



Palazzo Altieri sede de, l'Abi

Riforma del lavoro Camusso: senza accordo mobilitazione continua

Susanna Camusso incontra le Camere del lavoro e spiega la linea sulla riforma del lavoro. «Le priorità sono lotta alla precarietà e ammortizzatori per tutti i lavoratori». Senza accordo, sarà «mobilitazione continua».

MASSIMO FRANCHI

ROMA

«Una riforma è auspicabile, ma nessuno deve sottovalutare ciò che potremmo fare se non si verificasse». Davanti ai segretari delle Camere del Lavoro di tutt'Italia Susanna Camusso spiega e discute la linea Cgil sulla riforma del mercato del lavoro. La sfida di arrivare ad un accordo è di certo grande per il sindacato, ma viene considerata un'opportunità soprattutto per Monti e Fornero: «C'è una separazione profonda tra i giudizi sul governo e sui suoi provvedimenti, questa è una forbice da chiudere». Ribadite le priorità, lotta alla precarietà e ammortizzatori per tutti i lavoratori, e incassato un quasi unanime con-

senso, il segretario generale della Cgil non si sottrae all'argomento più scottante: e se la riforma, nella sua totalità, non fosse accettabile per la Cgil? «Non siamo al 1993 (l'accordo sulla politica dei redditi, Ndr), tutto è cambiato, ma dobbiamo tornare a parlare con i lavoratori, a descrivere un orizzonte». E poi parlando dell'argomento («usato strumentalmente» da Monti) di aver fatto un solo sciopero generale sulle pensioni, Susanna Camusso risponde senza parafrasi: «Può essere che abbiamo fatto poco, però tutto è accaduto in un tempo strettissimo e con la volontà del governo di rifiutare il confronto». Da qui parte l'analisi sulle forme di mobilitazione futura: «Da troppo tempo pensiamo che l'unica risposta è lo sciopero generale, ma se non sortisce effetti immediati è una fiammata isolata, in futuro dovremo cercare forme di mobilitazione continua stando più vicini ai lavoratori».

La Cgil invece chiede alla politica di «rimettere al centro il lavoro»: «Se si passa il tempo a parlare di articolo 18 e non della necessità di un cambiamento del Paese, le cose andranno male», attacca Camusso ricordando «il tentativo di aggredire le organizzazioni di rappresentanza per frammentare tutto».

Tornando alla trattativa, il segretario generale Cgil ha rilanciato la patrimoniale per finanziare i nuovi ammortizzatori, attaccando chi dà dei «garantiti ai cassintegrati e disoccupati». Il «grande fantasma» di tutta la trattativa è comunque la «crescita», «sempre nominata ma per la quale non c'è mai un provvedimento», mentre «la riforma del mercato del lavoro non va contrabbandata come tale perché non porterà un solo posto in più».

IL «TERRITORIO» APPREZZA

Dal palco il susseguirsi di interventi disegna una Cgil cosciente del passaggio cruciale. Da Vicenza a Reggio Calabria, da Perugia alla Sardegna, il «territorio» apprezza la giornata di confronto e di dialogo e chiede «fermezza» e «coraggio» nell'affrontare un tavolo che può «smuovere le acque» di un Paese «fermo» «non per colpa del sindacato». ♦

modelli che saranno prodotti a Mirafiori, quanti operai saranno richiamati al lavoro, cosa accadrà a Pomigliano, oggi il problema è se l'Italia potrà restare protagonista nell'industria dell'auto, un settore storicamente decisivo, trainante per l'intero sistema economico.

Ora dobbiamo dirci che l'auto italiana, piaccia o no, è debole, debolissima. Ma anche l'intera industria europea è debole, naturalmente con gradi diversi. Tra il 2007 e il 2011 il mercato europeo ha perso circa 2,5 milioni di auto, scendendo a 13 milioni di unità. Quest'anno è attesa un'ulteriore contrazione, «ci sono troppe auto e pochi consumatori» ha semplificato il settimanale *The Economist*. L'industria continentale dell'auto soffre di un eccesso di produzione stimato tra il 20 e il 25% della capacità complessiva. Ridurre di un quarto o di un quinto la produzione europea significa tagliare ancora posti di lavoro.

Ma non tutti i produttori pagano

lo stesso prezzo. La Volkswagen, in Germania, ha toccato il record di undici milioni di vetture vendute proprio nell'anno della crisi nera dell'auto. Certo in Germania c'è sempre il problema della Opel, ma l'industria dell'auto mantiene la sua centralità anche se gli operai guadagnano il doppio di quelli italiani. In Francia il governo ha versato 8,5 miliardi di euro ai produttori di auto affinché non ci fossero chiusure di fabbriche e licenziamenti. Oggi la situazione pare precipitare anche se Parigi, in attesa delle elezioni, non può permettersi drammi sociali e industriali. Tuttavia la Peugeot ha annunciato il taglio di 7000 dipendenti, c'è in ballo l'accordo con la General Motors e la vecchia Renault ha programmato la costruzione di un impianto di montaggio in Marocco. L'enormità dei problemi dell'industria dell'auto in Italia e in Europa, di cui oggi parlerà Marchionne a Ginevra, dovrebbe spingere il

governo a una riflessione propedeutica a un intervento forte di politica industriale. Ma dopo tre mesi di lavoro, né il presidente del Consiglio, né il ministro dello Sviluppo Corrado Passera (per quel che è dato sapere) hanno sentito la necessità di convocare i vertici Fiat per un confronto. Nei giorni scorsi Passera, che pur è stato un protagonista del prestito «convertendo» alla Fiat, ha ammesso che «al momento non ci sono contatti» col gruppo. E che cosa aspetta a fare una telefonata al Lingotto? Monti è stato per anni consigliere di amministrazione della Fiat e gode del prestigio per chiedere un incontro urgente. L'auto, la Fiat, le sue fabbriche sono troppo importanti per l'industria, il lavoro, lo sviluppo. O il governo pensa di rilanciare l'economia solo con queste liberalizzazioni? Non ci credono nemmeno gli studenti della Bocconi.