



Mercato auto: -7% nel 2011

Il mercato dell'auto continua la sua discesa in picchiata. La crisi anche quest'anno farà sentire i suoi effetti negativi sull'intero comparto delle quattro ruote. Al termine dell'anno gli italiani avranno speso poco più di 31 miliardi di euro per acquistare auto nuove, circa il 7% in meno rispetto al 2010. Lo afferma una ricerca promossa dal Centro Studi Fleet&Mobility.



Foto Omniroma

Odissea Grugliasco da sei anni solo cassa integrazione

Ex Bertone

IRENE, 43 ANNI
GRUGLIASCO (TORINO)

«È dal 2006 che siamo in Cassa integrazione e ci staremo anche nel 2012. Eravamo in 1.700, una carrozzeria d'eccellenza e abbiamo vissuto sulla nostra pelle un'odissea. Io sono stata anche fortunata perché con altri 400 nel 2007 ho avuto un distacco alla Pininfarina, a Bairo Canavese. Mi alzavo alle 3 per prendere il pullman. Poi quando siamo finiti Commissariati nel 2009 e abbiamo preso 600 euro dall'Inps. Poi è arrivata la Fiat e la Cassa è aumentata a 800 euro. Ora siamo rimasti in mille e nel 2012 dovremmo produrre una Maserati. Sembra. Fortunatamente non ho famiglia, già spendo tutto nell'affitto. Ora speriamo solo che il giudice ci dia il diritto di rinnovare le Rsu».

Lo stesso modello dal 1991 e presto come Pomigliano

Iveco

VALENTINO, 46 ANNI
BRESCIA

«Siamo in 2.800 e dal 1991 praticamente facciamo sempre lo stesso modello di camioncino, l'Eurocarga. Quando parlano di nuovi modelli di auto ci viene da ridere! Adesso facciamo parte di Fiat Industrial e come ad abbiamo Altavilla, che si comporta come Marchionne. Non c'è piano industriale, dalla settimana scorsa ha ridotto il monte ore dei delegati sindacali e fra poco chiederà di applicare il modello Pomigliano. Noi, dopo 3 anni di ammortizzatori sociali, abbiamo sottoscritto l'accordo per la Solidarietà: lavoriamo il 36% di tempo in meno e guadagniamo l'80%, ma da gennaio il governo potrebbe togliere la copertura sul 20%. E con due figli, mille euro al mese non bastano».

Siamo come Irisbus e Finmeccanica ci vuole vendere

Bredamenarini

CRISTIANO, 34 ANNI
BOLOGNA

«Come Irisbus di Valle Ufita costruiamo autobus. Negli anni '80 c'erano 40 aziende e 11mila operai nel settore, ora siamo in due e rischiamo entrambi di chiudere. Noi eravamo 900 e ora siamo 288. Facciamo parte del gruppo Finmeccanica che ci considera un'azienda non strategica: è più redditizio fare armi che autobus. In più l'area su cui sorge la fabbrica è vicina alla Fiera e fa gola per una bella speculazione edilizia e difatti è già stata venduta. Dopo la manifestazione siamo andati sotto la sede di Finmeccanica e l'ad "leghista" Orsi ci ha detto che ci vuole vendere ai turchi, ma loro garantiscono solo 60 posti di lavoro».

mo in piazza anche sabato è offensivo. Noi, che non abbiamo bisogno di patenti, continueremo a manifestare per cacciare questo gorveno e per riportare la democrazia nelle fabbriche. I miei predecessori mi hanno insegnato che bisogna resistere un minuto in più del tuo padrone e noi lo faremo sapendo che abbiamo un consenso sempre più largo. Siamo la parte migliore di questo paese e per questa ragione continueremo a lottare», conclude Landini.

CAMUSSO RICONQUISTA LA PIAZZA

A chiudere la manifestazione è stata Susanna Camusso, salita sul palco con la felpa rossa della Fiom. Quando il segretario della Cgil ha preso la parola una sparuta minoranza della piazza l'ha fischiata (il gruppo "Operai contro" della Ferrari di Maranello). Ma durante il discorso e alla fine ci sono stati solo applausi. Per Camusso il piano "Fabbrica Italia" ha portato «solo alla chiusura di tre stabilimenti e a nessuna soluzione per gli altri. Marchionne farebbe bene a tacere o a non dire bugie, come quando ha detto che in nessun paese al mondo lui spiega quali modelli produrrà. È falso perché lo ha fatto in Serbia, in Brasile e con Obama. E il governo è stato suo complice. Noi continueremo a manifestare, venerdì prossimo lo faremo qui con i pensionati e il 3 dicembre ci riprenderemo piazza San Giovanni per mettere al centro la questione del lavoro».

Alle multinazionali contrattare piace

La presunta inconciliabilità tra regole e competitività sbandierata da Fiat, smentita da altre grandi aziende

Il rapporto

NICOLA CACACE

ROMA

La Fiat si è distinta negli ultimi tempi per due episodi contrapposti, la sostanziale acquisizione della Chrysler con graduale emarginazione delle produzioni italiane (Termini, Irisbus, etc.), la fuoriuscita dalla Confindustria sulla base di una presunta inconciliabilità tra le regole della contrattazione collettiva e le esigenze del gruppo.

Questa presunta inconciliabilità è oggettiva o è determinata, visto le lentezze con cui il progetto "fantasma" Fabbrica Italia si materializza, da un obiettivo Fiat di graduale sganciamento dall'Italia? Una prima risposta può essere data allargando l'analisi ai comportamenti di altre imprese multinazionali operanti in Italia con vincoli di

competitività internazionali analoghi a quelli della Fiat.

Una recente ricerca dell'Isril (gbianchi.isril@tiscali.it) sui comportamenti contrattuali delle grandi imprese del settore alimentare, Nestlé, Kraft, Coca Cola Italia, Barilla, Ferrero, British American Tobacco, Heinz, Plasmon Italia, Colussi,

Ricerca Isril Flessibilità, produzione e altri target scambiati con benefici e premi

Heineken Italia, D. Campari, tra le altre, fornisce una risposta nettamente contrapposta alle motivazioni Fiat di «inconciliabilità».

Flessibilità degli orari, condivisione di obiettivi produttivistici, condizioni di lavoro, hanno trovato ragioni di scambio con benefici in termini di premi salariali e Welfare aziendale, nel quadro bipolare della contrattazione collettiva, un con-

tratto nazionale di settore che fornisce tutele basiche per tutti, contratti aziendali rafforzati da Enti Bilaterali che offrono prestazioni integrative in tema di Welfare e formazione. Un insieme di accordi aziendali firmati unitariamente da tutte le federazioni di categoria, evidenziano quattro aree significative, flessibilità degli orari, innovazioni organizzative e tecnologiche, premi di produttività ed incentivazioni economiche, Welfare aziendale. Le conclusioni del prof. Giuseppe Bianchi, presidente dell'Isril, sui risultati della ricerca sulle «esperienze contrattuali delle grandi imprese alimentari» sono le seguenti:

«Il caso Fiat, non solo non è generalizzabile ma costituisce una patologia non risolta del nostro sistema contrattuale. Patologia che chiama in causa, più che le regole del sistema contrattuale, certamente migliorabili anche alla luce del recente accordo contrattuale interconfederale, la capacità dei soggetti contrattuali di darne concreta applicazione. Nel settore alimentare questa capacità è stata espressa dal sapere organizzativo e di apprendimento dei contraenti, unito alla consapevolezza che, anche nelle condizioni più sfavorevoli, la contrattazione collettiva è l'unico strumento di sponibilità per minimizzare i costi del conflitto sociale e per massimizzare i vantaggi reciproci».