

Per informazioni rivolgersi a:

Fondazione G. Brodolini
Via Barberini, 50 – 00187 Roma
Tel. 06/44249625 Fax: 06/44249565
economialavoro@fondazionebrodolini.it

Indice

IL CASO FIAT

Enzo Bartocci, Paolo Borioni, *Introduzione. Il caso FIAT*

Giuseppe Berta, *La FIAT e la crisi delle relazioni industriali*

Lorenzo Zoppoli, *Il “caso FIAT” e il sistema di relazioni industriali italiano: trasformazioni socio-culturali e politica del diritto*

Pietro Ichino, Salvo Leonardi, *Diritto del lavoro, relazioni industriali e flexsecurity dopo l'accordo separato di Pomigliano. Il dibattito Ichino-Leonardi*

Francesco Tuccino, *Il nuovo modello di organizzazione del lavoro in FIAT: il sistema ERGO-UAS. Gli effetti sulla salute e sulle condizioni di lavoro*

Giuseppe Volpato, *L'araba fenice dell'industria automobilistica mondiale*

Enrico Ceccotti, *Quale politica industriale per l'auto in Italia*

Francesco Pirone, Francesco Zirpoli, *Strategie di sviluppo prodotto, competenze per l'innovazione e la posta in gioco nella scelta di localizzazione dell'headquarter FIAT-Chrysler*

Bob King, *Le sfide del sindacato americano dell'auto*

Ulrich Jürgens, *Condizioni e forme di tutela del lavoro alla Toyota*

Francesco Garippo, *Relazioni industriali in Germania e alla Volkswagen*

Björn Ohlsson, *We who Stayed at Volvo: An Ethnological Study of Senior Automobile-Industry Blue-Collar Workers' Working-Lives and Future Plans*
Il caso FIAT. Appendice

Enzo Bartocci, *Postfazione. La polemica sull'art. 8 e gli ultimi sviluppi*

RECENSIONI

G. Amari (a cura di), *In difesa dello Stato, al servizio del paese. La battaglia di Giorgio Ambrosoli, Paolo Baffi, Silvio Novembre, Mario Sarcinelli e Tina Anselmi* (di Claudio Gnesutta)

R. Carlini, *L'economia del noi. L'Italia che condivide* (di Maurizio Franzini)

SEGNALAZIONI, a cura della Redazione

Abstracts

LA FIAT E LA CRISI DELLE RELAZIONI INDUSTRIALI

Giuseppe Berta

L'autore compie una breve panoramica storica sul conflitto in FIAT e poi opera una ricostruzione dei fatti che opportunamente apre la nostra serie di articoli. La ricostruzione si incentra soprattutto sulla identità globale dell'azienda, che in questo frangente diviene la fonte e al contempo la maggiore motivazione per porre le maestranze operaie e il sindacato più combattivo, la FIOM-CGIL, dinanzi alla alternativa di adattarsi ai parametri internazionali dell'azienda o perdere ogni investimento promesso. L'impatto di questo approccio sarebbe andato oltre le previsioni: le tendenze disgregative di un sistema sindacale che non aveva preventivato l'accelerazione impressa da Marchionne con la fusione FIAT-Chrysler affioravano. Per esempio i risultati dei referendum nelle fabbriche non soddisfacevano del tutto l'azienda, da cui uno stato di cose che coglieva di sorpresa sia Confindustria, sia i sindacati propensi a dare credito alla FIAT, sia una CGIL che non voleva un fronte interno all'organizzazione appena nominata di Susanna Camusso alla segreteria generale. Con le ultime sentenze, che reintegrano appieno la legittimità dei rappresentanti fiom, si apre nuovamente nelle fabbriche italiane FIAT un periodo di forte dialettica fra le parti in causa, il cui esito è arduo prevedere.

IL "CASO FIAT" E IL SISTEMA DI RELAZIONI INDUSTRIALI ITALIANO: TRASFORMAZIONI SOCIO-CULTURALI E POLITICA DEL DIRITTO

Lorenzo Zoppoli

Dopo una breve premessa, l'articolo si preoccupa di definire alcuni principi basilari riguardanti il sistema di relazioni industriali, specie riguardo all'importanza di regole certe in un paese come l'Italia caratterizzato da frammentazione produttiva e litigiosità politica. Su tale base l'articolo si occupa della necessità di nuove regole per la rappresentanza sociale, che se da un lato debbono garantire tutele ai lavoratori e ai loro rappresentanti sindacali, non possono però essere giocate solo antagonisticamente contro l'impresa: l'au-

tore preferisce piuttosto parlare di nuovi sistemi di contemperamento degli interessi. Molto potenziale, in questo senso, sta nel fare spazio a nuovi modelli regolativi e relazionali tramite la riforma dell'art. 19 dello Statuto dei lavoratori e tramite il rafforzamento del regime giuridico della contrattazione aziendale in deroga. Sempre rispetto a questa materia l'autore dedica un intero paragrafo a definire il significato politico-sindacale della clausola di responsabilità. Infine, egli si dedica al ruolo, che pure ancora esiste, del contratto nazionale collettivo, pronunciandosi per revisioni che non conducano ad una sua marginalizzazione. Infine, il saggio si focalizza sulla partecipazione dei lavoratori alle decisioni relative all'azienda, giudicando molto limitativo il modo in cui questo principio è stato richiamato dalla direzione della FIAT negli ultimi tempi. Piuttosto, l'autore vede positivamente misure che consentano maggiore spazio ai contratti in deroga del contratto nazionale nelle imprese con un reale statuto partecipativo.

DIRITTO DEL LAVORO, RELAZIONI INDUSTRIALI E FLEXSECURITY DOPO L'ACCORDO SEPARATO DI POMIGLIANO. IL DIBATTITO ICHINO-LEONARDI

Pietro Ichino e Salvo Leonardi

Il testo è costituito da un carteggio – pubblicato on line sui siti www.pietroichino.it e www.ires.it – scaturito a seguito di un saggio di Leonardi sull'accordo FIAT di Pomigliano, apparso sul trimestrale “Quaderni di Rassegna Sindacale”. Sebbene il confronto, avvenuto ormai alcuni mesi or sono, non contenga riferimenti agli sviluppi più recenti del caso FIAT (Mirafiori, newco, ex Bertone, ricorsi giudiziari della fiom), il testo rimane ugualmente attuale e di grande interesse per il modo chiaro e approfondito con cui vengono svolti – dai rispettivi punti di vista – gli aspetti più problematici e perduranti delle controversie causate dalla linea di comportamento adottata dalla dirigenza aziendale FIAT.

IL NUOVO MODELLO DI ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO IN FIAT: IL SISTEMA ERGO-UAS. GLI EFFETTI SULLA SALUTE E SULLE CONDIZIONI DI LAVORO

Francesco Tuccino

L'articolo ricostruisce l'origine storica della metodologia produttiva ergonomia ergo-uas, soprattutto come sviluppo di approcci produttivi come la lean production e il just in time. Lo ergo-uas viene inoltre collocato nell'ambito della nuova strategia produttiva e dei nuovi assetti proprietari della FIAT, nonché nel tipo di relazioni industriali che essi configurano. Il sistema ergo-uas viene inoltre descritto particolareggiatamente nei suoi aspetti di carattere normativo, scientifico-metodologico e sperimentale. Molta attenzione viene anche rivolta all'impatto del metodo ergo-uas sulle condizioni concrete di lavoro, specie riguardo alla diminuzione del “fattore di riposo” invece previsto da precedenti accordi. L'articolo si chiude con delle conclusioni rispetto ai ritmi di lavoro e, di conseguenza, ai rischi per la salute di lavoratrici e lavoratori.

L'ARABA FENICE DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA MONDIALE

Giuseppe Volpato

L'appellativo di "fenice" si addice all'industria dell'Automotive mondiale poiché essa ha spesso trascorso periodi di forte crisi e rallentamento, sempre ritrovando fasi di rilancio apprezzabili. Ciò soprattutto poiché, specie nei paesi bric in espansione, per alcuni decenni ancora l'auto rimarrà la migliore soluzione di mobilità. Non vanno però negate le crescenti difficoltà del mercato Automotive, sempre più differenziato nella modellistica, nei mercati, nelle soluzioni tecnologiche e nelle innovazioni. Sbagliare la tempistica delle innovazioni, oltre alle innovazioni stesse, può significare la fine di grandi esperienze produttive. L'autore mostra infatti come il ritardo nella ricerca motoristica favorevole a più contenuti consumi e impatto ambientale abbia per esempio ridotto l'Automotive usa in condizioni assai critiche. Da questo dato l'autore parte sia per indicare le ragioni e le scommesse dell'acquisizione della Chrysler da parte di FIAT, sia per operare un completo e dettagliato giro d'orizzonte comparativo riguardo alle strategie di innovazione e di gamma produttiva scelte dai principali attori del settore. Ne emerge un ventaglio di orientamenti differenziati che rispecchiano non solo le precedenti traiettorie produttive e commerciali delle singole imprese e dei mercati serviti, ma anche l'attuale orientamento manageriale in funzione dei livelli di competitività, del tipo di specializzazione di prodotto, dell'ammontare delle risorse disponibili da ciascun singolo gruppo automobilistico.

QUALE POLITICA INDUSTRIALE PER L'AUTO IN ITALIA

Enrico Ceccotti

L'articolo offre una lettura complessiva e ricchissima della situazione della FIAT e delle responsabilità storiche a riguardo dei decisori politici italiani. La FIAT è una multinazionale che non può solamente competere generalizzando la sua condotta a Pomigliano e Mirafiori, che ha costituito l'orizzonte esclusivo del governo Berlusconi, o puntando solo sulla finanza e i quartier generali americani dopo l'acquisto di Chrysler. Per far questo, però, l'Italia deve predisporre politiche industriali nuove, non basate sugli inventivi e la cassa integrazione, ma sulla programmazione territoriale e nazionale di innovazioni ambientali, produttive, di trasporto pubblico ecc. Le politiche industriali sono ormai tornate in auge ovunque, e anche la ue dovrebbe ormai tenerne conto prefiggendosi di coordinare l'industria Automotive nel continente in modo che gli Stati e le Regioni non siano lasciati soli nel realizzarle, evitando così competizioni fiscali e social dumping al ribasso, o inutili ridondanze.

>>>

STRATEGIE DI SVILUPPO PRODOTTO, COMPETENZE PER L'INNOVAZIONE E LA POSTA IN GIOCO NELLA SCELTA DI LOCALIZZAZIONE DELL'HEADQUARTER FIAT-CHRYSLER

Francesco Pirone, Francesco Zirpoli

L'articolo analizza le prospettive per il sistema produttivo italiano a valle dell'acquisizione di Chrysler da parte di FIAT, focalizzando l'attenzione sull'eventualità di una nuova divisione internazionale del lavoro concernente le attività direzionali del gruppo FIAT-Chrysler. L'analisi si focalizza sulle relazioni tra localizzazione delle funzioni direttive, di ingegneria e di ricerca avanzata e lo sviluppo delle competenze chiave per sviluppare prodotti di successo. La tesi sostenuta nell'articolo è che il probabile spostamento dei centri decisionali di FIAT dall'Italia agli USA possa fortemente penalizzare lo sviluppo di competenze ingegneristiche e manageriali in Italia, non solo della FIAT, ma anche dei settori a più alto valore aggiunto, dai fornitori di ingegneria, a fornitori di componenti e sistemi complessi, all'intero sistema della ricerca pubblico-privato.

LE SFIDE DEL SINDACATO AMERICANO DELL'AUTO

Bob King

Il testo dell'articolo è un discorso del presidente della United Auto Workers (UAW), Bob King, in occasione della Conferenza tenuta a Detroit, presso il Centro per la ricerca automobilistica. Nel discorso Bob King sostiene che la UAW del XXI secolo dovrà essere fondamentalmente e radicalmente differente dalla UAW del XX secolo. Occorre conformarsi ad un contesto del tutto nuovo, e di conseguenza reinventare il sindacato tramite nuove strategie. Settantacinque anni fa la UAW fu costituita come movimento per la giustizia sociale per tutti i lavoratori, svolgendo nel tempo un ruolo essenziale nella costruzione della classe media nordamericana. Oggi il sindacato è essenziale per realizzare un pari avanzamento anche in altre zone dell'economia globalizzata mantenendo al contempo elevati i livelli produttivi e sociali negli USA. Perciò è suicida ogni tentativo, in corso da decenni negli USA, di eliminare il sindacato dalle aziende. Multinazionali dotate di carta bianca, senza nessun sindacato che verifichi il rispetto delle norme in materia di sicurezza e di ambiente, che parli per i lavoratori, condurrebbero ad una terra devastata profitto di pochi privilegiati in grado di dominare non soltanto i mercati, ma anche i processi politici.

>>>

CONDIZIONI E FORME DI TUTELA DEL LAVORO ALLA TOYOTA

Ulrich Jürgens

Il testo analizza la struttura e l'assetto proprietario del Gruppo Toyota, fornendo importanti condizioni di contesto e alternative per la formazione dei sistemi di sviluppo del personale nel nucleo delle aziende. Vi viene anche descritta la politica del personale nelle officine. Il metodo Toyota si propone di utilizzare insieme controllo sociale e solidarietà, concorrenza e cooperazione, cosa che porta il singolo lavoratore a massime prestazioni. Infine, l'articolo analizza l'osservazione delle strategie di flessibilità utilizzate da Toyota per lavorare in modo efficiente e redditizio anche con una domanda di mercato fluttuante. La ricerca pone in luce una galassia di partecipazione con una modularità integrata fra un sistema centrale garantito di sviluppo del personale e forme periferiche invece crescentemente flessibili di occupazione.

RELAZIONI INDUSTRIALI IN GERMANIA E ALLA VOLKSWAGEN

Francesco Garippo

Il testo parte dal retroterra storico e produttivo della Volkswagen, illustrando come tale realtà produttiva sia rimasta una particolare esperienza anche nell'insieme dei sistemi di codecisione tedeschi. Il testo descrive, inoltre, come la regolamentazione legislativa della codecisione si sia sviluppata e come le rappresentanze partecipative della maestranze siano state aggiornate per tenere il passo della grande internazionalizzazione del Gruppo Volkswagen.

WE WHO STAYED AT VOLVO: AN ETHNOLOGICAL STUDY OF SENIOR AUTOMOBILE-INDUSTRY BLUE-COLLAR WORKERS' WORKING-LIVES AND FUTURE PLANS

Björn Ohlsson

L'articolo sintetizza una ricerca assai estesa sui processi e sulle situazioni culturali propri del maggiore stabilimento della Volvo (Torslanda, Gothenburg), ricerca che ha riguardato diversi aspetti della vita lavorativa: l'autopercezione dei lavoratori in quanto tali, quella dei lavoratori come classe, la loro concezione delle condizioni lavorative e di come queste si sono trasformate ecc. Il termine "cultura" è nel testo utilizzato per comprendere il modo di pensare, i valori, le azioni e le situazioni socio-economiche delle persone. La ricerca può essere vista come parte di una lunga tradizione etnologica, particolarmente affermata negli anni Ottanta e Novanta, che ha come oggetto la vita lavorativa e la cultura operaia. L'approccio teorico utilizzato parte dall'assunto che esiste un conflitto fra lavoro e capitale, e che le condizioni socio-economiche fra le diverse classi sociali sono fondamentali per l'analisi delle società e delle culture.