

# Italia



DI TONIA MASTROBUONI

Dieci anni fa in Europa si iniziò a parlare dell'«esperienza post-sindacale»: le rappresentanze dei lavoratori, in sostanza, erano date per morte. Invece hanno tenuto. E il sindacato italiano, in particolare, ha retto meglio degli altri. Ma se non vuole correre il rischio di «assemblee affollate di anziani», se vuole riconquistare i giovani, è necessario che si dia una grande spinta di rinnovamento. E questo «rinascimento», per Franco Marini, senatore del Pd ed ex segretario generale della Cisl, non può che venire dal tentativo di sanare «la più grande ferita della storia più recente: la fossilizzazione di due mercati del lavoro inconciliabili, quello dei precari e quello degli stabili». I grandi cambiamenti che il disesto economico in atto sta imprimendo al mondo intero, a partire dal ritorno del primato della politica, possono essere l'occasione per rimarginare questa ferita che ha causato una «drammatica frattura tra giovani e vecchi». Per Marini, mediatore leggendario, questo compito spetta al sindacato. Che deve accogliere la proposta del contratto unico e realizzare una profonda riforma della contrattazione. Un invito che l'ex presidente del Senato rivolge in primo luogo alla Cgil.

**Senatore, sul Riformista due esponenti di spicco della Cgil, il capo degli Statali, Carlo Podda e la segretaria confederale, Nicoletta Rocchi, hanno chiesto di aprire la discussione sul contratto unico. Che ne pensa?**

Voglio fare una premessa. Il sindacato italiano, rispetto alle previsioni sbagliate di dieci anni fa, quando in tutta Europa si iniziò a parlare di esperienza post-sindacale, ha tenuto più degli altri sindacati eu-

**LAVORO.** INTERVISTA AL SENATORE DEL PD, FRANCO MARINI. CHE APPOGGIA I CIGIPELLINI PODDA E ROCCHI

## Il sindacato si svecchi e adotti il contratto unico

Le confederazioni non hanno visto crescere un esercito dei precari che è rimasto senza rappresentanza politica e sindacale. La crisi è l'occasione per riconquistarli attraverso una serie di riforme ambiziose e urgenti

ropei. Ha resistito alla pressione culturale del 'mercantismo' che ha dominato l'Europa e l'Occidente. Ma ha retto anche ai rivolgimenti che abbiamo vissuto a livello economico, alla corsa tecnologica, al creativismo finanziario e alle pressioni sul mondo del lavoro. Ora sono però necessarie alcune trasformazioni.

**Di che trasformazioni sta parlando?**

Sto parlando della ferita più grande della storia più recente: la fossilizzazione di due mercati del lavoro inconciliabili. Che ha causato una drammatica frattura generazionale. Siamo l'unico paese in Europa che ha tre milioni e mezzo di precari. Di persone condannate, che rimangono per anni e anni al di qua della stabilità. È una cosa reale che il governo fa finta di non vedere ma che tocca al cuore il problema del sindacato.

**In cosa ha sbagliato il sindacato?**

Ha fatto bene, anzitutto, a condividere la flessibilità, indispensabile per le aziende. Ma il problema è che la quantità dei precari ha debordato e il sindacato non lo ha visto in tempo. Sono convinto che c'è bisogno di un nuovo rinascimento del sindacato proprio mettendo al centro la lotta alla precarietà. La crisi che stiamo vivendo non nasce soltanto dall'avventura finanziaria di chi pensava di creare ricchezza con la matematica invece che con il lavoro. La risposta possibile può rimettere in gioco il sindacato, a partire dalla difesa della libertà e della giustizia sociale che rende nobile la nostra politica. Nel ritorno del ruolo preminente dei governi e degli Stati, c'è la ripresa di un primato della politica che trovo positiva.

**Che strumenti suggerisce per risanare la rottura tra giovani e vecchi, tra precari e lavoratori stabili?**



Bisogna avere il coraggio di cambiare le regole della contrattazione. Non voglio dire che l'accordo fatto adesso sia completo, configura però una scelta positiva. Si muove nel solco del documento della commissione Giugni. Quella che dieci anni fa presentò le sue conclusioni su una verifica sugli accordi di luglio del '93 e che pose già allora il problema dell'avvicinamento degli strumenti contrattuali alle realtà dell'azienda e del territorio. Hanno fatto bene Bonanni, Angelletti e la Polverini a firmare le nuove regole, assieme alla Confindustria. Ma aggiungo che adesso è anche il momento di impugnare le bandiere dell'unità. E di aprire una discussione sul contratto unico.

**Il contratto unico può sanare la spaccatura nel mondo del lavoro?**

Il contratto unico è perfettibile, nelle versioni di Boeri e Garibaldi o di Ichino, non fa miracoli, ma pone il problema del risanamento della ferita con i giovani. E il contratto unico è uno strumento importante perché si pone l'obiettivo di garantire la stabilizzazione per tutti. Magari si può discutere se usare periodi di prova più lunghi o se prevedere per gli apprendisti delle verifiche ripetute. Sono strumenti che aiutano. Ma l'idea del contratto unico toglie l'angoscia a generazioni intere di giovani. Legato a questo problema del contratto unico c'è quello di una seria riforma degli ammortizzatori sociali. Oggi è un vestito di Arlecchino con forti disuguaglianze e contraddizioni.

**Cosa pensa della cogestione in azienda proposta da Nicoletta Rocchi?**

Ricordo che è una battaglia antica della Cisl, dai tempi del dibattito sul risparmio contrattuale. Si può attualizzare la proposta ma è un'idea che va approfondita.

## Accordo Fiat-Opel, la Germania apre ma arriva lo stop dei nostri sindacati

**AUTO.** Sull'alleanza delle due case c'è l'ok del ministro dell'Economia tedesco. In Italia, però, le organizzazioni dei lavoratori sono preoccupate.

DI FABRIZIO GORIA

Arrivano nuove aperture del ministro dell'Economia tedesco, Karl-Theodor zu Guttenberg, sull'ipotesi di acquisizione di Opel da parte di Fiat. In Italia, però, non mancano le preoccupazioni delle sigle sindacali, impegnate fra le voci sul ridimensionamento degli stabilimenti Fiat nel nostro paese ed il ruolo da giocare nel nuovo soggetto societario che si va formando.

Al Riformista Eros Panicali,

responsabile del settore auto di Uilm, ha spiegato che un modello di cogestione come quello adottato da Fiat con Chrysler è inattuabile. Panicali ha affermato che «in linea di massima non siamo contrari, ma non va dimenticato che negli Stati Uniti i sindacati non avevano alternative». Sugli stabilimenti italiani, il sindacalista è chiaro: «Sono tranquillo perché si dice che saranno chiusi due impianti, uno al Nord e uno al Sud». Panicali spiega che «il giorno in cui si chiuderà

Mirafiori vorrà dire che Fiat non esisterà più, quindi è improbabile che siano vere queste voci». Sul fronte delle richieste alla società che nascerà, Panicali afferma che «Uilm non è d'accordo con la chiusura di nessuno stabilimento», ricordando che «a Pomigliano dovrà partire la produzione delle nuove Alfa Romeo con il motore Multiair». Anche il segretario confederale della Uil, Paolo Pirani, è d'accordo sugli obiettivi da raggiungere per gli stabilimenti in Italia. Pirani afferma di avere «un timore ed una certezza» per quanto riguarda il futuro. «La certezza è che la tecnologia italiana ha dimostrato di essere ai massimi livelli» ha spiegato Pirani, aggiungendo che

«il timore è relativo ad un possibile vincolo politico del governo tedesco per garantire la produzione ad Opel». Gli impianti di Opel, infatti, sono obsoleti e, secondo il quotidiano *Handelsblatt*, necessitano maggiori ridimensionamenti. Sul territorio italiano, invece, lo stabilimento di Pomigliano è stato oggetto di investimenti per 110 milioni di euro nel 2008, elemento che ha migliorato l'efficienza produttiva e la resa finale dei prodotti. Pirani si augura che «a questo sito produttivo possano essere dati veicoli adeguati alla tecnologia che può supportare». Piuttosto che a una scalata societaria, i sindacati puntano a un potenziamento delle linee esistenti, fermo

restando che, come ricorda Panicali, il pensiero di produrre auto in Italia per poi esportarle negli Stati Uniti è fuori dalle logiche di convenienza. Dello stesso parere Raffaele Bonanni, segretario generale della Cisl, che afferma: «Gli stabilimenti del Sud devono diventare la frontiera di Fiat per i nuovi motori a idrogeno, elettrici, ibridi, ovvero quelli che possono fare la differenza e difendere la produzione italiana».

Negli ultimi anni, tuttavia, è cambiato l'assetto delle relazioni sindacali in Fiat. Panicali ammette che «c'è una carenza delle relazioni fra sindacato ed impresa». Con l'arrivo di Marchionne al Lingotto è mutata non solo la metodologia gestionale,

ma anche il rapporto con le associazioni dei lavoratori. Il risultato è stato ben accettato da Cisl e Uil, ma osteggiato da Cgil che tramite il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaudò, si è detta, anche in questo caso, pronta «a fermare ogni proposta di chiusura di Mirafiori». Ma la Fiat negli ultimi anni è divenuta una società capace di tornare in attivo senza dover sottostare a vincoli sindacali onerosi come nel passato. Il quadro odierno è quindi differente da quello che aveva contraddistinto la Fiat degli anni Novanta, come ricorda Giancarlo Cerruti, docente di Relazioni industriali all'università di Torino: «I tempi sono cambiati anche in merito ai modelli di contrattazione». Il mutamento si è visto a partire dal 1998, quando Gianni Agnelli lasciò la guida del Lingotto a Cesare Romiti. A questo evento seguì un clima di distensione delle principali sigle sindacali, impegnate nel far ripartire un'impresa in difficoltà. Ora, con una società che sta giocando un ruolo di prim'ordine nel mondo dell'auto, Giuseppe Berta, storico dell'industria della Boccioni, ha ricordato che l'obiettivo deve essere quello di «raccolgere i nuovi frutti dell'estero, non dimenticando l'Italia».



**FARMINDUSTRIA**

L'INDUSTRIA DEL FARMACO, L'IMPRESA DELLA VITA