

Intervista a Pietro Ichino

Il titolo del suo libro – “A che cosa serve il sindacato?”, Mondadori - suona quasi come una sentenza di condanna per il sindacato.

Nessuna condanna: è una domanda a cui si possono dare risposte negative, ma anche risposte positive. Lo scopo del libro è proprio quello di indicare una possibile risposta positiva.

Lei però sostiene che il sistema delle relazioni industriali, nel nostro paese, funziona male. Da cosa deriva questo giudizio?

L'Italia è il fanalino di coda in Europa per capacità di intercettare gli investimenti nel mercato globale. La mia tesi è che questa nostra debolezza non è dovuta soltanto a insufficienza delle infrastrutture, a un tasso di effettività della legge troppo basso, a un costo medio dei servizi troppo alto: è dovuta anche al modo di essere del nostro diritto sindacale e del nostro sistema di relazioni industriali.

È solo responsabilità del sindacato?

Quando un sistema di relazioni tra più parti funziona male, perché genera più conflitto che cooperazione, è infantile discutere su “chi ha fatto il cattivo per primo”. Il problema è “sistemico”: è il sistema come tale che funziona male. Ed è solo un impegno comune a tutti i protagonisti che può ricostruire una prassi di piena condivisione delle informazioni tra le parti, una visione condivisa degli obiettivi da raggiungere e dei vincoli da rispettare, un accordo saldo sul come dividere i frutti quando la scommessa comune sarà stata vinta.

Se le confederazioni, così come sono, hanno fatto il loro tempo, quale modello di sindacato vede per il futuro?

Io non sostengo affatto che Cgil Cisl e Uil abbiano fatto il loro tempo. Sostengo che non possiamo andare avanti con un sistema di diritto sindacale modellato 35 anni fa sull'ipotesi dell'unità sindacale, quando l'unità sindacale non c'è e ormai non è più neppure all'orizzonte.

Lei però sostiene la necessità di un accordo di fondo tra le confederazioni sindacali, in particolare tra Cgil e Cisl. Accordo su che cosa?

Su di una cornice di regole che consentano, attraverso un censimento periodico dei consensi, di individuare la coalizione sindacale maggioritaria al livello nazionale, di settore, regionale, aziendale. E che consentano a quella coalizione, a quel livello, di contrattare con piena efficacia, a tutto campo, anche se uno o più sindacati minoritari non sono d'accordo.

La Cgil chiede da anni una legge sulla rappresentanza. È la Cisl che non ne vuole sapere.

Su questo ha ragione la Cgil. Ma può bastare anche un accordo interconfederale; e per questo la Cisl sarebbe disponibile anche subito. Perché dunque la trattativa resta bloccata?

Lo sciopero, sostiene il suo libro, è diventato una routine. Il conflitto, dice ancora, è spesso solo dannoso. A quali forme di pressione dovrebbero ricorrere i lavoratori per ottenere risposta alle loro rivendicazioni o per difendere i loro diritti?

In tutti i settori del comparto dei trasporti, ormai da anni, si proclamano scioperi mediamente due volte al mese, i contratti vengono rinnovati con anni di ritardo e si sciopera anche subito dopo il rinnovo. A chi giova tutto questo? Difendere un sistema che funziona così, e con questi risultati, non è né di sinistra né di destra: è soltanto una sciocchezza.

Ma nel settore dei trasporti a fare "follie", come sostiene lei, sono i sindacati autonomi; che pure hanno largo seguito e ottengono risultati. Alternative?

Nel libro mi sono proposto di dimostrare che il sistema attuale del nostro diritto sindacale premia indebitamente i sindacati autonomi minoritari e al tempo stesso il modello conflittuale di relazioni sindacali. Le confederazioni maggiori – e l'intera collettività - avrebbero tutto da guadagnare da una riflessione critica su questo punto.

Nel suo libro lei racconta molte vicende sindacali recenti; e tra queste anche quella dell'Alfa Romeo. Sembra quasi che se lì la situazione è giunta al punto morto a cui è giunta sia solo colpa del sindacato e non della Fiat o dell'inerzia delle istituzioni. Non è esagerato?

Il problema non è di stabilire se la chiusura dell'Alfa di Arese sia colpa del sindacato o della Fiat. Il problema è capire perché nel 2000, quando la Fiat ha deciso la chiusura di Arese e la Nissan cercava un sito europeo per l'insediamento di un suo stabilimento, non era neppure pensabile l'apertura di un negoziato sindacale sulla base delle richieste della Nissan.

Accanto alla salvaguardia del posto di lavoro e del reddito, mi sembra che il sindacato ad Arese si sia proposto come promotore di un progetto di sviluppo industriale basato su ricerca e innovazione. Lo ritiene un errore?

L'errore è stato puntare su di un progetto – quello dell'auto all'idrogeno – che non avrebbe mai potuto decollare in tempi utili; e considerare inaccettabile, impraticabile in Italia, un accordo come quello che la Nissan ha stipulato con il sindacato inglese a Sunderland. Quell'accordo, lì, sta dando lavoro di altissima qualità a 5000 lavoratori, con retribuzioni doppie rispetto a quelle dei metalmeccanici italiani.

Da noi il sindacato si sarebbe intestardito nella difesa delle regole; ma difendere le regole non è difendere, anche in prospettiva, al di là del caso specifico, gli interessi dei lavoratori? L'alternativa non rischia di essere una sorta di deregulation?

Non mi sembra che i lavoratori della Nissan di Sunderland siano sfruttati e conculcati nei loro diritti: anzi! Lì hanno contrattato regole diverse da quelle tradizionali sulla struttura della retribuzione, sull'inquadramento professionale, sulla soluzione delle controversie; ma "diverse" non vuol dire "peggiori". Questo è quello che il sindacato italiano non ha ancora capito.

Dunque, secondo lei sindacato oggi serve soprattutto a questo: a contrattare a tutto campo, al livello di impresa, come ha fatto il sindacato inglese a Sunderland?

Proprio così: il sindacato è lo strumento indispensabile per una scommessa comune tra lavoratori e investitore: una scommessa equa, fondata sull'affidabilità reciproca. Certo, per questo occorre un *management* affidabile; ma occorre anche un sindacato affidabile, disponibile a negoziarla e capace di farlo. Se il sindacato italiano non impara a farlo, e non si dà regole che gli consentano di farlo, questo continuerà a costituire un pesante handicap negativo per l'Italia nel mercato globale dei capitali.