

Primo Piano

Ieri, oggi e... domani?

MARCO MONGIELLO

BRUXELLES

Negli ultimi anni di accordi che peggiorano temporaneamente le condizioni di lavoro se ne sono fatti diversi in Europa, la differenza è che all'estero le imprese rispettano i patti e non toccano il diritto di sciopero. È quanto ha spiegato a L'Unità il segretario Confederale dei Sindacati Europei (CES) Walter Cerfeda, ex Cgil ed ex Fiom, che ha puntato il dito contro l'inaffidabilità e

Certezze

Non c'è la stessa chiarezza di Siemens, Daimler o Bosch, dove non ci si inventa un piano industriale ogni sei mesi

l'improvvisazione della Fiat nel gestire una produzione oramai globalizzata.

L'accordo di Pomigliano è un'anomalia rispetto alla prassi contrattuale europea?

«Negli ultimi anni in Europa abbiamo avuto una serie di accordi, soprattutto in Germania, basati su uno scambio tra investimenti e modifiche di orari, turni e salari, che hanno consentito un aumento dei margini di produttività. In Germania li chiamano "accordi di concessione". Così ad esempio è stato fatto l'accordo della Siemens sulle 44 ore pagate come 35, o sulle 42 ore della Mercedes pagate 35, o gli accordi alla Bosch o alla Ford. Si tratta di scambi puliti e trasparenti e se ne sono fatti in Germania, ma anche in Francia e in Olanda. La differenza rispetto a Pomigliano è l'affidabilità reciproca delle relazioni industriali. In Germania questi accordi non vengono vissuti dai lavoratori o dall'impresa come una furbizia, una scorciatoia o una rivalsa sociale. Lì le parti possono anche decidere di derogare temporaneamente dai contratti nazionali collettivi di lavoro, in base alla cosiddetta "clausola di uscita" che fissa anche i tempi del rientro alla normalità. Per l'accordo alla Siemens ad esempio si decise un tempo di 24 mesi».

Perché nel caso Fiat le parti non si fidano l'una dell'altra?

«In alcuni Paesi europei c'è un sistema di relazioni industriali molto più consolidato. In Germania ad esempio i sindacati siedono nei consigli di sorveglianza e seguono l'attività delle imprese. In Italia, invece, in alcune grandi imprese e in alcuni stabilimenti Fiat la qualità



Nelle relazioni sindacali Fiat ha poco di europeo. Nel resto del Continente non ci si comporta così

Intervista a Walter Cerfeda

«Marchionne? Poco affidabile e credibile»

Relazioni sindacali «Un imprenditore non promette di aprire una fabbrica e poi minacciare di portarla via. In Europa gli accordi si fanno diversamente»

delle relazioni industriali è ancora carente. Mi metto nella coscienza dei lavoratori, guardando la Fiat degli ultimi cinque anni: un imprenditore che oggi promette di aprire uno stabilimento, poi il giorno dopo lo porta via, poi lo riapre, poi minaccia in andarsene in Polonia, poi la Cinqcento la vuole fare a Termini, poi non la fa più e se la porta da un'altra parte. Insomma, c'è la totale mancanza di certezze e di chiarezza. Non c'è la stessa credibilità della Siemens, della Daimler o della Bosch, dove non ci si inventa un piano industriale ogni sei mesi. Le imprese già globalizzate la tempo hanno le idee più chiare. La Fiat si è imbarcata nell'avventura americana e si è

Maramotti

