

Il sindacato serbo «Molto indietro per l'avvio della nuova monovolume»

Il Lingotto in Serbia potrebbe partire più tardi del previsto a fabbricare la LO. Secondo il sindacato Samostalni (Autonomi) dello stabilimento Fiat di Kragujevac, infatti, «si è molto indietro» per l'avvio della produzione della nuova monovolume, che a fine luglio la casa automobilistica torinese ha annunciato di voler produrre in Serbia. «L'avvio - ha detto ieri a Trieste il sindacalista Zoran Mihajlovic - era previsto per la fine del 2011 ma secondo il sindacato non potrà avvenire prima della metà del 2012». In Serbia la Fiat punta a produrre il modello destinato a sostituire i modelli Idea, Multipla e Lancia Musa.

Oggi nello stabilimento di Kragujevac lavorano circa mille operai, impegnati nell'assemblaggio della Punto, mentre a regime la fabbrica dovrebbe impiegare 2.540 persone. Secondo il sindacalista serbo, che ieri ha incontrato la stampa a Trieste insieme alla Fiom Cgil, i lavoratori di Kragujevac «non vogliono compromettere la situazione di nessun lavoratore italiano», ma pensano che la scelta di spostare le alcune produzioni sia «una punizione per i lavoratori italiani».

ro». Un processo promosso dal governo, che ha attivato un tavolo ministeriale sulla partecipazione degli operai alla vita dell'impresa.

La Cgil, con il segretario generale vicario Susanna Camusso, si è detta disponibile ad un «patto sulla produttività che non tocchi i diritti». La Fiom non è disposta ad accogliere deroghe al contratto nazionale, così come richiesto ancora ieri dalla Fim di Giuseppe Farina che la invita ad afferire «all'accordo di Pomigliano e a partecipare al confronto». La risposta del leader tute blu Cgil Maurizio Landini è secca: «Se Fiat e Federmeccanica andranno avanti con le deroghe dovranno fare i conti con il vecchio contratto (firmato da tutti nel 2008, ndr), che resta in vigore fino al 2011. Quell'accordo può essere sostituito solo da un nuovo contratto firmato da tutti i soggetti». Se ne discuterà nelle prossime settimane. Intanto a Melfi domani torneranno a manifestare i tre operai licenziati, e reintegrati dal giudice del lavoro, che la Fiat non vuole far rientrare in fabbrica. Mentre a Mirafiori gli operai resteranno in cig fino al sei settembre. Il calo di mercato (-27%) pesa sull'attività della fabbrica, già orfana della nuova monovolume che avrebbe dovuto darle un futuro e che, invece, il Lingotto produrrà in Serbia. ♦

Il «divide et impera» di Marchionne porta solo al conflitto

L'ad preferisce un «sindacato partecipativo» ad una controparte. Disconosce così che i soggetti in causa non possiedono pari forza e che i lavoratori hanno bisogno di chi difende i loro diritti

L'analisi

PAOLO LEON
ROMA

Mi ha colpito una recente dichiarazione di Marchionne: «un sistema corretto di relazioni industriali deve garantire che gli accordi stipulati vengano applicati». Se fosse così, però, non potrebbe minacciare la fuoriuscita dal contratto nazionale, che è appunto un accordo stipulato, come lo è il patto associativo della Confindustria, dalla quale vorrebbe andarsene. C'è odore di rottura anche nel caso si voglia un contratto per l'auto, separato dagli altri settori metalmeccanici: *divide et impera*, un concetto conflittuale piuttosto che contrattuale. Nel leggerne i discorsi e le dichiarazioni, sono molte le contraddizioni. Non ci si può fermare al conflitto tra capitale e lavoro, ci dice, come se questo conflitto, negli ultimi diciassette anni, avesse creato un insopportabile regime in mano al sindacato - quando in realtà la grande debolezza contrattuale dei lavoratori ha generato danni straordinari ai salari e grandi favori ai profitti e alle rendite, insieme ad un imponente e tragico travaso di persone da lavoro stabile a lavoro precario.

Marchionne vorrebbe in fabbrica e negli uffici una rigida disciplina da caserma, ma non sa che ciò rende burocratica e gerarchica l'organizzazione dell'azienda, aumentando, allo stesso tempo, la fragilità: lo si vede dal fatto che non ha intenzione di pagare lo scotto della maggior disciplina, in termini di un reddito decente, di stabilità dell'occupazione (invece di ricorrere alla cassa integrazione quando non è capace di vendere), di maggiore qualità del lavoro, e perciò non ha in mente condizioni contrattuali, ma semplici diktat fondati sulla minaccia della chiusura degli impianti. Pensa

che la globalizzazione imponga che salari e condizioni di lavoro dei paesi avanzati si adeguino a quelli dei paesi in via di sviluppo, e non si rende conto che, al contrario, si tratta di far progredire le condizioni di questi lavoratori portandole al nostro livello, altrimenti non venderà mai le sue automobili in quei paesi - se lo aveva capito il pessimo Henry Ford, lo può capire chiunque abbia avuto una sufficiente educazione storica. L'Amministratore Delegato preferisce un sindacato «partecipativo» ad un sindacato che sia la sua controparte: disconosce così che le parti nel contratto di lavoro non han-

no pari forza, e che i lavoratori hanno bisogno di un sostegno, attraverso il sindacato, o, peggio, vuole proprio creare una situazione nella quale il lavoratore riconosca di essere debole e si comporti di conseguenza. Molti si sono chiesti perché Marchionne abbia improvvisamente intrapreso la strada dello scontro frontale, ed alcuni pensano che voglia mettere con le spalle al muro sindacato e governo, così da potersene andare dalle scomode localizzazioni italiane. Credo invece che, dopo l'avventura americana, e visto che la crisi non sembra aver cambiato i rapporti di forza internazionali, Marchionne guardi ora alla globalizzazione non come un'opportunità di nuovi

Contraddizioni

La grande debolezza contrattuale ha generato solo danni

La disciplina

Nella fabbrica-caserma non viene pagato lo scotto con il reddito

mercati, di nuovi prodotti e processi, ma come una vera e propria guerra economica, rispetto alla quale è necessaria una «unione sacra» nazionale tra capitale e lavoro. Non sarebbe la concorrenza, il motore della Fiat, ma una forma di protezionismo (una volta l'avremmo chiamato «dumping sociale») che è oggi richiesta dopo la fine della protezione offerta dagli incentivi statali: perciò il sindacato è chiamato a non sabotare un conflitto più grande di quello tra capitale e lavoro, e dunque non può mettere i bastoni tra le ruote rispetto alle decisioni aziendali - ci si fa intendere che chi offre il petto al nemico straniero è l'azienda, non il lavoratore. Ora, è indubbio che anche il sindacato debba essere parte attiva delle politiche economiche per aumentare la produttività: ma sarebbe senza senso che l'aumento della produttività passasse attraverso la subordinazione della personalità dei lavoratori. Quell'«unione sacra», infatti, ricorda molto il corporativismo ed è un modo di pensare analogo a quello di Tremonti: risale a prima della rivoluzione francese o a certe elucubrazioni collaborazioniste di Pétain, e dunque non ha nulla di moderno. Del resto, non corrisponde affatto allo spirito della nostra Costituzione, come implicitamente ricordato dal nostro Presidente della Repubblica. ♦

BANKITALIA RASSICURA

La realizzazione di un investimento produttivo all'estero, per le imprese italiane, «non è associata a una riduzione dell'occupazione nella sede italiana» dice uno studio di Palazzo Koch.

TELEFONIA

Sorpasso nel 2009: meno cornetta, si parla al cellulare

MENO RETE FISSA La voce corre sempre meno sul filo del telefono e sempre più sulle frequenze mobili del telefonino. Tanto che nel 2009 è avvenuto lo storico sorpasso, con 103,8 miliardi di minuti di conversazioni passati alla vecchia cornetta contro i 113,8 miliardi di minuti trascorsi con l'orecchio incollato al cellulare. Secondo gli ultimi dati dell'Autorità per le telecomunicazioni, i minuti di traffico voce su rete fissa nei cinque anni che vanno dal 2005 al 2009 sono crollati del 32%, passando da oltre 152 miliardi a meno di 104. Requiem per la telefonia pubblica, le vecchie cabine: nel 2009 sono servite soltanto per 170 milioni di minuti di telefonate (-25%).