

CHI HA RAGIONE: MARCEGAGLIA O MARCHIONNE?

Giampiero Proia

Professore Ordinario di Diritto del Lavoro
Università di Roma Tre

La rapida trattativa che ha portato alla conclusione di un'intesa che era inimmaginabile sino a poche settimane fa – sia per la delicatezza del tema (rappresentatività ed efficacia della contrattazione aziendale) da sempre oggetto di profonde divergenze di vedute, sia per la problematicità del “recupero” tra i firmatari della CGIL dopo un lungo periodo di contrattazione separata – non può che trovare spiegazione in una “astrale” convergenza di molteplici circostanze.

Tanto per ricordarne qualcuna, basti pensare alla gravità degli attacchi in corso provenienti dalla speculazione internazionale che hanno sollecitato uno sforzo straordinario di coesione anche da parte delle associazioni sindacali (che non a caso hanno richiamato nelle “premesse” dell'Accordo l'“obiettivo comune” di “realizzare un sistema di relazioni industriali che crei condizioni di compatibilità e produttività tali da rafforzare il sistema produttivo, l'occupazione e le retribuzioni”) e, allo stesso tempo, alla necessità del nuovo Segretario Generale della CGIL di evitare che la propria leadership continuasse ad essere pesantemente condizionata dall'“ala dura” della FIOM.

Non v'è dubbio, però, che tra i vari fattori convergenti abbia avuto un ruolo determinante la vicenda Fiat, e più esattamente la pressione esercitata dalla multinazionale (ancora) torinese affinché il sistema di relazioni sindacali individui le condizioni ritenute necessarie per la conferma degli investimenti programmati in Italia e per la stessa permanenza associativa all'interno di quel sistema.

Pertanto, è inevitabile che la “notizia” della stipula dell'Accordo 28 giugno 2011, pur avendo un'importanza “storica” indiscutibile, abbia attirato l'attenzione su di sé non soltanto per gli effetti complessivi della sua disciplina “a regime”, ma anche per la influenza che può avere (o non avere) con riguardo ai suoi antecedenti “storici”, e cioè con riguardo alla sorte di quegli specifici accordi “derogatori” e “separati” che sono stati sottoscritti dalla Fiat, in successione, a Pomigliano, a Mirafiori e a Grugliasco, e la cui “tenuta” è stata posta in discussione dalla contestazione e dalle azioni giudiziali della FIOM.

Non a caso, i *media*, nei giorni immediatamente successivi alla firma, hanno dato risalto, più che ai contenuti dell'accordo (la cui tecnicità poco interessa al grande pubblico della società dell'informazione), al vivace scambio epistolare intercorso tra Amministratore Delegato della Fiat e Presidente della Confindustria, dal quale è emerso subito come – pur nella indubbia condivisione di alcuni giudizi ed obiettivi sostanziali – i due protagonisti (o meglio le entità da essi rappresentati) mantengano posizioni distinte e l'equilibrio dei loro rapporti resti incerto.

La prima mossa è stata quella di Sergio Marchionne, che il 30 giugno, scrivendo al Presidente degli industriali, dà atto che l'accordo costituisce “un risultato di grande rilievo” (che “potrà avere un effetto positivo sul funzionamento delle relazioni sindacali nel nostro paese e, di conseguenza, porterà benefici al sistema industriale”), ma, allo stesso tempo, lo considera soltanto un “primo”, sia pur “importante”, “passo”, augurandosi che ad esso seguano gli “ulteriori passi che ci consentano di acquisire quelle garanzie di esigibilità necessarie per la gestione degli accordi raggiunti per Pomigliano, Mirafiori e Grugliasco”.

Come a dire che l'accordo 28 giugno 2011 non realizza ancora le *“garanzie di esigibilità necessarie”* e che, quindi, ove esse non *“si realizzeranno entro la fine dell'anno”*, *“Fiat e Fiat Industrial saranno costrette ad uscire dal sistema confederale con decorrenza dal 1 gennaio 2012”*.

A stretto giro, è arrivata la risposta di Emma Marcegaglia che, lo stesso 30 giugno, rivendicando con orgoglio il risultato raggiunto, evidenzia in particolare l'importanza della ricomposizione dell'unità delle sigle sindacali e dell'introduzione di regole certe, come quelle relative *“all'esigibilità degli accordi conclusi con una maggioranza di rappresentanti dei lavoratori, alle clausole di tregua e all'adattabilità dei contratti aziendali”*, le quali vanno a completare *“la maggior innovazione che le relazioni industriali italiane abbiano conosciuto negli ultimi decenni”*.

Nessuna intenzione, quindi, di rimettere in discussione l'accordo, che anzi si auspica *“venga rapidamente ratificato da tutte le organizzazioni che lo hanno siglato”*, anche perché Confindustria ritiene che esso sia già idoneo a soddisfare anche le specifiche istanze della Fiat, *“in quanto gli accordi di Pomigliano, Mirafiori e Grugliasco possono facilmente rientrare nelle nuove norme pattuite”*.

Con il messaggio conclusivo che, ove Marchionne non ritenga *“utile verificare la praticabilità di questa via”*, l'unica strada alternativa è *“quella di un intervento legislativo con effetto retroattivo, che, in quanto tale, non è nella disponibilità di Confindustria”*.

Dunque, è sotto gli occhi di tutti che l'accordo 28 giugno 2011, al di là della sua portata generale e delle molteplici implicazioni che ne derivano (meritevoli di una approfondita riflessione, che si confida di poter svolgere in altra sede), ha lasciato aperti i problemi legati al rapporto tra il sistema di rappresentanza confindustriale e il gruppo automobilistico che è da sempre il *“simbolo”* dell'industria nazionale, atteso che, nella sostanza, quell'accordo è oggetto di una difforme valutazione in ordine alla sua idoneità a dare soluzione (anche) alle specifiche esigenze di quel gruppo.

Ed allora, chi ha ragione, Marcegaglia o Marchionne?

In realtà, entrambi, perché la diversità di valutazione deriva semplicemente dalla diversità dei ruoli e degli obiettivi.

La Fiat, come qualsiasi impresa, tanto più se esposta ad una aspra competizione internazionale, ha come bussola necessaria il proprio interesse aziendale, che si traduce, nello specifico, nella necessità che le sue *“attività italiane procedano a velocità non inferiori a quella dei concorrenti”* (non esistendo altrimenti ragione perché i propri investimenti non vengano spostati altrove).

E, rispetto a questa necessità, la Casa torinese non può non guardare con una certa diffidenza alla riaffermata centralità del contratto collettivo nazionale di lavoro (punti 2 e 3 dell'Accordo 28 giugno 2011), tanto più perché, nell'inquadramento storicamente determinatosi, la propria area contrattuale (la categoria dei metalmeccanici) è da tempo divenuta troppo ampia e disomogenea, così da non considerare adeguatamente le peculiari esigenze e le specifiche caratteristiche del settore automobilistico. E, allo stesso modo, non può non guardare con diffidenza al confermato richiamo al modello della contrattazione aziendale affidata a quelle *“rappresentanze sindacali unitarie elette secondo le regole interconfederali vigenti”* (cfr. punto 4 dell'Accordo 28 giugno 2011), che si pone in antitesi all'obiettivo perseguito negli accordi di *“gruppo”* volti alla rivitalizzazione del modello statutario delle rappresentanze sindacali aziendali legate alla effettiva sottoscrizione di contratti collettivi applicati nell'unità produttiva.

La Confindustria è, però, un'associazione di imprese e, quindi, non può non tenere conto della eterogeneità delle esigenze dei soggetti associati e delle situazioni da

regolare, che sono rappresentate anche da realtà di imprese (soprattutto medio-piccole) nelle quali il c.c.n.l. mantiene una essenziale funzione regolatrice e il sistema delle rappresentanze unitarie, deideologizzate dal ruolo politico che taluni vorrebbe attribuirgli quando si tratta di contrapporsi al simbolo del “padronato” italiano, garantisce in molte aziende un efficace governo delle relazioni sindacali.

E, tuttavia, l'accordo 28 giugno 2011, pur dovendo tener conto di un panorama assai complesso, riprende sostanzialmente il *fil rouge* che lega i tre accordi separati Fiat, ponendo le premesse perché essi possano essere validati e acquisire efficacia generale (almeno sotto il profilo dell'ordinamento intersindacale), superando l'ostacolo rappresentato dalla perdurante efficacia del c.c.n.l. dei metalmeccanici stipulato “unitariamente” nel 2008 nei confronti dei lavoratori iscritti alla FIOM (almeno secondo l'indirizzo quasi univoco espresso dai decreti ex art. 28 della legge n. 300 del 1970 che hanno esaminato i ricorsi proposti dalla FIOM stessa).

È vero, infatti, che l'accordo interconfederale non ha effetto retroattivo, né avrebbe potuto averlo. Tuttavia, esso prende in considerazione anche l'ipotesi di “rottura” dell'unità sindacale e di presenza delle rappresentanze sindacali aziendali costituite ai sensi dell'art. 19 della legge n. 300 del 1970, stabilendo che, anche in tal caso, possono essere stipulati contratti collettivi aziendali che “sono efficaci per tutto il personale in forza e vincolano tutte le associazioni sindacali firmatarie del presente accordo interconfederale operanti all'interno dell'azienda” (compresa, quindi, la FIOM) (cfr. punto 5 dell'Accordo).

Analogamente, è vero pure che l'Accordo 28 giugno 2011 prevede che i contratti aziendali possono modificare le “regolamentazioni contenute nei contratti collettivi nazionali di lavoro” soltanto “nei limiti e con le procedure previste dagli stessi contratti collettivi nazionali di lavoro” (cfr. punto 6 dell'Accordo). E tale disposizione potrebbe essere interpretata come idonea a “stoppare” nuove intese aziendali Fiat, perché non previste dal c.c.n.l. del 2008. Ma si deve, altresì, rilevare come l'Accordo in esame si dia cura di prevedere un canale alternativo immediatamente utilizzabile, consentendo che le intese modificative (riguardanti la disciplina sindacale nazionale della “prestazione lavorativa”, degli “orari” e dell’“organizzazione del lavoro”) vengano, comunque, concluse dalle “rappresentanze sindacali operanti in azienda”, sia pure “d'intesa con le organizzazioni sindacali territoriali firmatarie del presente accordo interconfederale”, tutte le volte in cui si tratti di “gestire situazioni di crisi” o di realizzare “investimenti significativi per favorire lo sviluppo economico ed occupazionale” (cfr. punto 7 dell'Accordo).

E, del resto, anche la previsione dell'assistenza delle “organizzazioni sindacali territoriali” non sembra riattribuire indirettamente alla FIOM un potere di veto, perché l'interpretazione sistematica della clausola n. 7 dell'Accordo, che tenga conto in particolare del suo collegamento con l'art. 5 che lo precede, dovrebbe consentire di affermare che la prevista efficacia generale delle intese modificative opera anche nel caso di accordo separato concluso dalle rappresentanze sindacali maggioritarie, pure laddove con esse non abbiano concordato la totalità delle organizzazioni sindacali territoriali (essendo fatta salva soltanto la possibilità prevista dallo stesso punto 5 dell'Accordo di procedere ad una consultazione referendaria, che, peraltro, nei precedenti Fiat, ha dato, come noto, esito ampiamente favorevole all'approvazione dell'accordo).

In definitiva, dunque, può dirsi che il vero elemento di fondo sul quale si fonda il vivace rapporto dialettico tra Fiat e Confindustria è costituito dal ruolo del contratto nazionale, perché uno strumento nato e “cresciuto” per regolare la concorrenza (tra

datori di lavoro e tra lavoratori) entro i confini nazionali può risultare inadeguato per le esigenze delle imprese maggiormente esposte ad una concorrenza che travalica ampiamente quei confini.

E l'inadeguatezza diventa innegabile se le regole che esso detta pretendono di continuare a rappresentare un codice minuzioso di tutti i profili del rapporto di lavoro e di "abbracciare" in una disciplina uniforme e "soffocante" realtà troppo diverse tra loro, per caratteristiche ed esigenze.

Il tema centrale torna, così, ad essere quello della gestazione "unitaria" di uno specifico e più "snello" contratto nazionale per il settore automobilistico, sul quale, però, si scontano le note, immotivate riserve di una parte sindacale, che, ad oggi, hanno impedito uno sviluppo decisivo degli interventi che il sistema di relazioni sindacali può "autoprodurre" per quella positiva soluzione della vicenda Fiat, che dovrebbe stare a cuore di tutti gli italiani.

Altri interventi non potrebbero che essere "eteronomi". Ma sulla loro opportunità ho già espresso più volte i miei dubbi, legati sostanzialmente alle implicazioni, nemmeno tutte prevedibili, che l'ingerenza della legge nelle materie di competenza dell'autonomia sindacale potrebbero comportare.