

Non piace all'Inps il premier-Stakanov

Il presidente Sassi: la riforma delle pensioni è già stata fatta. Conti positivi per 2 milioni

di Felicia Masocco / Roma

«SE TUTTI POTESSIMO vivere nelle condizioni in cui vive lui, con le sue splendide ville, volentieri le persone lavorerebbero fino a 70 o 75 anni. Ma visto che non è così, il governo ha già deciso». Da «lui», da Silvio Berlusconi, il ministro del Welfare prende le distanze e

arriva a minacciare l'uscita dal governo se l'ipotesi avanzata dal premier dell'innalzamento dell'età pensionabile dovesse prendere corpo. Le parole di Maroni o una volta tanto sponano quelle dei sindacati e dell'opposizione. Un coro di no. Da, da Savino Pezzotta che dice «è una proposta fuori da ogni logica», a Guglielmo Epifani per il quale le parole di Berlusconi «non hanno alcuna credibilità e sono puramente estemporanee». Un freno al premier viene anche dal presidente dell'Inps, Giampaolo Sassi, che sottolinea come una riforma sia già stata fatta e va attuata. «La penso come Maroni - ha detto a margine della presentazione del Rapporto annuale del 2004 dell'Inps - abbiamo una riforma da attuare, attuiamo quella e poi vediamo di fare altro». Il rapporto dell'Istituto di previdenza fotografa conti abbastanza positivi, e se quest'anno non si prevede una replica di quanto avvenuto nel 2004 con oltre 5 milioni di avanzo economico, le previsioni danno comunque un avanzo di 2 milioni. Dopo quarant'anni di «rosso» fisso, dunque l'Inps ne chiude due in nero grazie alla riforma Dini ormai a regime, all'aumento degli iscritti (più di 20 milioni) e dei contributi versati, quindi il calo delle pensioni di anzianità e l'avvio del superbonus. Le

entrate contributive sono aumentate del 7,3%, mentre le prestazioni sono cresciute del 4,9%. Complessivamente nel 2005 cresce il numero delle pensioni da erogare. Saranno più di 18.087.198 rispetto alle 17.977.537 del 2004, l'incremento è di 109.661 su cui pesa la voce «invalidità civile» che (anche a causa dello smaltimento delle pratiche) a fine 2005 saranno 2.126.607 a fronte di 1.986.690 di un anno prima. Sono invece in calo le pensioni in senso stretto: circa 30mila in meno e si portano a 15.960.591. Gli effetti della Dini si fanno sentire come quelli del superbonus. Nei primi nove mesi dell'anno sono state liquidate 97.417 pensioni di anzianità il 21% in meno di quanto previsto. Nel 2004 sono state 205.885. A fine anno il dato potrebbe attestarsi a quota 104.417, poco più della metà dei trattamenti dell'anno scorso. A restare al lavoro, grazie al cospicuo incentivo del superbonus sono soprattutto i percettori di redditi alti e medio alti. A fine ottobre sono arrivate 51.066 richieste da parte di lavoratori con i requisiti per la pensione di anzianità, ne sono state accolte 42.995. Di queste oltre il 46% viene da chi ha redditi che vanno da 40mila euro a oltre 100mila (questi ultimi sono il 10,6%; il 13% dei richiedenti). Un «focus» per capire se per le entrate contributive il bonus sia conveniente o no, qual è insomma il saldo finale per l'Istituto, è stato annunciato dal presidente del Civ Franco Lotito. Mentre il sottosegretario Alberto Brambilla annuncia che questi fortunati lavoratori avranno presto una chance in più: «Conti-

nuare a lavorare ed avere anche una pensione più elevata». Non si sa bene come. Quel che è chiaro da ora è che il bonus non è cosa per donne, sono il 10% dei richiedenti. È inoltre al Nord che si concentra la metà delle domande. In pole position la Lombardia che da sola copre più del 24% di quelle accolte. È in questo contesto che da lunedì l'Inps lancerà la prima campagna di comunicazione della sua storia. Curato dalla responsabile della comunicazione Annalisa Guidotti, il battage è rivolto agli utenti e con lo slogan «A tu per tu» ripropone al pubblico i diversi canali di accesso all'Istituto e alle sue informazioni.



Foto di Tano D'Amico

La mappa del bonus

	Uomini	Donne	Totale	%
Lombardia	8.980	1.404	10.384	24,15%
Lazio	5.339	644	5.983	13,92%
Emilia Romagna	3.004	477	3.481	8,10%
Piemonte	2.935	442	3.377	7,85%
Toscana	2.956	309	3.265	7,59%
Veneto	2.855	298	3.153	7,33%
Sicilia	1.761	80	1.841	4,28%
domande accolte al 2/11/2005				Fonte: Inps

Fiat, ancora incertezze sul futuro

Ritardi per la Grande Punto a Mirafiori e 700 esuberanti tra i quadri

di Giampiero Rossi / Milano

INCERTEZZE Niente di nuovo. All'incontro con i sindacati, il primo dopo tre mesi di insistenti richieste, la Fiat ha confermato il piano industriale presentato il 3 agosto scorso: comprese le lacune, le risposte mancate e le incertezze. Un incontro soltanto «interlocutorio», dunque (assente l'amministratore delegato, Sergio Marchionne), che infatti avrà un seguito mercoledì prossimo a Roma, in una riunione alla quale parteciperanno soltanto le segreterie nazionali dei sindacati e i vertici del Lingotto. Tra le conferme offerte ai sindacati c'è quella che riguarda la produzione della Grande Punto anche a Mirafiori. Ma senza alcuna indicazione sui tempi: la Fiat attende infatti che l'impegno economico degli enti locali piemontesi sulle aree industriali torinesi sia completamente realizzato; e da quel momento sa-

ranno necessari altri quattro mesi per realizzare la nuova linea. Uno scenario ben diverso da quel «gennaio 2006» che era stato ipotizzato inizialmente. Sarà invece prodotta a Pomigliano d'Arco, in Campania, l'Alfa 156 Sportswagon. Secondo l'azienda negli stabilimenti italiani non ci sono esuberanti, salvo i 700 impiegati degli enti centrali di Mirafiori, attualmente in cassa integrazione, per i quali l'azienda ambirebbe ottenere dal governo la mobilità lunga. Ma i sindacati chiedono chiarimenti anche sulle modalità di gestione di un'eventuale cassa integrazione.

«Pur riconoscendo che ragioniamo su una fa-

Assente Marchionne all'incontro con Fiom, Fim e Uilm. Il Lingotto conferma il piano industriale presentato ad agosto

se transitoria e non su ipotesi strategiche - commenta il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldi - rimangono insolite questioni decisive relative al superamento della cassa integrazione e alle prospettive non chiare di alcuni stabilimenti, come Termini Imerese. Anche sulla Grande Punto a Mirafiori non sono state indicate date certe. E a proposito di Termini Imerese, il leader della Fiom palermitana, Roberto Mastro Simone dice: «La Fiat oggi ha riconosciuto il valore dello stabilimento e la professionalità di chi ci lavora. Gli elogi però non bastano: una vera inversione di rotta ci sarà solo quando ci verrà affidato un nuovo modello per il 2008».

Bruno Vitali, responsabile Auto della Fim, osserva: «Positive le indicazioni generali sullo sviluppo dell'azienda e ai nuovi modelli, ma ci sono più problemi sul versante degli stabilimenti. Siamo d'accordo a parlare di competitività, ma bisogna chiarire come va realizzata». Per Giovanni Contento, responsabile Auto Uilm, «il sindacato vuole fare la sua parte sul problema della competitività degli stabilimenti, ma serve un quadro di certezze da parte dell'azienda».

L'INTERVISTA PIETRO ICHINO Il docente di diritto del lavoro, nel suo ultimo libro, lancia una «provocazione» a Cgil, Cisl e Uil

«Il sindacato serve ancora, ma deve cambiare»

di Angelo Faccinnetto / Milano

Professor Ichino, il titolo del suo libro - «A che cosa serve il sindacato?», edito da Mondadori - suona quasi come una sentenza di condanna per il sindacato.

«Nessuna condanna: è una domanda a cui si possono dare risposte negative, ma anche risposte positive. Lo scopo del libro è proprio quello di indicare una possibile risposta positiva».

Lei però sostiene che il nostro sistema di relazioni industriali funziona male.

Da cosa deriva questo giudizio?

«L'Italia è il fanalino di coda in Europa per capacità di intercettare gli investimenti. Questa nostra debolezza non è dovuta soltanto a insufficienza delle infrastrutture, a un tasso di effettività della legge troppo basso, a un costo medio dei servizi troppo alto: è dovuta anche al modo di essere del nostro diritto sindacale e del nostro sistema di relazioni industriali».

È solo responsabilità del sindacato?

«Quando un sistema di relazioni tra più parti funziona male, perché genera più conflitto che cooperazione, è infantile discutere su "chi ha fatto il cattivo per primo". Il problema è "sistemico": è il sistema come tale che funziona male. Ed è solo un impegno comune a tutti i protagonisti che può ricostruire una prassi di piena condivisione delle informazioni tra le parti, una visione condivisa degli obiettivi da raggiungere e dei vincoli da rispettare, un accordo saldo su come dividere i frutti quando la scommessa comune sarà stata vinta».

Se le confederazioni, così come sono,



hanno fatto il loro tempo, quale modello di sindacato vede per il futuro?

«Io non sostengo affatto che Cgil Cisl e Uil abbiano fatto il loro tempo. Sostengo che non possiamo andare avanti con un sistema di diritto sindacale modellato 35 anni fa sull'ipotesi dell'unità sindacale, quando l'unità sindacale non c'è e ormai non è più neppure all'orizzonte».

Lei però sostiene la necessità di un accordo tra Cgil e Cisl. Accordo su che cosa?

«Su di una cornice di regole che consentano, attraverso un censimento periodico dei consensi, di individuare la coalizione sindacale maggioritaria a livello nazionale, di settore, regionale, aziendale. E che consentano a quella coalizione, a quel livello, di contrattare con piena efficacia, a tutto campo, anche se uno o più sindacati minoritari non sono d'accordo».

La Cgil chiede da anni una legge sulla rappresentanza. È la Cisl che non ne vuole sapere.

«Su questo ha ragione la Cgil. Ma può bastare anche un accordo interconfederale; e per questo la Cisl sarebbe disponibile anche subito. Perché la trattativa resta bloccata?»

Lo sciopero, sostiene, è diventato una routine. Il conflitto, dice ancora, è spesso solo dannoso. A quali forme di

«Le organizzazioni sindacali sono lo strumento indispensabile per una scommessa comune tra chi lavora e chi investe»

pressione dovrebbero ricorrere i lavoratori per ottenere risposta alle loro rivendicazioni o per difendere i loro diritti?

«In tutti i settori del comparto dei trasporti, ormai da anni, si proclamano scioperi mediamente due volte al mese, i contratti vengono rinnovati con anni di ritardo e si sciopero anche subito dopo il rinnovo. A chi giova tutto questo? Difendere un sistema che funziona così, e con questi risultati, non è né di sinistra né di destra: è soltanto una sciocchezza».

Ma nel settore dei trasporti a fare "follie", come sostiene lei, sono gli autonomi; che pure hanno largo seguito e ottengono risultati. Alternative?

«Il nostro diritto sindacale premia indebitamente i sindacati autonomi minoritari e al tempo stesso il modello conflittuale di relazioni sindacali. Le confederazioni maggiori - e l'intera collettività - avrebbero tutto da guadagnare da una riflessione critica su questo punto».

Nel suo libro lei racconta molte vicende sindacali recenti; tra queste anche quella dell'Alfa Romeo. Sembra quasi che se la situazione è giunta al punto morto a cui è giunta sia solo colpa del sindacato e non della Fiat o dell'inerzia delle istituzioni. Non è esagerato?

«Il problema non è di stabilire se la chiusura dell'Alfa di Arese sia colpa del sindacato o della Fiat. Il problema è capire perché nel 2000, quando la Fiat ha deciso la chiusura di Arese e la Nissan cercava un sito europeo per l'insediamento di un suo stabilimento, non era neppure pensabile l'apertura di un negoziato sindacale sulla base delle richieste della Nissan».

Accanto alla salvaguardia di reddito e occupazione, mi sembra che il sindacato ad Arese si sia proposto come promotore di un progetto di

Ford e Seat annunciano nuovi licenziamenti

Ford Motor, numero due dell'auto negli Usa, ha annunciato di voler tagliare poco più di mille posti di lavoro entro fine anno nei suoi impianti tedeschi nel quadro di un piano di ristrutturazione, confermando così indiscrezioni di stampa.

Non ci saranno licenziamenti, ma solo uscite volontarie e prepensionamenti che riguarderanno principalmente i 19mila dipendenti della fabbrica di Colonia.

Tagli anche alla Seat, filiale spagnola del gruppo Volkswagen, che eliminerà 1.346 posti di lavoro, su un totale di 14mila, nel quadro di un nuovo piano di risanamento presentato ai sindacati. La direzione di Seat aveva identificato 1.400 esuberanti a inizio ottobre, dovuti ai tagli alla produzione, e aveva proposto di ridurre del 10% l'orario giornaliero e i salari senza misure sul personale, ma il piano era stato respinto dai sindacati.

Da parte sua la Volkswagen ha annunciato alcune settimane fa l'intenzione di tagliare 14mila posti di lavoro in tutta Europa, di cui 10mila in Germania. Daimlerchrysler, da parte sua, ha di recente annunciato l'eliminazione di 8.500 posti di lavoro con oneri per 950 milioni.

SI PRENDEVA, AFFIANCATI, LA VIA DEL MARE

Resistenza e malinconia
del poeta e del trovatore

La via del mare il nuovo cd di **Claudio Lolli, Paolo Capodacqua e Gianni D'Elia**

in edicola
Euro 7,00 + prezzo del giornale

l'Unità