



Lavoratori dell'Irisbus manifestano davanti a Palazzo Chigi durante l'incontro tra il governo e la Fiat FOTO ANSA

Firmato il contratto dei chimici Lascia Morselli, leader Filctem

● **Accordo a tempo di record: 148 euro l'aumento medio** ● **L'intesa interessa 180mila lavoratori e prevede un «ponte» generazionale** ● **Il problema delle deroghe e delle modifiche contrattuali**

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Dopo cinque giorni di trattativa, e con tre mesi di anticipo rispetto alla scadenza naturale dell'intesa precedente, le imprese e i sindacati del settore chimico hanno raggiunto l'accordo per il rinnovo del contratto 2013-2015. Un accordo che, oltre ad interessare direttamente 190mila lavoratori e 1.600 aziende, potrebbe servire da modello per un prossimo patto federale sulla produttività.

Il messaggio politico è preciso: in tempi di recessione economica, di blocchi contrattuali e di conflitti occupazionali, le parti puntano sul sistema delle relazioni industriali per trovare insieme gli strumenti necessari ad attraversare la crisi. Ma le soluzioni adottate saranno fonte di discussione, soprattutto in casa Cgil, dove la sinistra interna non gradirà le concessioni sul fronte della derogabilità del contratto nazionale, e dove la firma dell'intesa è stata seguita dalle dimissioni del segretario della categoria Alberto Morselli (già destinatario di una mozione di sfiducia interna all'organizzazione).

LE NOVITÀ NEL COMPARTO

Dal punto di vista economico, innanzitutto, il documento siglato ieri da Federchimica, Farmindustria e i sindacati del settore prevede un aumento medio di 148 euro mensili distribuito in quattro tranches: 10 euro da dicembre 2012, 33 euro da gennaio 2013, 43 euro da gennaio 2014, 47 euro da gennaio 2015, e 15 euro da ottobre 2015. L'ipotesi di accordo - che ora sarà sottoposta all'approvazione delle assemblee dei lavoratori - prevede anche, a totale carico delle imprese, un incremento dello 0,20% sulla previdenza complementare del settore e un aumento di 3 euro dell'indennità per i lavoratori in turno notturno.

Ma le novità più rilevanti introdotte dall'intesa appena sottoscritta riguardano la parte normativa. Per aiutare le aziende in crisi a mantenersi nell'ambito del contratto nazionale sa-



Giorgio Squinzi FOTO ANSA

rà possibile, previo accordo delle parti in ambito aziendale, posticipare l'erogazione delle tranches di aumento dei minimi contrattuali prevista dal contratto nazionale fino a sei mesi.

In materia di flessibilità e produttività, nel solco di quanto stabilito dall'accordo interconfederale del 28 giugno, è stata ampliata la possibilità di derogare al contratto con intese aziendali, senza più bisogno del nulla osta di una commissione nazionale. «Non si tratta di deroghe, ma di modifiche contrattuali argomentate e giustificate, che potranno decidersi solo per raggiungere obiettivi condivisi da aziende e lavoratori, e per periodi di tempo limitati» ha puntualizzato il segretario Filctem, Alberto Morselli.

Per favorire e aumentare l'occupazione giovanile, sarà attivato il Proget-

I leader sindacali di categoria: una risposta concreta in difesa del reddito dei lavoratori

to Ponte, pensato come un vero e proprio ponte generazionale: un lavoratore senior, vicino alla pensione, dovrebbe ridurre il proprio carico di lavoro a part time per consentire il subentro di un giovane che, per un tempo determinato, sarebbe così affiancato da un tutor in grado di agevolare la formazione. Il condizionale, però, è d'obbligo, visto che l'effettiva funzionalità del progetto dipende da quanto le istituzioni decideranno di incentivarlo con risorse adeguate e modifiche normative apposite (ad esempio, per non penalizzare il lavoratore senior dal punto di vista contributivo).

LE POTENZIALITÀ DELL'INTESA

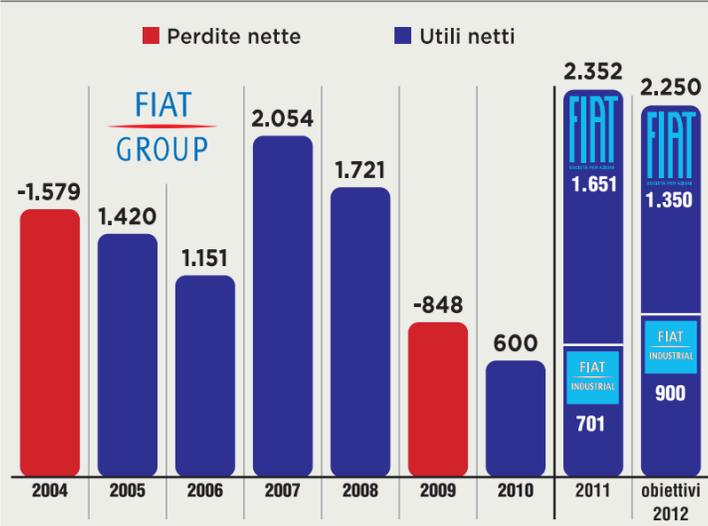
Le novità in tema di flessibilità ed occupazione del settore chimico, in ogni caso, potrebbero essere riprese anche in altri comparti produttivi che si avviano al rinnovo contrattuale. E, se il clima politico sindacale dovesse mantenersi stabile, potrebbero anche fare da modello base di discussione per un accordo interconfederale sulla produttività, tema su cui il governo Monti ha già avviato le consultazioni. Le dichiarazioni di soddisfazione di imprese e sindacati per il raggiungimento dell'accordo lasciano presagire un simile esito.

«Un segnale di responsabilità che imprese e sindacati offrono al Paese» fanno rilevare i segretari Filctem-Cgil, Femca-Cisl e Uilcem, Alberto Morselli, Sergio Gigli e Paolo Pirani, «una concreta risposta in difesa del reddito dei lavoratori del settore, falcidiato dalla crisi e dalla cassa integrazione». Ancora più esplicito il leader Cisl, Raffaele Bonanni: «Il nuovo contratto dei chimici apre la stagione dei rinnovi contrattuali nel segno della responsabilità, dell'unità e della concretezza nelle relazioni industriali» e «spiana, come è accaduto anche in passato, la strada ai rinnovi degli altri contratti, rafforzando le indicazioni sugli aumenti salariali legati anche alla trattazione aziendale».

Soddisfazione di Federchimica e Farmindustria per il raggiungimento «in tempi impensabili» dell'intesa. «In un momento in cui tanto si parla di produttività e di occupazione, la chimica ha dato un segnale forte e concreto, consegnando da subito gli strumenti che servono alle nostre imprese e ai nostri lavoratori» ha dichiarato Cesare Puccioni, presidente di Federchimica. «È un segnale molto forte non solo per il nostro settore, ma anche per il Paese».

PERDITE E UTILI NELL'ERA MARCHIONNE

Cifre in milioni di euro



Fonte: Fiat (nel 2011 Fiat Group si scinde in Fiat Industrial e Fiat Spa, che da giugno consolida Chrysler)

ANSA-CENTIMETRI

«Fiat da ripensare, guai a seguire Brasile o Serbia»

LAURA MATTEUCCI
MILANO

«Nel corso del XXI secolo l'auto non avrà più lo stesso peso che ha avuto nel Novecento. E questo peraltro vale per molti prodotti industriali: siamo usciti dal modello di sviluppo del Novecento, e se vogliamo rimanere un Paese a vocazione industriale dovremmo spostare il faro sull'innovazione, per costruire una struttura nuova. Chiaro però che non spetta ad un governo tecnico fare queste scelte, che devono essere dibattute e condivise nel Paese. È la politica che se ne deve occupare».

Professore, nel caso di Fiat come si declina questo traghetamento verso l'industria di domani?

«Se incentivi ci devono essere, vanno destinati a piattaforme tecnologiche che riguardano tutta la meccatronica, che interessa l'auto come il complesso delle imprese metallurgiche, e che ha implicazioni con la mobilità e l'ambiente. È ovvio che non possiamo pensare di competere con mercati emergenti, penso al Brasile o alla Serbia. Piuttosto, dobbiamo pensare ad una manifattura

intelligente, che incorpori più settori, e privilegiare i sistemi complessi e poli-settoriali. Questo, solo se e quando avremo dei soldi da spendere...».

Ora però i soldi sono pochi, e Fiat affronta una crisi di mercato senza precedenti: che scenario vede profilarsi? Se Marchionne batte cassa, il governo come può rispondere?

«Marchionne può ottenere solo la cassa integrazione straordinaria per il 2013, in modo da non chiudere alcun impianto. Incentivi neanche a parlarne, il governo non riesce nemmeno a trovare i 400 milioni necessari per il decreto sviluppo. E la defiscalizzazione del lavoro riguarda il tavolo della produttività, certo non solo la Fiat. Penso che l'ad punti soprattutto ad un piano europeo per razionalizzare la capacità produttiva, di cui Monti potrebbe esplorare la fattibilità a Bruxelles. Non è semplice, perché il premier ha sempre battuto sul tasto della concorrenza».

Ma poi gli altri produttori hanno già respinto l'idea.

«Adesso però il quadro è peggiorato: Opel accusa seri problemi, e soprattutto si è fatta drammatica la situazione di

L'INTERVISTA

Giuseppe Berta

Lo storico della Bocconi sostiene che l'industria dell'auto europea deve puntare all'innovazione. Non ci saranno più i numeri del passato



Peugeot, con 8mila esuberanti annunciati che mettono il governo francese in grave difficoltà».

Crede che qualche stabilimento italiano corra il rischio chiusura?

«No, non sarebbe conveniente. Se dovesse esserci una ripresa del mercato europeo, magari con l'attenuamento della linea rigorista della Germania che potrebbe ridare fiato ai consumi, bisogna essere pronti a far fronte alla domanda. Penso che Fiat al momento possa solo rimanere in apnea».

Ma non le sembra che Marchionne vorrebbe tanto abbandonare l'Italia, e che si trova in un cul-de-sac tra desideri e opportunità politico-sociali?

«Solo in parte. In realtà nessuno dei produttori si sogna di amputare l'Europa: sparire dall'Europa significa sparire dal mercato più sofisticato, quello col rapporto innovazione-qualità-prezzo più sviluppato. Che mantiene un'allure, un'immagine di qualità - pensiamo ai marchi Mercedes, Ferrari, Maserati - di cui nessuno vuole fare a meno. Ford perde quest'anno oltre 1 miliardo, ma l'Europa non la lascia. Nessuno vuole gettare la spugna».

Qual è stato l'errore di Marchionne? Perché Fiat crolla più di altri?

«È stato un errore di prospettiva, ha creduto che il mercato europeo potesse replicare la traiettoria americana: il mercato Usa, dopo aver perso circa 8 milioni di vetture con la crisi, è dal 2010 che si va riprendendo piuttosto bene. Ma questo non può accadere in Europa, la complessità del suo mercato è stata sottovalutata: qui giocano la politica dell'austerità imposta dalla Germania che deprime i consumi, il fatto che la popolazione sia più anziana rispetto a quella degli Usa e dei Paesi emergenti, quindi cambi meno spesso l'auto, e la presenza del consumatore più esperto ed agguerrito del mondo. Detto questo, è chiaro anche che globalmente c'è una sovrapproduzione di auto, e che se anche il mercato europeo dovesse riprendersi, i volumi di vendita non tornerebbero quelli pre-crisi. Il dibattito sulla "nuova rivoluzione industriale", che è anche il titolo di un libro dell'anglosassone Peter Marsh, è aperto. E il rilievo dell'auto nei Paesi europei - non parlo di Brasile, India o Cina - è inevitabilmente destinato a ridursi».