

Un sindacato multinazionale per la Fiat

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

Lavoro e globalizzazione nella due giorni di Torino che ha dato vita alla rete sindacale mondiale già esistente negli altri gruppi automobilistici. Intervista a Gianni Aliotti della Fim Cisl internazionale

"Fim internazionale". Si chiama così nella scienza politica ed economica la società transnazionale che finisce per avere più potere, in concreto, di uno Stato. Come gli impati di un tempo che venivano di non vedere mai cadere il sole sul loro possedimento. Ma l'effetto dello spostamento di una produzione da un Paese all'altro non deve far pensare, per forza, alla vendita Cina o il Brasile. Accade anche da noi, alla Fiat, dove il semplice annuncio di trasferimento nella vicina Serbia ha convinto sindacati e lavoratori a siglare accordi altrettanto manuali inconfondibili. Come di dice Gianni Aliotti, responsabile dell'Ufficio internazionale dei lavoratori metalmeccanici della Cisl, davanti ad altri globali la forza lavoro, si vuole creare qualcosa, non può rimanere confinata in una forma organizzativa sindacale di tipo solo aziendale e nazionale.

L'incanto di due giorni (22 e 23 giugno 2011) svoltosi a Torino della rete sindacale "globale" dei gruppi Fiat rappresenta l'evento di un lungo lavoro di tessitura, oltre le divisioni e le antenche che accompagnano i rapporti tra le sigle dei rappresentanti dei lavoratori metalmeccanici in Italia, che ritrovano la loro unità a livello mondiale per costituire il "World workers council" chiamato a dare voce e rappresentanza alla migliaia di addetti del gruppo Fiat-Chrysler. Una novità assoluta? Lo chiediamo ad Aliotti che, tra l'altro, è anche il responsabile nazionale sicurezza del lavoro per la Fim Cisl: «Sul lavoro e sul movimento sindacale si è cominciato fin dall'inizio dell'era di occupazione e sindacalismo internazionale. Nel nostro caso stiamo parlando della Fiat spa in cui sono occupate oltre 137mila unità di cui il 25 per cento fuori dall'Italia, mentre le Chrysler veicolano 100 mila addetti distribuiti attualmente in Usa, Canada e Messico. I 62 mila dipendenti di Fiat Industrial (tractor e macchine industriali), recentemente destinati sempre fuori dal gruppo, sono collocati in Italia solo per il 20 per cento».

A che livello è il coordinamento dei lavoratori delle altre grandi multinazionali dell'auto?

«Esistono già da tempo accordi internazionali e funzionano comitati sindacali mondiali per quanto riguarda le imprese francesi e tedesche. Con la stabilizzazione Ford esiste una lettera di impegno in tal senso».

Il caso dell'intersezione avviene quindi nelle Volkswagen?

«Non solo. Anche per quanto riguarda il gruppo Peugeot Citroen esiste il riconoscimento di una Carta internazionale sulle relazioni sindacali che definisce i diritti di informazione, consultazione e co-decisione su temi come l'organizzazione del lavoro, i sistemi verbali, la salute e la sicurezza nonché la sostenibilità sociale e ambientale».

Per quanto riguarda la Fiat cosa viene chiesto?

«Come primo passo il riconoscimento del network globale del sindacato e l'invio del negoziato di un accordo quadro internazionale sulle responsabilità sociali e ambientali e sui diritti fondamentali del lavoro esteri, benessere, anche alla catena dei fornitori. Molto interessante, in tal senso, l'azione dei lavoratori statunitensi del gruppo verso le condizioni di quelli messicani».

Significativa il riferimento anche al fordismo...

«Ciò che nel mondo globalizzato sono le imprese transnazionali che determinano, insieme con le reti di logistica e distribuzione, il flusso degli investimenti e i luoghi di produzione di lavoro coinvolgendo la sub-coordinazione dei fornitori».

Ma molto interessante, ma che sindacati devono aspettare?

«Occorre saper compiere un salto culturale nei confronti di un clima autoritario ancora largamente presente nelle fabbriche italiane dell'auto. Perché altrimenti non si riuscirà a sviluppare quel clima necessario per vincere le sfide della qualità e dell'innovazione. D'altra parte la stessa nuova organizzazione del lavoro che si vuole diffondere basata sul flow, World class manufacturing, e l'Ergo-Utes presuppone il rispetto della persona e della sua esigenze».

Per il momento nel conferimento di quelle voci che porterà al consolidamento del consiglio mondiale dei delegati sindacali della Fiat, ci sono tre battenti di Cgil, Cisl e Uil assieme ad un rappresentante brasiliano (nelle Stati di Minas Gerais si trova, infatti, la fabbrica di auto più grande del mondo) e un delegato statunitense della United Auto Workers dal nome e cognome tipicamente italiani, Paolo Ciucci. In questo ordine di impegni occorrono, un segno di identità e di legame che rimane vivo dentro la globalizzazione delle merci e delle persone».