

Marchionne, gesti e pretesti

*L'articolo 8 mette
già in sicurezza
tutti gli accordi
Fiat. Quindi
lo strappo ha
altre ragioni*

**TIZIANO
TREU**

La decisione di Sergio Marchionne di uscire da Confindustria ha suscitato, come era prevedibile, reazioni contrastanti. La ritengo preoccupante non tanto per le sorti della Confindustria, che pure dovrà tenerne conto, ma per i motivi che la possono avere ispirato e per le possibili conseguenze sulla presenza Fiat in Italia.

Le motivazioni tecniche addotte dalla Fiat non sono fondate. La giusta richiesta di Marchionne di poter regolare i rapporti di lavoro con la flessibilità necessaria per la competitività è stata soddisfatta dagli accordi aziendali sottoscritti con la Cisl e la Uil e poi sancita a livello confederale dall'accordo del 28 giugno 2011. L'accordo è tanto più importante in quanto concluso unitariamente anche con la Cgil per impulso non irrilevante di Emma Marcegaglia.

L'altra esigenza, anche essa giusta e condivisibile, di avere certezza circa l'esigibilità degli accordi aziendali verso i dissidenti della Fiom non ha avuto risposte dall'accordo interconfederale e non poteva averne, trattandosi di accordo privato.

Ma la risposta è venuta dall'articolo 8 del decreto 138/2011 che ha riconosciuto efficacia generale ai contratti decentrati, stipulati secondo il principio di maggioranza e le regole dello stesso accordo del 28 giugno, e che ha "sanato" ex post gli accordi Fiat. Tale normativa mette in sicurezza non solo le intese aziendali già fatte da Marchionne, ma anche quelle che volesse concludere in futuro. Se concluse con la maggioranza delle rappresen-

tanze sindacali le rende inattuabili dalla Fiom e non censurabili dai giudici.

Questa parte dell'articolo 8 non è contestata dall'opposizione; anzi il Pd aveva proposto di precisarla con un proprio emendamento. Il nostro motivo di dissenso riguarda il comma 2 dell'articolo 8 che dà una delega in bianco alla contrattazione decentrata per cambiare tutte le leggi del lavoro, non solo l'articolo 18.

Quindi Marchionne ha tutte le certezze di cui ha bisogno per fare "accordi di produttività" con i sindacati maggioritari; anche per fare "in proprio" un contratto dell'auto, se del caso.

È nelle stesse condizioni di tutte le altre aziende italiane rappresentate da Confindustria, che beneficiano delle nuove condizioni dell'accordo del 28 giugno e dell'efficacia generale dei loro contratti. Molte aziende esposte alla concorrenza come la Fiat hanno fatto accordi utili per la loro competitività senza tanto "chiasso".

Che altro vuole Marchionne sul piano sindacale? Se l'intenzione fosse di sbarazzarsi della Fiom, come qualcuno ritiene, sarebbe un obiettivo non solo sindacalmente inopportuno ma anche improponibile sul piano giuridico. Tener fuori dall'azienda un sindacato rappresentativo, anche se portatore di proposte discutibili ed eccessivamente conflittuali, alimenterebbe ulteriori motivi di tensione sociale, che non sono certo utili in un momento così critico per l'azienda, per l'in-

dustria dell'auto e per il paese.

La recente sentenza del giudice di Torino ha escluso che sia lecito negare i diritti sindacali della Fiom in azienda. Il motivo si basa su una interpretazione "estensiva" dell'articolo 19 dello Statuto dei lavoratori che è forse discutibile; ma la conclusione è difficilmente eludibile. Sostenere il contrario, cioè escludere la Fiom, comporterebbe quasi sicuramente una censura di costituzionalità dell'articolo 19 e quindi la conclusione finirebbe per essere la stessa. Né l'articolo 8 autorizza accordi modificati su questo punto; oltretutto si tratta di diritti di immediata ascendenza costituzionale.

Allora qual è il motivo della rottura? La Fiat lamenta la tiepidezza della Confindustria circa la completa attuazione dell'articolo 8. Non è vero che la nota aggiuntiva firmata dalle confederazioni e dalla Confindustria vanifichi la norma; piuttosto ne suggerisce un uso conforme all'accordo interconfederale. Quanto alle deroghe all'articolo 18 le sue eventuali modifiche sono di così grande rilievo che non possono essere lasciate agli accordi aziendali: semmai vanno decise in sede parlamentare. Non si vede che titolo abbia la Fiat a farne un casus



belli. Né sembra che l'articolo 18 sia il vero ostacolo alla competitività della Fiat.

La buona accoglienza della maggioranza alla mossa di Marchionne sembra avallarne una lettura politica, di appoggio al governo, magari per averne il sostegno per le prossime vicende Fiat (ulteriori casse integrazioni). Questa accoglienza è quanto meno strana se si ricordano le critiche feroci rivolte, specie dalla Lega alla Fiat, vista come esempio di grande azienda finanziata da "Roma ladrona". Ora le critiche si rivolgono alla Confindustria, perché critica (giustamente) l'inerzia del governo nel sostenere lo sviluppo del paese. Non vedo come Marchionne possa dissentire da queste critiche.

Ma a parte ciò non credo che convenga neppure al governo una guerra fra Fiat e Confindustria che divide il fronte imprenditoriale; certo non è utile per il paese. Lo stesso ministro del lavoro auspica un chiarimento fra i due contendenti. La preoccupazione maggiore è che la Fiat si voglia preconstituire una giustificazione per ridurre progressivamente i suoi impegni di investimento nel settore auto, se non per disimpegnarsi del tutto dall'Italia. I ritardi e le continue variazioni nei piani dell'azienda non sono un buon segno. Le altre grandi aziende europee hanno progetti più coerenti e stanno ottenendo risultati migliori della Fiat.

