale e politica largamente prevalente, per trovare soluzioni più equilibrate per tutte le parti in causa.

L'accordo di Mirafiori può impattare anche nelle altre aziende, a cominciare dalla componentistica, dove vige il contratto nazionale. Un nodo destinato a diventare ricorrente nella definizione dello scenario futuro delle relazioni industriali riguarda il rapporto fra il contratto aziendale e quello nazionale di categoria. La logica che ha ispirato la proposta di Federmeccanica è che il principio «ad ogni azienda il suo contratto» può essere sostenibile per le grandi aziende, ma non regge per le piccole e medie. Il contratto nazionale non serve soltanto a proteggere i lavoratori in modo relativamente uniforme. Serve anche a proteggere le aziende dalla proliferazione incontrollata di sigle sindacali, come pure da rivendicazioni interne, magari extrasindacali, che in assenza di un contratto quadro possono dare agli imprenditori grossi grattacapi.

Nel caso FIAT la posta in gioco è altissima, per il sistema industriale di Torino e per l'apparato produttivo nazionale. Il rilancio di Mirafiori è questione decisiva e richiede strumenti innovativi, che facciano evolvere il repertorio sindacale classico. Il sindacato non può che misurarsi su questa sfida, che deve al tempo stesso suscitare consenso e dialogo, indispensabile a efficaci relazioni industriali. La proposta FIAT su Mirafiori imprime una discontinuità ancora più ampia rispetto a Pomigliano sul panorama produttivo italiano. Mirafiori è il luogo emblematico della specializzazione torinese nel campo dell'*automotive*. È rimasto il punto di riferimento di una città che ha ravvisato nell'industria un elemento caratterizzante della propria identità. Mirafiori è chiamata a essere di nuovo lo spazio a cui deve applicarsi una capacità di progettare l'organizzazione industriale di domani in rapporto alla nuova articolazione del sistema globale dell'automobile. L'azienda accentua il ruolo di una nuova organizzazione del lavoro che prevede una diversa regolazione della fabbrica e delle attività che vi si compiono. *World class manufacturing* è visto come metodo organizzativo in cui le mansioni lavorative possono far girare a pieno regime i meccanismi dell'ingranaggio produttivo. Il problema diventa come contemperare gli obiettivi aziendali di domani con le caratteristiche di una popolazione lavorativa che ha spesso alle spalle una storia professionale ormai lunga. Ma, come spieghiamo più diffusamente nel paragrafo sulla produttività, il successo dell'investimento non è garantito solo da questo. Oltre all'organizzazione del lavoro sono essenziali altri parametri come la qualità degli investimenti, l'articolazione del ciclo di produzione e di prodotto, la qualità della progettazione. In sintesi l'innovazione integrata di prodotto, di processo e di organizzazione.

Sbaglia chi crede che il confronto torinese non sia altro che la prosecuzione della vicenda di Pomigliano. Su Mirafiori entrano in gioco altre questioni specifiche, che non possono essere sottovalutate. In particolare, sono almeno tre le dimensioni che il futuro di Mirafiori solleva e su cui necessariamente dovrà continuare il confronto:

- 1) La necessità di garantire a Mirafiori una prospettiva, per dischiudere un futuro a un'area industriale che, pur avendo origini lontane nel tempo, mantiene una propria essenziale ragion d'essere. Mirafiori deve vivere perché la sua continuità è una garanzia per l'*automotive* di Torino: un sistema specializzato e articolato di

competenze come quello che si è costituito intorno all'auto ha bisogno della vicinanza con un impianto di produzione di rilievo. L'esistenza di Mirafiori significa un collante efficace per una gamma di funzioni che va dalla progettazione alla presenza sul territorio di una rete di fornitura di primo livello, qualificata e internazionale.

- 2) La definizione di un nuovo schema di orari che potrà incidere in profondità sugli assetti di lavoro. Il tema dell'orario chiama in causa, ancora più di quello del salario, la soggettività e gli orientamenti delle persone, tanto più in una situazione come quella di Mirafiori, dove pesano molto fattori come l'età e il genere, che segmentano la condizione operaia.
- 3) Le relazioni industriali che rischiano di finire in un'*impasse*. Senza una convergenza sulle regole, si lascia il confronto sindacale ai rapporti di forza brutali e alla legge della giungla. La soluzione trovata a Mirafiori non funziona, perché si rischia di scatenare una conflittualità di cui né il paese né la FIAT hanno bisogno. Il confronto si dovrebbe invece sviluppare in modo da sperimentare degli strumenti flessibili, che permettano di innovare la normativa senza per questo porsi in radicale contrasto con il contratto nazionale di categoria. Il sistema di relazioni industriali deve improntarsi sulla capacità di intraprendere processi e forme di cambiamento che dovranno poi essere verificati nel vivo delle esperienze lavorative e che saranno dunque inevitabilmente soggetti a evoluzione. I problemi di competitività, necessaria nella globalizzazione, che l'azienda pone, possono essere risolti senza una fuoriuscita di FIAT dal sistema Confindustria e dal contratto nazionale. Il tema dei turni, dell'utilizzo degli straordinari al sabato e di una più efficiente organizzazione del lavoro per il settore dell'auto, possono essere negoziati e ricompresi all'interno del contratto nazionale di lavoro.

Non va dimenticato che l'accordo si inserisce in un contesto in cui l'azienda esprime la volontà di risparmiare sugli investimenti in un mercato europeo dell'auto particolarmente statico. La debolezza del dollaro e la profonda ristrutturazione degli impianti Chrysler pongono il problema che le fabbriche dell'alleata americana (comprese quelle in Canada e in Messico) sono diventate molto più competitive nel confronto con quelle europee. L'investimento previsto, un mi-

liardo di euro, fa gola Oltreoceano, agli Stati Uniti come al Messico. Non solo quindi arriveranno nel corso del 2011 in Europa dall'America – come previsto fin dall'inizio – le nuove Lancia/Chrysler basate sul monovolume Voyager e sulla berlina 300C. Ma inoltre i futuri Suv Alfa Romeo o Maserati su base Jeep Grand Cherokee, di cui Marchionne ha parlato nelle scorse settimane, verrebbero prodotti a Detroit. Può diventare sempre più difficile giustificare dal punto di vista economico una produzione di vetture in Europa per l'esportazione verso l'area del dollaro.

Il futuro di Mirafiori passerà comunque per un approfondimento della cooperazione tra FIAT e Chrysler, così come il destino dell'intera FIAT è ormai legato a doppio filo a quello dell'azienda americana.

Al di là della questione Mirafiori nell'area torinese nubi si addensano anche:

- nelle meccaniche Mirafiori (dove si producono i cambi) per eventuali spostamenti di volumi produttivi all'estero;
- nel Centro Ricerche, in quanto lo sviluppo di nuove tecnologie nei prodotti è in parte dirottato verso gli USA. In particolare nella tecnologia elettrica pura e nella propulsione ibrida (elettrica e a combustione) che è stata sviluppata finora in Italia, ma ci sono possibili ulteriori evoluzioni negli USA e in Polonia. Secondo l'azienda il centro stile, i progetti delle piattaforme rimangono a Torino, ma il livello di investimenti e di innovazione non è stato comunicato;
- non è stato ancora definito il ruolo di Grugliasco.

2.5.2. SATA Melfi

Si produce la Grande Punto e la Punto Evo. Il numero di addetti è passato dai 5.212 di fine ottobre 2007 ai 5.693 di giugno 2010 per effetto dell'internalizzazione di alcune attività (tabella 14).

Difficilmente nei prossimi anni si raggiungerà il record di 290.000 auto prodotte nel 2009 grazie agli incentivi, contro le 217.500 del 2008.

Tra la fine di novembre del 2009 e la fine di agosto del 2010 la produzione complessiva è stata di circa 180 mila vetture su 8 mesi di lavoro; considerando che la produzione installata è teoricamente