

I sindacati approvano questo modello di flessibilità «buona», non discriminatorio come vuole la Confindustria

«Così si valorizza il lavoro»

Cerfeda (Cgil): l'accordo Volkswagen rispetta i lavoratori vecchi e giovani

Angelo Faccinnetto

MILANO Cinquemila nuovi posti di lavoro. A 5mila marchi al mese, lordi. Per 35 ore alla settimana, flessibili. L'intesa firmata l'altro ieri alla Volkswagen piomba in Italia nel mezzo del dibattito sulla flessibilità. E fa discutere. «È un accordo che dimostra senz'ombra di dubbio che esiste una flessibilità "buona"», afferma il segretario confederale Uil, Franco Loitto. «È una forma di flessibilità positiva ed utile» - commenta il suo omologo della Cisl, Pier Paolo Baretta. E la Cgil cosa ne pensa? Ne parliamo con il responsabile per la contrattazione europea, Walter Cerfeda.

Cerfeda, un giudizio sull'intesa di Wolfsburg
«L'accordo presenta due aspetti positivi. Che per essere apprezzati appieno vanno visti all'interno dell'evoluzione del lunghissimo negoziato che per mesi ha tenuto impegnati Ig Metall, il sindacato di categoria, e azienda. Volkswagen inizialmente aveva chiesto di poter procedere a delle assunzioni derogando dal contratto collettivo di lavoro. Cioè aveva chiesto di poter introdurre un orario flessibile, solo per i neo assunti, fino a un massimo di 48 ore settimanali a fronte delle 35 contrattuali. Rispetto a questo punto di partenza, la conclusione cui si è pervenuti l'altro giorno è profondamente diversa. E positiva».

Perché?
«Anzitutto perché l'accordo rispetta il contratto nazionale di lavoro. Riconosce, come orario medio, le 35 ore settimanali. Ed introduce una banda di oscillazione compresa tra le 28 e le 42 ore. Visto che l'anno prossimo i metalmeccanici dovranno rinnovare il loro contratto, non è cosa da poco. Poi perché la flessibilità d'orario prevista per i neoassunti, per la parte compresa tra le 35 e le 42 ore, va in formazione. In altri termini, non saranno ore di lavoro - quindi di fatica - aggiuntive, ma ore dedicate all'addestramento, tenuto conto che si tratta di lanciare un nuovo marchio. Quindi, aldilà della propaganda provinciale che può essere fatta qui in Italia, se si guarda il merito, si tratta di un'intesa di estremo interesse».

Anche da noi, però, quella dell'orario flessibile è un'esperienza diffusa. In cosa si discosta "il modello Volkswagen"?
«Sì, noi abbiamo già introdotto l'orario medio annuale, quello plurimensile, quello plurisettimanale. L'ultimo contratto dei chimici ha introdotto l'orario annuo. Gli orari plurimensili sono prassi in settori come l'alimentare e il tessile-moda. I metalmeccanici hanno l'orario medio polisettimanale, con tanto di picchi e flessi. La diversità è che in Germania questo orario flessibile viene introdotto in stretto legame con la formazione».

Un'esperienza esportabile?
«Credo sia un'esperienza utile per il futuro della contrattazione in Europa. Anche perché alla Volkswagen non viene introdotto nessun doppio regime tra vecchi e nuovi assunti, come invece si vorrebbe fare in Italia,

anche perché si tratta di una fabbrica nuova».

Una logica diametralmente opposta a quella che si intende seguire da noi.

«Sì, da noi per i neoassunti si propone sottosalarario e lavoro precario. Questa esperienza va in direzione opposta. A cominciare dal salario: i 5mila marchi sono una cifra superiore rispetto alla paga di un lavoratore medio. Un modello rovesciato, appunto.

In Italia il dibattito è sui licenziamenti e sui giovani visti come "carne da macello", per contenere i costi».

Quindi si può parlare di flessibilità buona?

«Parlerei di flessibilità intelligente. Va comunque ricordato che il negoziato si è avviato a conclusione dopo l'intervento del cancelliere Schröder, che ha ribadito l'impossibilità di de-strutturare il contratto nazionale di lavoro. Il guaio è che da noi la vicenda

di questo accordo non la conosce nessuno».

A proposito, cosa è accaduto in Italia quando si è trattato di mettere in piedi una nuova fabbrica da zero?

«Be', è il caso della Fiat di Melfi. Dieci anni fa la Fiat, per assumere giovani, chiese ed ottenne uno sconto. Cioè l'esclusione dei neoassunti dai benefici previsti dall'integrativo aziendale. L'opposto di quanto avvenuto in

Volkswagen».

Motivo culturale o motivo socio-economico?

«Anche in Germania la disoccupazione è alta. Al 9,3%, quasi come in Italia. Il fatto è che il lavoratore è visto come risorsa, non come un costo da abbattere. E i giovani sono considerati come un investimento. L'idea di fondo è assumerli oggi, formarli, e pagarli bene, per tenerli domani. Il lavoro che "respira" con la fabbrica».



Assemblaggio della Golf Volkswagen

Bimmer/Ap

Possibilità di scelta tra reintegro e risarcimento Proposta Cisl sull'art. 18 (ma non tutti sono d'accordo)

MILANO Nel mercato del lavoro «occorre una svolta», che superi le polemiche sull'art.18 dello Statuto dei lavoratori offrendo ai lavoratori la possibilità, in caso di licenziamento, di poter scegliere tra risarcimento o reintegro. A proporre nero una soluzione al problema è la Cisl, che lancia l'ipotesi di una sperimentazione triennale di un nuovo regime di regole, contrattato localmente, o a livello aziendale, da imprese e sindacati «senza modificare l'art.18».

Il progetto Cisl, che è stato illustrato dal segretario confederale Raffaele Bonanni sul giornale della Confindustria, è articolato in tre punti: «1) trasformare tutti i contratti di lavoro non stabili a tempo indeterminato; 2) affidare a una commissione di conciliazione e arbitrato, formata dalle parti, tutte le controversie relative al licenziamento; 3) ispirare le sanzioni pecuniarie nel caso di licenziamenti ingiustificati o infondati e decisione del reintegro al lavoro o di pagamento della sanzione da parte dell'impresa come da art.2 della legge 108/90». «Nessuna abolizione del-

l'art.18 quindi - spiega Bonanni -, ma una verifica sul campo». E a chi sostiene che in questo modo ci sarebbero lavoratori di serie A, e cioè i vecchi assunti con l'art.18, e di serie B, quelli nuovi senza l'art.18 Bonanni replica invitandoli a «riflettere che intanto oggi è già così. Ecco perché - prosegue - crediamo che debba aprirsi finalmente un confronto serio tra governo, imprese e sindacati, sulla riforma del mercato del lavoro, all'interno di un patto sociale che la Cisl auspica da tempo».

Secondo Bonanni, infatti, «mercato del lavoro, previdenza e prestazioni sociali, vicende contrattuali, fisco e lavoro nero sono legate da un unico filo conduttore e devono essere affrontate in un unico tavolo concertativo. I nodi vanno sciolti tutti insieme». Se la Cgil parla di «proposta non comprensibile», non tutti sembrano d'accordo anche nella stessa Cisl. Tanto che, richiesto di un giudizio, un altro segretario confederale, Pier Paolo Baretta risponde con un «no comment» e rimanda al confronto interno. In programma lunedì.

I consumatori protestano contro gli aumenti delle tariffe, mentre Marzano sta ancora studiando che cosa fare

Pressing sul governo per la riforma Rc auto

Bianca Di Giovanni

ROMA Resta caldo il fronte dell'Rc auto, con i consumatori che continuano a chiedere soluzioni concrete, e il ministro Antonio Marzano che spaccia come sua una riforma già tutta avviata dal suo predecessore. L'Ania (associazione delle compagnie) non si pronuncerà che il 6 settembre, quando la giunta si riunirà sotto la presidenza di Alfonso Desiato per discutere i punti a cui lavorano i tecnici ministeriali. Intanto le tariffe continuano a salire. Anche se stavolta non si sentono clacson day: dove saranno finiti?

Tornando ai punti che Marzano sta studiando, si va dall'ipotesi di far liquidare i sinistri dall'assicurazione della vittima (rilanciata dal presidente Isvap nell'assemblea annuale di luglio), alla costituzione di una «bad company», proposta già al tavolo con i consumatori nel marzo scorso. Si parla poi di norme più severe per punire le truffe, mentre dal varo dell'intesa

sulle conciliazioni extragiudiziale ci si aspetta uno snellimento di procedure.

Il copione è lo stesso messo a punto dagli uffici di Letta, ma manca una voce che l'allora ministro (e alcune associazioni dei consumatori) considerava decisiva: l'eliminazione dell'agente monomandatario. In pratica, la costituzione di agenzie che presentino le diverse offerte proposte dalle compagnie. «Solo così si arriverà al tanto evocato mercato - dichiara Rosario Trefiletti di Federconsumatori - Se si potrà mettere a confronto in modo ravvicinato le polizze, sarà più facile scegliere. Ma sappiamo che gli agenti plurimandatari non piacciono alle compagnie. Anzi, l'Ania vede nella proposta una vera e propria minaccia alla loro supremazia sui consumatori».

Il testo unico sulle assicurazioni cui sta lavorando il ministero delle Attività produttive dovrebbe essere varato entro la fine dell'anno per diventare operativo nel 2002. Se non si facesse in tempo a concludere l'opera, rivelano fonti vicine al ministero, in ogni caso si stralceranno le

norme sull'Rc auto, settore più importante.

Intanto i consumatori ripetono la richiesta di incontrare il ministro. Dopo la Federconsumatori, ieri è stato il turno di Adiconsum, che ha avanzato le sette richieste da portare al tavolo ministeriale (che per la verità non è stato convocato). I sette punti sono relativi all'indennizzo diretto, al danno biologico, alla mutualità, al rispetto del contratto, all'informazione e concorrenza, alla conciliazione, alla sicurezza dei veicoli e delle strade. A chiedere un incontro con il ministro è stato anche il capogruppo dei Verdi Alfonso Pecoraro Scanio. «Vorremo portare al tavolo di confronto con il ministro - spiega in una nota Pecoraro Scanio - le nostre proposte su un tema fondamentale nel quadro delle azioni di difesa dei cittadini: la riforma dell'Isvap è un doveroso atto, visto il caos del settore e la condanna da parte dell'Antitrust». Sul verdetto di Tesoro, che accusa le compagnie di essersi scambiate informazioni sensibili, si aspetta il giudizio del Tar. Che non finisca come per i petrolieri?

VENTURE CAPITAL

Record di perdite per Cdb Web Tech

Perdite record per Cdb Web Tech. La società di venture capital fondata da Carlo De Benedetti ha chiuso il primo semestre del 2001 con una perdita di 39,06 milioni di euro contro i 1,03 milioni di euro al 30 giugno 2000, un incremento pari a circa il 3.900%. A meno di 18 mesi dalla sua costituzione pesano sui conti della società le svalutazioni degli investimenti, sia diretti che in fondi di venture capital, per 43,12 milioni di euro. Il consiglio di amministrazione della società ha preso atto, inoltre, delle dimissioni dell'amministratore delegato Carlo Pirzio Brolli, che sarà sostituito nella carica del consigliere Vittorio Moscatelli.

MODA

Opera acquista la Bruno Magli

Opera, società specializzata in investimenti e partecipazioni in aziende operanti nei settori del made in Italy e dell'Italian Lifestyle, ha acquisito dalla famiglia Magli il controllo di Bruno Magli S.p.A., azienda italiana del settore calzaturiero di lusso e della produzione di accessori. L'operazione, si legge in una nota, prevede un significativo piano strategico di espansione dell'attività industriale teso allo sviluppo sia della struttura retail che della presenza sui principali mercati internazionali con investimenti previsti nei prossimi 3 anni di circa 100 miliardi di lire.

TRASPORTI

Air Dolomiti, a luglio più 30% di passeggeri

Luglio da record per Air Dolomiti, il vettore aereo quotato in Piazza Affari e partner di Lufthansa. La compagnia - informa una nota - ha trasportato nel mese estivo 90.439 passeggeri di linea, con un incremento del 30,45% rispetto al luglio 2000. Il load factor, ossia l'indice di riempimento dei velivoli, del mese è stato pari al 58,16% (+1,15% rispetto al luglio 2000). E proprio a luglio - conclude la nota - Air Dolomiti ha raggiunto quota 533.625 passeggeri, considerando anche le attività charter e wet lease, superando quindi il mezzo milione di unità.

GRUPPO MPS

In sette mesi, raccolta positiva di 1800 miliardi

Nei primi sette mesi del 2001 il risparmio gestito del Gruppo Mps ha registrato una raccolta netta positiva di 1.800 miliardi, rispetto ad una sostanziale tendenza in negativo del sistema. È emerso nel corso del CDA della Gruppo Monte dei Paschi Asset Management SGR che, presieduto da Mauro Faneschi, ha deliberato la nomina a Vice Presidente di Giuseppe Carturi. Andrà a sostituire Marco Mazzucchelli. Paolo Molesini è stato nominato Consigliere di Amministrazione. Infine il CDA della MPS Alternative Investments ha nominato Vice Presidente Paolo Molesini, in sostituzione di Mazzucchelli.

INTERNET

I.net, utile netto a 1,5 milioni di euro

Si è chiuso con un utile netto di 1,5 milioni di euro e ricavi consolidati pari a 27,8 milioni di euro, il primo semestre 2001 di I.net, società attiva nel segmento dei servizi Internet quotata sul Nuovo Mercato di Piazza Affari. Le cifre, rilasciate dopo l'approvazione della semestrale da parte del consiglio di amministrazione, parlano di una crescita del 226% per quel che riguarda l'utile netto (si era attestato a 0,5 milioni di euro nel medesimo periodo del 2000) e di un incremento del 63,5% per quel che concerne i ricavi consolidati.

Ogni settimana con

I Unità

Motori

Lunedì

Salute

Venerdì

Arte

Domenica

Scienza & ambiente

Lunedì

Religioni

Giovedì

Libri

Sabato