



## RELAZIONI INDUSTRIALI: LA PARALISI E I RIMEDI

di [Pietro Ichino\\*](#) 19.06.2007

*Sono quasi otto milioni i lavoratori dipendenti con contratto collettivo scaduto. E tra breve altre importanti categorie si aggiungeranno all'elenco. Le difficoltà di funzionamento del sistema di relazioni industriali dipendono essenzialmente dal difetto di una visione comune tra le parti del contesto economico in cui la contrattazione si colloca, dei vincoli da rispettare e degli obiettivi da raggiungere. Ad aggravarle contribuisce poi la centralizzazione del sistema contrattuale. E non sarà certo la triennializzazione a risolvere la situazione.*

### Un sistema di relazioni industriali inceppato

Pubblichiamo qui di seguito la tabella delle categorie sindacali i cui **contratti collettivi** nazionali sono scaduti e verranno pertanto **rinnovati** in più o meno **grave ritardo**.

Principali contratti scaduti alla data del 13 giugno 2007 e in scadenza nel corso del 2007(a)			
Contratto	Scadenza	Dipendenti	
QUADRIENNIO NORMATIVO			
INDUSTRIA		228.000	
Giornalisti	28-02-2005	10.000	
Alimentari – Industria	31-05-2007	211.000	
Olearia e margariniera	31-05-2007	7.000	
SERVIZI DESTINABILI ALLA VENDITA		3.001.000	
Commercio – Confcommercio	31-12-2006	1.796.000	
Attività ferroviarie	31-12-2006	105.000	
Poste	31-12-2006	172.000	
Servizio smaltimento rifiuti – Fise	31-12-2006	28.000	
Servizio smaltimento rifiuti - Federambiente	31-12-2006	35.000	

Turismo	31-12-2005	403.000	
Assicurazioni	31-12-2005	42.000	
Pulizia locali	31-05-2005	186.000	
Istruzione privata - Scuole laiche	31-12-2005	45.000	
Servizi socio assistenziali	31-12-2005	84.000	
Case di cura e istituti privati – Aiop	31-12-2005	105.000	
<b>PUBBLICA AMMINISTRAZIONE</b>		2.981.600	
Ministeri	31-12-2005	200.000	
Presidenza del consiglio dei ministri	31-12-2005	3.000	
Regioni ed autonomie locali	31-12-2005	526.000	
Enti pubblici non economici	31-12-2005	57.000	
Ricerca	31-12-2005	10.000	
Scuola	31-12-2005	910.000	
Università	31-12-2005	55.000	
Servizio sanitario nazionale	31-12-2005	545.000	
Agenzie fiscali	31-12-2005	62.000	
Forze di polizia (ordinamento civile e militare)	31-12-2005	310.000	
Militari	31-12-2005	119.000	
Attività dei vigili del fuoco	31-12-2005	30.000	
Dirigenza Area (1-2-3-4-5-6-8) (b)	31-12-2005	154.400	
Dirigenza Area 7	31-12-2001	200	
<b>ARTIGIANI</b>		1.039.000	
Acconciatura ed estetica	31-12-2003	57.000	
Alimentari e panificazione	30-06-2001	81.000	
Ceramica	30-09-2000	6.000	
Chimica gomma e vetro	31-12-2004	43.000	
Lavanderie	31-12-2000	12.000	
Lapidei	30-09-2003	28.000	
Legno e arredamento	31-12-2000	97.000	
Metalmeccanica	30-06-2000	461.000	

Oreficeria	31-12-2000	18.000	
Servizi di pulizia	30-06-2003	31.000	
Tessili e abbigliamento	31-12-2000	205.000	
BIENNIO ECONOMICO			
SERVIZI DESTINABILI ALLA VENDITA		733.000	
Trasporto merci su strada	31-12-2005	173.000	
Servizi di magazzinaggio	31-12-2005	89.000	
Credito – ABI	31-12-2005	349.000	
Telecomunicazioni	31-12-2006	122.000	
(a) Elaborazioni su dati Istat			
QUADRIENNIO NORMATIVO		7.249.600	
INDUSTRIA		228.000	
SERVIZI DESTINABILI ALLA VENDITA		3.001.000	
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE		2.981.600	
ARTIGIANI		1.039.000	
BIENNIO ECONOMICO		733.000	
INDUSTRIA		-	
SERVIZI DESTINABILI ALLA VENDITA		733.000	
TOTALE DIPENDENTI		7.982.600	63,92
Totale dipendenti Indagine sulle retribuzioni contrattuali base dicembre 2000		12.488.479	

Alcuni importanti contratti nazionali, come quello dei **metalmeccanici**, scadranno tra pochi giorni, il 30 giugno 2007, e dovranno pertanto tra breve essere aggiunti in questa tabella. Spiccano nell'elenco, oltre al caso clamoroso dei giornalisti, i casi della gran maggior parte delle categorie del **settore pubblico**; e a queste vanno aggiunte quasi tutte le categorie del **trasporto pubblico**, dove pure è normale che i contratti vengano rinnovati con rilevante e sistematico ritardo. La cosa può apparire strana: i settori pubblico e dei trasporti sono quelli in cui le organizzazioni produttive operano più sovente in **regime di monopolio**; si potrebbe dunque pensare che gestori e sindacati potessero qui accordarsi più facilmente, essendo esentati dal morso della concorrenza e disponendo quindi di margini più ampi (la rendita monopolistica da spartirsi tra imprenditore e



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

lavoratori). Proprio in questi settori, invece, si registrano i ritardi più gravi e più diffusi; e, nei trasporti pubblici, si registrano **tassi di conflittualità** abnormi, al punto che qualificarli come assurdi non è un'esagerazione: nei trasporti municipali, nel trasporto aereo e in quello ferroviario da anni si proclamano scioperi mediamente una volta al mese, senza alcuna sosta; è normale che si scioperi anche subito dopo il rinnovo del contratto nazionale, stipulato in grave ritardo, per il rinnovo successivo. La spiegazione va probabilmente cercata nel fenomeno della **frammentazione sindacale**, che colpisce i settori pubblico e dei trasporti in misura nettamente superiore rispetto agli altri: è vero che il contratto nazionale può essere stipulato anche dai soli sindacati confederali maggiori, ma è anche vero che questi sono messi in grave difficoltà dalla concorrenza dei sindacati autonomi, che praticano una politica rivendicativa più aggressiva e considerano esclusivamente gli interessi dei loro rappresentati insider, non quelli di outsider e utenti.

### **Triennializzare i contratti non risolve il problema, anzi lo aggrava**

Governo e sindacati confederali del settore statale hanno ritenuto, nel pre-accordo stipulato alcuni giorni fa per il rinnovo dei contratti nazionali del settore, di correggere questa disfunzione aumentando **da due a tre anni** la durata delle pattuizioni economiche "per dare più tempo alle parti per elaborare l'accordo". Questo rimedio – come ha rilevato anche Innocenzo Cipolletta sul *Sole 24Ore* del 15 giugno - è a dir poco assai **discutibile**: per un verso, non sembra davvero che i ritardi nei rinnovi dei contratti dipendano dalla scarsità di tempo disponibile per la negoziazione; per altro verso, è prevedibile che l'allungamento dell'intervallo tra un rinnovo e l'altro, con il conseguente aumento della posta in gioco, aggravi le tensioni che appesantiscono le negoziazioni invece che attenuarle.

Le difficoltà attuali di funzionamento del nostro sistema di relazioni industriali dipendono essenzialmente dal **difetto di una visione comune** tra le parti del contesto economico in cui la contrattazione si colloca, dei vincoli oggettivi da rispettare e dei risultati da raggiungere nel periodo oggetto di negoziazione; e la questione non si pone soltanto nel settore pubblico e in quello dei trasporti. Nei Paesi dove il sistema appare meglio in grado di produrre accordi in modo continuativo e puntuale – penso soprattutto ai Paesi scandinavi, ma anche a Olanda, Germania, Austria, Svizzera – le trattative per il rinnovo del contratto sono solitamente precedute e notevolmente facilitate da una sessione nella quale i tecnici delle due parti si accordano sui dati fondamentali e vincoli di contesto; il che implica, da un lato, una disponibilità degli imprenditori a mettere tutte le carte in tavola, una **trasparenza** integrale che a sud delle Alpi è merce molto rara. Dall'altro lato implica un interesse del sindacato a conoscere quei dati e vincoli obbiettivi e a tenerne conto nella determinazione della propria politica rivendicativa, che è esso pure merce molto rara in Italia.

### **Spostare il baricentro della contrattazione verso le regioni e le aziende**



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

Ad aggravare le nostre difficoltà contribuisce poi la centralizzazione del sistema della contrattazione collettiva, che, per un verso, affida al contratto nazionale il compito di disciplinare minuziosamente la stratificazione professionale dei lavoratori (quindi in qualche misura anche l'organizzazione del lavoro) e la struttura della retribuzione in tutte le aziende del settore, per altro verso preclude di fatto la deroga alla disciplina nazionale ai livelli inferiori. Ne consegue un evidente **sovraccarico di funzioni** del contratto collettivo nazionale: è sempre più difficile regolare compiutamente, rigidamente e inderogabilmente il rapporto di lavoro allo stesso modo per migliaia o addirittura decine di migliaia di aziende di diverse regioni, diverse dimensioni, diverse collocazioni nel mercato. Sono passati ormai quasi tre anni da quando Guglielmo Epifani abbandonò clamorosamente il tavolo della trattativa interconfederale, per protestare contro il presidente di Confindustria Montezemolo, il quale aveva posto la questione della riforma della struttura della contrattazione collettiva. Il leader della Cgil allora dichiarò che prima di avviare la negoziazione le tre confederazioni maggiori avrebbero dovuto accordarsi tra loro; ma da allora l'**intesa fra Cgil, Cisl e Uil** su questo punto non ha fatto un solo passo avanti.

Non sarà certo la triennializzazione del contratto collettivo nazionale a rimettere il nostro sistema di relazioni industriali in condizione di funzionare bene. O imprenditori e sindacati sono in grado di ritrovare in tempi brevi una visione comune su ciò che va contrattato e il modo per farlo, come quella che ha consentito i **grandi accordi del passato** – da quello istitutivo della "scala mobile" del 1957 al protocollo Amato del 1992 che la ha abolita, dal protocollo Scotti del 1983 con cui Cgil Cisl e Uil seppero voltar pagina rispetto alle follie degli anni Settanta al protocollo Giugni del 1993 con cui esse scelsero di partecipare da protagoniste alla grande scommessa di Maastricht -, oppure il nostro sistema di relazioni industriali continuerà sempre di più a perdere colpi. E si moltiplicheranno le categorie che dovranno abituarsi a fare a meno di un contratto nazionale **troppo difficile** da rinnovare.