

## Boomerang FIAT?

di Paolo Tomassetti

Le innovazioni introdotte dal contratto Fiat sono di indubbia portata. Basta scorrere velocemente le disposizioni dell'accordo per accorgersi di come lo stesso, a fronte di un modesto riproporzionamento delle tutele, realizzi pienamente quel modello di impresa flessibile che la esperienza di altri Paesi ha dimostrato essere strategico per competere su scala globale. Sono peraltro facilmente rintracciabili tra le pagine dell'intesa gli immediati benefici per i lavoratori in termini di salario, collegato alle performance dell'azienda più che alle dinamiche inflattive e occupazionali. È proprio su questo punto che tuttavia la fisionomia del contratto – a metà tra un Ccnl e un accordo aziendale – rischia di rivelarsi un boomerang per le imprese del gruppo e, soprattutto, per i redditi dei lavoratori. Si pone, in sintesi, il problema della sostenibilità degli accordi aziendali di primo livello rispetto alla normativa in materia di detassazione e decontribuzione del salario di produttività. Se è vero che le etichette non aiutano a comprendere le reali dinamiche dei sistemi di relazioni industriali in generale, in questa circostanza è d'obbligo interrogarsi sulla esatta natura dell'intesa Fiat, atteso che soltanto le somme erogate nell'ambito dei contratti collettivi di livello aziendale e territoriale beneficiano del regime agevolato di tassazione e contribuzione. Sul punto era intervenuta la circolare Agenzia delle Entrate/Ministero del Lavoro n. 3/E del 14 febbraio 2011 precisando che, ai fini della normativa sulla detassazione, *gli importi sono assoggettabili alla imposta sostitutiva anche sul solo presupposto che siano stati corrisposti in attuazione di accordi o contratti collettivi aziendali di rilevanza nazionale come in caso di imprese con pluralità di impianti e siti produttivi*. Probabilmente la circolare, i cui contenuti apparvero già una forzatura, non avrebbe potuto spingersi oltre annoverando altresì gli accordi sottoscritti a livello di gruppo tra le tipologie contrattuali idonee ad innescare il meccanismo di incentivo della contrattazione di produttività, perlopiù all'interno di aziende fuoriuscite dal sistema di contrattazione articolata. Non sembra allora compatibile con l'attuale quadro normativo in materia di sgravi fiscali e contributivi l'accordo Fiat che, proponendosi quale contratto collettivo di riferimento del comparto auto, porta a compimento quel processo di accentramento contrattuale di ritorno tipico dei sistemi di relazioni industriali di matrice anglosassone. È del resto sintomatica della natura superaziendale dell'accordo la disposizione di chiusura nella quale le parti definiscono lo stesso come *contratto collettivo specifico di lavoro, in quanto del tutto idoneo a fornire una esaustiva disciplina normativa e economica di primo livello, anche sostituendo, per le società che intendano aderirvi, il Ccnl della categoria di provenienza, sia per l'estensione del campo normativo sia per il livello dei trattamenti previsti, complessivamente e individualmente equivalenti o migliorativi*. Tecnicamente la norma consentirebbe ad aziende terze, quali ad esempio quelle dell'indotto, di applicare l'accordo in sostituzione del Ccnl di provenienza, proiettando la efficacia dello stesso al di fuori dell'universo Fiat e, giocoforza, al di fuori della logica connaturata alla normativa sulla detassazione e decontribuzione fondata sul presupposto della esistenza di una relazione diretta tra contrattazione di prossimità e produttività. A meno che questo schema non venga ricondotto a normalità attraverso bizantinismi all'italiana per cui, riproponendo sotto diverse spoglie l'anomalia degli accordi fotocopia, le aziende terze si limitassero al negoziato col sindacato al solo fine di "certificare" con un accordo aziendale l'adesione al contratto del comparto auto e beneficiare così degli sgravi fiscali e contributivi. Sebbene la tempesta Fiat resti per ora un

fenomeno isolato nel panorama delle relazioni industriali in Italia, sarebbe bene cominciare ad immaginare tecniche normative che siano strettamente premianti della effettiva implementazione di modelli organizzativi innovativi a prescindere dal livello contrattuale in cui gli stessi sono definiti. È evidente che Fiat, uscendo da Confindustria e dal sistema contrattuale dell'accordo del 2009, mette le basi per una rivoluzione del paradigma tradizionale delle relazioni industriali italiane dove la contrapposizione tra primo e secondo livello, forse, non ha più ragione di esistere.

***Paolo Tomassetti***  
*Adapt Research Fellow*