Fabbrica società

n° 20 2015
25 novembre
anno sesto

Periodico di informazione quindicinale della Uilm nazionale - *Redazione*: Corso Trieste, 36 - 00198 Roma - Iscrizione presso la Cancelleria del Tribunale civile di Roma - n° 413 / 2010 del 21ottobre 2010 - Direttore politico: Rocco Palombella
Direttore Responsabile: Antonio Giulio Di Mario - Progetto grafico ed impaginazione: Lucia Pinto

Vita e crescita di un Paese

di Antonello Di Mario

"È ancora presto per una vera e propria modifica delle previsioni macroeconomiche, ma c'è il pericolo di uno scossone alla già precaria ripresa in occidente". Così l'economista Nouriel Roubini individua gli sviluppi conseguenti dagli atti terroristici di Parigi e dallo stato di allarme che grava nei Paesi del vecchio continente. Preoccupa,soprattutto, la decisione francese di archiviare i vincoli europei di bilancio per fare in modo che deficit e debito possano finanziare la sicurezza nazionale. Invece di far crescere la spesa pubblica per fronteggiare gli impegni militari risulterebbe più utile una politica di investimenti a favore di innovazione e sviluppo. Senza investimenti pubblici e privati non può realizzarsi una concreta politica di crescita. L'instabilità internazionale pesa come un macigno e rende sempre più difficile, per esempio, che il Pil italiano cresca a fine anno dello 0,9% come previsto dal governo. Inoltre, dal 2008 abbiamo perso il 25 % della produzione industriale e più di un terzo degli investimenti destinati a questo settore. "Col governo Berlusconi – annota Enrico Cisnetto, giornalista economico - gli investimenti pubblici erano scesi al 3% del Pil. Poi,con Monti, Letta e adesso Renzi siamo scesi dal 2,8% nel 2011 al 2,2% nel 2014, per calare sotto al 2% quest'anno". Se questo è lo "spaccato" riguardante l'economia reale, gli investimenti in innovazione possono risultare determinanti per la ripresa,ma occorre sostenerli con finanziamenti costanti in ricerca e sviluppo. L'Italia è ancora debole negli investimenti in settori ad alto potenziale di sviluppo e nella registrazione di brevetti; è forte, invece, negli investimenti rivolti all'innovazione di prodotto e di processo delle piccole e medie imprese. Tra quel che non va e quello che funziona, esiste un sostanziale spazio politico per esigere a gran voce investimenti strutturali, trovando quel giusto bilanciamento tra quelli pubblici e quelli privati, a favore del manifatturiero. E' bene ricordare che siamo ancora il secondo Paese manifatturiero d'Europa, con una realtà produttiva presente sul territorio potenzialmente in grado di realizzare un valore aggiunto strutturale grazie ad una capacità innovativa di tutto rispetto. Ma c'è di più. Siamo riusciti a resistere ad un'enorme crisi globale, partita sette anni fa dagli Usa, ma ancor oggi, facciamo fatica a ristabilirci. Quindi, mai come ora,urge uno sforzo straordinario, perché non dobbiamo farci vincere dalla paura del terrorismo in casa nostra. La crisi economica ha inferto ferite non ancora rimarginate, ma smettere improvvisamente di vivere la consueta esistenza quotidiana può determinare danni superiori. In questo senso, Giuliano da Empoli, che ha studiato anche allo "Institut d'études politiques" di Parigi, ha colto nel segno su come reagire: "Il dovere di ciascuno di noi – ha scritto - è di non rinunciare neppure per un momento a celebrare la vita come merita di essere celebrata. I quattro parigini che, ieri, si sono seduti a prendere un caffè al sole, accanto al Bataclan, hanno fatto di più, per sconfiggere il terrore,di quanto abbia fatto l'intero governo francese riunito in sessione d'emergenza". La crescita di un Paese e la sicurezza di chi ci vive si salvaguardano anche così.

(foto di Luca Maria Colonna)

Il salario minimo non ci convince

di Rocco Palombella

(articolo in seconda e terza pagina)

Il salario minimo non ci convince

di Rocco Palombella

Si fa un gran parlare del salario minimo, soprattutto in vista di un possibile intervento del governo, nel caso in cui le parti confederali non dovessero trovare un accordo a breve. L'esecutivo per il momento ha scelto di non invadere il terreno di gioco delle parti sociali. Ha, quindi, congelato il decreto del Jobs act che prevedeva l'introduzione in via sperimentale del salario minimo legale nei settori non coperti dalla contrattazione.

E' nota, invece, la divisione che ha allontanato finora i sindacati confederali da Confindustria, in merito alla questione contrattuale, al punto che il leader degli industriali Giorgio Squinzi ha invitato il governo a fare quel che deve.

Per quanto riguarda i metalmeccanici il riferimento all'introduzione del salario minimo è giunto anche sul tavolo a cui siedono sindacati e Federmeccanica, riuniti proprio in Confindustria per dare una soluzione positiva al Ccnl che scade a fine anno. Su questo tema fin da subito abbiamo registrato una vera e propria distanza dall'impostazione enunciata da Federmeccanica. Infatti, anche se con modalità diverse, Uilm, Fim e Fiom, attribuiscono al contratto nazionale la funzione di distribuire degli aumenti salariali all'insieme dei lavoratori della categoria. Federmeccanica ritiene di farlo diversamente da noi.

Per gli imprenditori meccanici il contratto nazionale dovrebbe avere un ruolo regolatorio e di garanzia, cioè fissare i minimi retributivi, mentre gli aumenti veri e propri, se ci sarà ricchezza prodotta da retribuire, dovrebbero essere di competenza della contrattazione aziendale.

La stessa Federmeccanica ha dichiarato (sottolineando di aver ricevuto anche il mandato dal presidente di Confindustria), di puntare ad un'intesa utile a normare i rapporti di lavoro dei metalmeccanici e di stabilire, dentro lo stesso Ccnl, le relazioni funzionali tra contrattazione nazionale e quella aziendale.

Il tavolo in Confindustria (foto di Armando Castellano)

E' in questo frangente che è comparsa la proposta del salario minimo garantito. Così com'è la situazione nelle realtà del mondo metalmeccanico, il modello proposto rischia di destabilizzare l'intero sistema contrattuale, perché gli incrementi salariali proposti andrebbero in tasca solo agli addetti che già percepiscono i minimi contrattuali esistenti.

All'interno del nostro settore ci sono quasi due milioni di lavoratori con retribuzioni diverse e l'ipotetico salario minimo andrebbe, quindi, solo ad una parte. Noi stimiamo che si tratta di un bacino corrispondente al 3% dei metalmeccanici e non si può rinnovare un contratto che darebbe dei benefici solo a loro. Riguardo, poi, alla volontà di Federmeccanica di arrivare ad un contratto innovativo con il placet di Confindustria, è utile rammentare che la confederazione degli industriali guidata da Squinzi ha provato a realizzare un'intesa con Cgil, Cisl e Uil.

I sindacati hanno tentato di condizionare Confindustria e alla fine non c'è stata la possibilità di realizzare un'intesa. Lo stesso presidente di Confindustria ha preferito la scorciatoia, attraverso l'accordo contrattuale ai chimici, cioè la sua categoria d'appartenenza. Ora prova a buttare la palla, che non ha giocato a livello confederale, nel campo dei metalmeccanici. La peggiore umiliazione che potremmo infliggergli è proprio quella di modificare il sistema contrattuale nei punti dove non è riuscita Confindustria. E' bene che Federmeccanica non si presti a questo gioco.

Agli imprenditori metalmeccanici abbiamo fatto sapere che siamo disponibili a fare un contratto innovativo, ma dietro la parola innovazione non deve celarsi la concreta deregolamentazione del sistema contrattuale. Il sistema ha riguardato tutti i lavoratori e, soprattutto,

continua a pagina 3

segue da pag. 2

Il salario minimo non ci convince

mantenuto una funzione legislativa. Tuttora i contratti nazionali di lavoro vengono utilizzati dalla magistratura del lavoro come punto di riferimento per regolare gli eventuali contenziosi esistenti tra le parti.

Prima ho citato il contratto dei chimici. L'intesa raggiunta è stata positiva, perchè ha mantenuto il primo e il secondo livello, cioè il contratto nazionale e quello legato agli obiettivi aziendali.

Anche i metalmeccanici prediligono questa impostazione. Il nostro obiettivo è, infatti, quello di rinnovare un contratto che mantenga i due livelli contrattuali, che stabilisca un salario minimo per tutti i lavoratori, che definisca la possibilità di poter rinnovare i contratti di secondo livello. Oggi il salario minimo per l'80% del mondo del lavoro è stabilito dai minimi retributivi indicati nei contratti. E' evidente, nei rimandi alla contrattazione contenuti negli ultimi decreti sul Jobs act, quello a cui punta il governo: incentivare i negoziati di livello aziendale, spostare in maniera più decisa rispetto al passato il baricentro della contrattazione dal centro alla periferia. Qui ci sono gli spazi per le nuove flessibilità organizzative scambiate anche con la flessibilità salariale fino alle deroghe agli accordi nazionali.

La fissazione dei minimi retributivi è stata storicamente prerogativa delle parti sociali nell'ambito della libera contrattazione collettiva. Ed il sindacato rimane un pezzo importante della democrazia in Italia proprio perché dispone di questo importante ruolo. Negli altri paesi europei non è proprio così.

Facciamo degli esempi. In Belgio le organizzazioni sindacali e datoriali siglano un apposito accordo di livello nazionale mirato a stabilire il minimo retributivo. Nel modello belga il livello retributivo è incrementabile e derogabile in meglio dagli ulteriori accordi raggiunti a livello settoriale. In Spagna, prevale un approccio più improntato a dinamiche concertative, ovvero di dialogo sociale: il minimo salariale è fissato per legge ma solo in seguito a consultazioni tripartite tra organizzazioni sindacali, datoriali e governo. In Francia e Olanda il minimo salariale è stabilito direttamente dall'autorità governati. In Gran Bretagna il minimo salariale è fissato dal governo, ma sulla scia delle indicazioni fornite da apposite commissioni indipendenti. In Germania il legislatore ha previsto l'istituzione di un'apposita Commissione tripartita, composta da esperti, rappresentanti delle organizzazioni sindacali e datoriali. Questo organo, esaurito il "regime di transizione" e quindi a partire dal 1 gennaio 2018, avrà il compito di formulare annualmente delle proposte per la revisione del livello retributivo fissato per legge. E' evidente come in Europa prevalga il coinvolgimento delle parti sociali nella fissazione del salario minimo legale. Se ciò avvenisse anche in Italia, è possibile prevedere una riduzione del potere contrattuale delle parti sociali. Ma, rispetto a tale eventualità, si potrebbero registrare anche un incremento dei prezzi, dovuto ad uno scarso incremento reale del potere d'acquisto, ed una riduzione dell'occupazione dei lavoratori con basse qualifiche, con incremento del lavoro nero. Dal punto di vista giuridico, poi, il salario del contratto nazionale, da riferimento imprescindibile di rango costituzionale, diverrebbe una determinazione convenzionale. Decostituzionalizzare il salario contrattuale significherebbe sterilizzare il più efficace mezzo per garantire effettiva e generalizzata capacità regolativa al contratto nazionale. Insomma, è meglio che il governo si astenga ad intervenire sul tema in questione con un'apposita legge.

E' auspicabile, invece, che sindacati ed imprenditori, in sede confederale, decidano di concordare una proposta sul salario minimo, insieme ad un valido schema di contrattazione nel quale applicare le regole della rappresentanza.

Allo stato dei fatti, i metalmeccanici hanno il compito di rinnovare con le regole esistenti il contratto nazionale. Poi, si decida pure del salario minimo. Ma lo si faccia in sede confederale e non da altre parti.

Rocco Palombella

In alto Barbagallo, Camusso e Furlan. *Sopra* Sesto San Giovanni (MI) 19 settembre 1969, sciopero per il Contratto *(archivio fotografico Lombardiabeniculturali.it)*

Ci vogliono cuore, conoscenza ed intuito

di Angelo Nozza

Occorre un cuore capace di guidare il cervello oltre le paure e le incertezze.

Bisogna reimparare a sviluppare e seguire l'istinto, la capacità di interpretare i segnali che arrivano ed intuire se sta per arrivare la tempesta in un giorno di sole o se la burrasca sta per finire.

Evitare di entrare nella società da "omologati", entrarci invece da protagonisti, forti del proprio coraggio, delle proprie competenze e delle proprie idee, anche se sembrano soltanto sogni.

(fotoservizio di Antonio Azzola e Antonello Di Mario)

Questo è uno dei messaggi che la UILM di Bergamo ha consegnato ai ragazzi dell'ITIS "P.Paleocapa" il 18 Novembre, durante il convegno annuale che la nostra organizzazione tiene con i ragazzi di questa scuola.
Abbiamo voluto titolare il convegno: "Il diritto di … pensare in grande!!!". Lo abbiamo fatto per dare un segnale preciso ai ragazzi e non solo a loro. In una fase storica nella quale troppi utilizzano il termine "diritti" (spesso anche impropriamente) è giusto ricordare che il diritto che nessuno ha mai potuto e non potrà mai mettere in discussione, è quello di pensare, di avere delle idee, meglio ancora se ambiziose.
I relatori intervenuti, insieme al nostro Segretario Rocco Palombella, rappresentano esempi calzanti di questa filosofia.
Michele Mazzucconi, imprenditore andato in grande difficoltà due anni fa. Oggi, grazie ad indubbie doti imprenditoriali, ma anche ad una grande capacità di intuire in anticipo l'andamento dei mercati, la sua società è uscita dal concordato preventivo senza perdere posti di lavoro, facendo addirittura assunzioni, con la congrua prospettiva di raddoppiare il fatturato già nel 2016.
Andrea Biffi, a vent'anni, con alcuni amici, è riuscito in una impresa che pareva impossibile: far riconoscere Crespi d'Adda, villaggio industriale unico in Italia, patrimonio dell'Unesco.
Trovandosi a combattere, da solo, contro le istituzioni dell'epoca che avevano già deciso di consegnare questo gioiello alla speculazione edilizia.
Non abbiamo annoiato i ragazzi con i soliti discorsi sui temi sindacali, abbiamo ovviamente ricordato loro che la Uilm è impegnata nella discussione per il rinnovo del Contratto Nazionale. Abbiamo voluto stimolare la loro curiosità e dimostrare che, spesso, le idee che sembrano irrealizzabili, non sono poi cosi difficili da realizzare, certo occorrono tenacia, coraggio e un pizzico di incoscienza, ma nulla è precluso a nessuno. Inoltre, abbiamo premiato, con due borse di studio, un paio di ragazzi che si sono particolarmente distinti nel corso del precedente anno scolastico: Michele Tiraboschi e Antonio Rondi.
Abbiamo aperto il convegno sulle note della "Marsigliese" per ricordare tutte le persone assassinate da folli integralisti a Parigi.
Lo abbiamo concluso trasmettendo ai ragazzi i saluti del Sindaco di Bergamo, Giorgio Gori, che non è potuto intervenire, ricordando alcune parole del suo discorso sulla strage nella capitale francese: "Anche noi siamo Parigi, anche noi non abbiamo paura!"

(Galleria fotografica Marina Difesa.it)

FINMECCANICA-FINCANTIERI: SALE A 7 IL NUMERO DEI PATTUGLIATORI PER LA MARINA MILITARE

Sale a sette il numero dei nuovi pattugliatori per la Marina Militare. Ad annunciarlo sono Finmeccanica e Fincantieri in una nota congiunta. Nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, la cui prima tranche è stata avviata nei mesi scorsi, Occar (Organisation Conjointe de Cooperation sur l'Armement, l'organizzazione internazionale di cooperazione per gli armamenti) ha ordinato, infatti, un ulteriore Pattugliatore Polivalente d'Altura (Ppa) al Raggruppamento Temporaneo di Impresa (Rti), costituito tra Fincantieri, mandataria, e Finmeccanica, mandante attraverso Selex ES, attivando la relativa opzione contrattuale e accorpando la produzione in un'unica fase, resa così immediatamente operativa. I precedenti sei erano stati assegnati a maggio, e ulteriori tre unità sono ancora in opzione. La consegna del primo pattugliatore è prevista nel 2021. Le consegne dei successivi pattugliatori sono previste nel 2022, 2023, 2024 con due unità, 2025 e 2026. Oltre ai pattugliatori Ppa, è prevista la costruzione, già contrattualizzata nei mesi scorsi, di un'unità di supporto logistico (LSS, ovvero Logistic Support Ship) e di un'unità anfibia multiruolo (LHD, ovvero Landing Helicopter Dock), quest'ultima attraverso la forma di un contratto pubblico con l'Amministrazione della Difesa Italiana. Il valore complessivo dei contratti assegnati al RTI raggiunge così un valore pari a circa 5,4 miliardi di euro, di cui la quota di Fincantieri è pari a circa 3,6 miliardi di euro, mentre quella di Finmeccanica ammonta a circa 1,8 miliardi di euro. Si completa l'assegnazione dei contratti operativi relativi alla prima tranche del programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare (la cosiddetta «Legge navale»). La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza e di capacità di configurazione. In particolare queste unità presentano un doppio profilo di impiego (il cosiddetto dual use), quello tipicamente militare e quello per operazioni di protezione civile e soccorso in mare; in

continua pagina 8

segue da pag. 7

aggiunta hanno un basso impatto ambientale, attraverso avanzati sistemi di propulsione ausiliari a bassa emissione inquinante (motori elettrici) e di controllo degli effluenti biologici. Il Rti è stato costituito secondo quanto previsto dall'accordo di collaborazione nel settore delle costruzioni di navi militari tra Fincantieri e Finmeccanica siglato nell'ottobre 2014, all'interno del quale Fincantieri agisce da interfaccia unica verso il cliente, valorizzando, al contempo, l'offerta dei prodotti di Finmeccanica in ambito navale. Finmeccanica in base all'accordo, detiene la design authority dell'intero Sistema di Combattimento. Oltre alla costruzione di queste unità presso i propri cantieri, Fincantieri fornirà il supporto al ciclo vita nei primi dieci anni, articolato in attività di logistica (corsi, ricambi, documentazione tecnica) durante la costruzione delle unità e ISS, In Service Support (attività manutentiva), sviluppata durante l'esercizio in post-consegna, nonché quella di componenti e macchinari navali realizzati dalla Direzione Sistemi e Componenti, 2 quali linee d'assi, timoneria, eliche di manovra, pinne stabilizzatrici e altri impianti di movimentazione, e l'impianto di automazione e parte di forniture speciali per i PPA ad opera della controllata Seastema S.p.A. Finmeccanica avrà il ruolo di prime contractor per il sistema di combattimento attraverso Selex ES, che svilupperà i nuovi radar multifunzionali a facce fisse bi-banda X/C, i sistemi di comunicazione integrata di ultima generazione, i nuovi sensori elettro-ottici, la nuova direzione del tiro e l'innovativo Combat Management System ad architettura aperta. Selex ES avrà anche la responsabilità di tutti i sottosistemi - inclusi quelli di nuovo sviluppo realizzati dalle società Oto Melara (cannone 76mm sovraponte), WASS (cortina sonar trainata), MBDA (sistema di difesa anti-balistico) ed Elettronica (sistema di guerra elettronica) - e del supporto al ciclo di vita nei primi dieci anni (supporto logistico integrato e «in-service»). Inoltre Selex ES e Fincantieri svilupperanno insieme l'innovativo sistema denominato «Cockpit», che consentirà, per la prima volta, di gestire in modo integrato le operazioni relative sia alla conduzione della nave sia al sistema di combattimento, con un numero ridotto di operatori grazie alle tecniche di «realtà aumentata».

FINCANTIERI COSTRUIRA' ALTRE DUE NAVI PER VIKING OCEAN CRUISES

Viking Ocean Cruises e Fincantieri hanno firmato un accordo per la costruzione di due ulteriori navi da crociera.
Le nuove unità saranno gemelle delle quattro navi già ordinate ed entreranno a far parte della flotta di Viking rispettivamente nella metà del 2018 e nella fine del 2020. Il contratto sarà operativo allorquando tutte le condizioni tecnico-finanziarie saranno definite.
La prima nave è stata consegnata nella primavera del 2015, mentre la seconda e la terza entreranno in servizio rispettivamente nel 2016 e nel 2017. Sono ancora in via di definizione le condizioni tecnico-finanziarie per la quarta nave. Anche queste nuove unità saranno destinate alle crociere oceaniche, avranno una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, saranno dotate di 465 cabine e potranno ospitare a bordo 930 passeggeri, con una capacità di accoglienza totale di oltre 1.400 persone, compreso l'equipaggio.
Saranno costruite secondo le più recenti normative in tema di navigazione, e dotate dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il «Safe return to port». Le nuove unità saranno progettate da Fincantieri, mentre l'allestimento degli interni, come per le navi precedenti, sarà affidato allo studio Rottet di Los Angeles e alla SMC Design di Londra.
Dal 1990 ad oggi Fincantieri ha costruito 70 navi da crociera (di cui 47 dal 2002), altre 14 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo. ■

Il nuovo compressore Acc Wanbao

Un nuovo prodotto industriale, una rivisitazione in chiave moderna di quelli odierni e investimenti per qualche milione di euro in tre anni. Sono questi alcuni dei punti del piano industriale presentato dall'amministratore delegato di Acc Wanbao Italia *(a destra nella foto)*, Wu Benming, ai sindacati.
Insomma, le prospettive per una ripartenza, non certo con l'acceleratore a tavoletta, ma con i ritmi che saranno richiesti dai clienti, ci sono tutte. Ed è proprio «per rispondere alle esigenze dei clienti che la società ha deciso di avviare una nuova produzione che andrà a regime entro la fine del prossimo anno», spiega Susanna Ballarin della Uilm.
D'altra parte il compressore che si sta producendo all'Acc di Mel è ormai datato, visti i suoi 10 anni di vita. E per cercare di aggredire il mercato ed essere maggiormente appetibili Wanbao ha deciso di investire sulle novità.
I lavoratori, dal canto loro, hanno accolto volentieri la scommessa, desiderosi di tornare tutti al più presto alle loro otto ore di lavoro, sei giorni su sette.
E a proposito di lavoratori, nei giorni scorsi è arrivata anche la conferma, da parte della società, del rientro degli ultimi 55 lavoratori: si presenteranno per le firme sul nuovo contratto il 26 novembre e prenderanno servizio il 5 dicembre. Anche se poi dovranno andare in cassa integrazione, vista la carenza di ordini.
Wanbao, nel frattempo, continuerà nel suo percorso di contenimento dei costi, anche grazie all'introduzione delle materie prime direttamente dalla Cina.

Riapre la Evraz Palini e Bertoli

Arrivano le prime bramme al laminatoio della Evraz Palini e Bertoli: il 25 novembre lo stabilimento riapre. E rientrano al lavoro i primi dipendenti; entro il mese di dicembre saranno integrati una sessantina degli attuali 113 addetti, tra lavoratori e impiegati. I restanti, saranno messi in cassa integrazione ordinaria a rotazione per tre mesi.
La cigo verrà anticipata dall'azienda ai dipendenti che saranno poi, progressivamente, reintegrati. Soddisfazione da parte di tutti per una vertenza che, dopo due anni e mezzo di alti e bassi, pare sia arrivata finalmente a conclusione.
Nonostante la situazione del mercato delle lamiere sia alquanto critica a causa delle produzioni made in Cina, che stanno imperversando sui mercati europei, Epb riapre i battenti. Ad annunciarlo erano stati lo scorso 12 novembre l'ad Elio Pantanali, il dirigente Alessandro Facciolà e l'avvocato dell'azienda Giulio Mosetti, alla responsabile per gli affari sociali di Confindustria Udine Maria Grimaldi, ai sindacalisti Giuseppe Mazzotta della Fiom, Francesco Barbaro della Fim e Luigi Oddo della Uilm, e alle Rsu aziendali. Il management aveva anche presentato una «sorta di piano industriale» nel quale si prefigurano nuove lavorazioni e l'offerta di ulteriori servizi, quali il taglioplasma, la sabbiatura e l'implementazione della qualità della laminazione.
Oddo della Uilm ha ribadito di essere sempre stato possibilista, «perchè non avendo l'azienda aperto la procedura di mobilità 45 giorni prima della scadenza della cigs, davo per scontato che la proprietà mantenesse fede agli impegni presi. Così è stato: ora dovremo gestire il futuro».

Le novita' del Gruppo Piaggio

Leader europeo delle due ruote con una quota di mercato complessiva del 15,1% a settembre (in crescita sul 14,5% del primo semestre) che sale al 25% nel solo settore scooter, il Gruppo Piaggio si presenta a EICMA 2015 con tante novità di prodotto per tutti i brand e tre anniversari: quello dello stesso gruppo di Pontedera, che quest'anno festeggia i suoi 130 anni di vita, i 95 anni di Moto Guzzi e i 70 anni di Vespa, che cadono nel 2016. Tra le novità che saranno svelate domani a Milano Liberty e Medley, due scooter a ruote alte completamente nuovi spinti dai nuovi motori Piaggio iGet. Nasce poi Piaggio Wi-Bike, una eBike costantemente collegata al web e governabile via smartphone. I 95 anni di Moto Guzzi (fondata nel 1921 a Mandello del Lario) saranno invece celebrati con quattro moto completamente nuove: le V9 Bobber e Roamer con il nuovo motore Moto Guzzi 850cc. E ancora la V7 Stornello 750, e al top della gamma di Moto Guzzi la grande 1400cc MGX-21 'Flying Fortress'. Aprilia invece festeggia i 54 titoli mondiali e il successo in Superstock 1000 di questa stagione con la nascita del progetto Aprilia Racing Factory Works: moto da corsa fino a 230 CV preparate su misura per piloti professionisti, collezionisti, appassionati. In arrivo anche Aprilia RSV4 RF model year 2016. Infine, i festeggiamenti dei 70 anni di Vespa del 2016 (1,5 milioni di unità vendute dal 2005 a oggi, 166mila vendute nel solo 2015) prenderanno avvio con la nascita dei modelli speciali «Settantesimo» di Vespa PX, Primavera e GTS. Leader europeo del-e due ruote il Gruppo Piaggio si presenta a EICMA 2015 con un fatturato nei primi nove mesi 2015 che supera il miliardo di euro (+7,7%) e 396.200 veicoli venduti nel mondo da gennaio a settembre di quest'anno. Ricavi in crescita in tutte le aree geografiche (+6,4% in EMEA e Americas, +9,8% in India, +9,7% in Asia Pacific).

Per quanto riguarda i brand del Gruppo guidato da Roberto Colaninno, nel settore scooter ricavi in crescita per Vespa (+6,8%), mentre nel settore moto il fatturato è cresciuto del 35,7% per Moto Guzzi e del 23,4% per Aprilia.

Honda: bisogno d'investimenti per lo stabilimento di Atessa

"La Honda di Atessa si sta trasformando in un'azienda di assemblaggio, noi invece chiediamo alla proprieta' giapponese investimenti e modelli di maxi moto da produrre: non vogliamo uno stabilimento sul modello cinese e vietnamita, ma una fabbrica che tuteli il marchio Honda made in Italy". Lo ha dichiarato il segretario della Uil-Ulm di Chieti, Nicola Manzi, intervenuto nel corso di una conferenza stampa *(foto in alto)* sul piano industriale della Honda di Atessa. "Il piano del Mise scade nel luglio 2016 e prevede 2-3 punti importanti: pareggio di bilancio in cambio di volumi di lavoro per i 450 occupati. L'azienda ha messo in piedi un piano triennale con una perdita di 13 milioni di euro, molto condizionata dai prodotti delocalizzati a suo tempo che noi oggi acquistiamo dall'Asia. Solo per effetto del cambio, perché compriamo in dollari, c'è una perdita di 4 milioni di euro - ha sottolineato Manzi - siamo contrari alla delocalizzazione dei motori perché nel momento in cui si produce in Asia l'unico stabilimento europeo della Honda destinato alla produzione delle moto diventa solo un'azienda di assemblaggio.

La capacità di produrre un modello dalla A alla Z e' la storia della Honda Italia: sarà una perdita di qualità e di fette di mercato perché si perde il simbolo che ha fatto grande lo stabilimento della Honda, il motore SH". Manzi ha poi ricordato l'impegno dei sindacati, che questa mattina hanno tenuto una conferenza stampa congiunta sul caso Honda, e dei lavoratori per contribuire al rilancio dello stabilimento di Atessa: "404 posti di lavoro persi dal 2008 a oggi, contratti a tempo indeterminato spariti, abbiamo dato lacrime e sangue. Alla proprietà giapponese abbiamo dato fiducia e pretendiamo fiducia: la Honda di Atessa ha bisogno di un prodotto valido per il mercato europeo, non di scooter o pezzi da assemblare.

La Honda nel mondo ha fatto utili per 300 bilioni di dollari, ha investito di recente 256 milioni di euro per lo stabilimento inglese che produce l'auto Civic in Inghilterra - ha concluso Manzi - mentre in Italia sono stati investiti solo 800mila euro per l'unico stabilimento produttivo di moto in Europa".

PROMETEIA fa l'analisi dei settori industriali

L'industria italiana chiuderà il 2015 con una crescita del fatturato a prezzi costanti dell'1,4%, grazie al supporto determinante del settore automotive. Circa i due terzi dell'incremento del fatturato manifatturiero sono infatti spiegati dal contributo diretto di questa filiera (autoveicoli e componenti), che ha ottenuto un balzo della produzione sulla scia del risveglio della domanda di beni per la mobilità a livello internazionale e nazionale.

Il mercato domestico risulterà, a fine 2015, la principale fonte di crescita per quasi tutti i settori manifatturieri (undici sui quindici monitorati), grazie alla ripresa dei consumi e ai primi timidi segnali di recupero degli investimenti (con l'eccezione delle costruzioni). Le esportazioni concluderanno, invece, il 2015 con una dinamica meno brillante delle attese, penalizzate dal peggioramento della domanda proveniente dai paesi emergenti e da un andamento del cambio effettivo dell'euro meno favorevole rispetto alle previsioni di inizio anno. L'evoluzione dei valori medi unitari all'export, inoltre, indica come molte imprese manifatturiere stiano utilizzando la leva del cambio soprattutto per recuperare terreno sul piano della redditività, duramente colpita negli ultimi anni di crisi.

Nel nostro scenario, il ROI medio del manifatturiero è pertanto previsto crescere di 0,7 punti percentuali nel 2015 (arrivando al 5,4%), dopo il recupero di circa 1 punto del biennio 2013-'14. L'analisi di un ampio e rappresentativo campione di imprese manifatturiere evidenzia risultati in termini di ROI in miglioramento per la maggior parte dei settori e, solo dal 2014, anche per le piccole imprese e quelle del Mezzogiorno, le più colpite dalla crisi e le più interessate dal processo di selezione in corso. Il mantenimento di basse tensioni sui costi operativi consentirà ulteriori recuperi della redditività nel 2016 e 2017, in un quadro di accelerazione del fatturato, previsto crescere a un tasso medio del 2% nel prossimo biennio.

Cruciale in tal senso appare il rafforzamento della domanda interna, che rimarrà il principale driver della crescita dei settori manifatturieri, grazie anche alle misure governative a favore del reddito delle famiglie e agli incentivi agli investimenti. Anche il canale estero tornerà a dare un contributo positivo alla crescita del fatturato manifatturiero: nonostante i dubbi sull'intensità del rallentamento dei paesi emergenti emersi negli ultimi mesi, la domanda mondiale rivolta alle imprese italiane risulterà positiva e in progressiva accelerazione in tutti i settori, offrendo nuove opportunità di sviluppo sui mercati internazionali.

I settori La crescita del manifatturiero italiano nel 2015 sarà contrassegnata dal rimbalzo dell'automobile e motocicli, atteso registrare un ritmo di sviluppo del fatturato a prezzi costanti prossimo al 10%. Si tratta di un risultato straordinario, frutto dei miglioramenti della domanda interna e del consolidamento degli impianti produttivi italiani all'interno delle filiere globali del valore. Questo fattore sostiene anche i risultati positivi previsti per la farmaceutica e il largo consumo, in cui l'Italia ha saputo attrarre investimenti esteri per rafforzare il proprio ruolo come hub produttivo europeo. In un quadro di generalizzata ripresa, solamente la metallurgia registrerà una contrazione, penalizzata dall'evoluzione del comparto della siderurgia, mentre mostreranno ritmi ridotti i settori più legati al mondo delle costruzioni: prodotti in metallo, materiali per le costruzioni e elettrodomestici.

Nel prossimo biennio, l'automobile e motocicli fornirà ancora il maggior contributo allo sviluppo del manifatturiero italiano, grazie al mantenimento di una dinamica solidamente espansiva della domanda interna. Il recupero degli investimenti sosterrà poi il fatturato di elettronica, meccanica ed elettrotecnica, con questi ultimi due settori che riceveranno un significativo contributo anche dal canale estero. La competitività sui mercati internazionali fornirà un apporto determinante allo sviluppo del fatturato di farmaceutica, largo consumo e sistema moda, che continuerà però a scontare, così come altri settori di punta di Made in Italy come il mobile, una domanda interna non particolarmente vivace e sempre più soddisfatta da merci straniere a basso costo. Nell'orizzonte del 2017 anche i settori più legati alle costruzioni potranno beneficiare di un lento recupero del ciclo dell'edilizia, dopo la più lunga crisi dal dopoguerra.

Divari da colmare Nonostante la diffusa ripresa del 2015 e le attese positive per il prossimo biennio, l'industria manifatturiera italiana continua a scontare la presenza di un nucleo di imprese in difficoltà, le cui performance vincolano lo slancio dei risultati medi in alcuni settori e in alcuni territori. Spicca, in particolare, il Mezzogiorno, principale responsabile, secondo l'analisi contenuta nel Rapporto e dedicata al confronto tra le regioni meridionali e i nuovi Laender tedeschi, del divario di crescita delle esportazioni tra il nostro paese e la Germania, pur in presenza di competenze ed eccellenze locali da valorizzare, sia in settori tradizionali (agro-alimentare e sistema moda), sia in quelli a elevato contenuto tecnologico (farmaceutica, aerospazio, meccatronica). L'analisi evidenzia come sia stato cruciale, in questo senso, la capacità dei nuovi Laender orientali di attrarre nuovi investimenti dalle aree più avanzate del paese e dall'estero. Tale capacità ha consentito al tessuto produttivo locale di inserirsi nelle catene globali del valore e beneficiare della spinta della domanda mondiale. In parallelo è però fondamentale, come confermano anche i risultati recenti dei diversi settori, un miglioramento della capacità di spesa delle famiglie e un recupero della domanda interna, che potrebbe favorire l'ampio mondo delle piccole imprese, non solo meridionali, più in difficoltà nell'incerto scacchiere internazionale.

Formazione per limitare gli infortuni

La formazione continua dei lavoratori è determinante per limitare gli infortuni e le malattie professionali. Emerge da uno studio condotto da ricercatori Unimore (Università degli studi di Modena e Reggio Emilia), in collaborazione con Ifoa, Università degli studi di Parma e i formattori di PratiCARE la sicurezza e coordinato dal Federico Ricci, *(nella foto in alto e, a destra,* momenti di formazione "PratiCARE"*)* docente di Psicologia del lavoro presso il corso di laurea magistrale in Scienze Infermieristiche e Ostetriche e coordinatore del corso integrato 'Programmazione ed economia sanitarià di Unimore. Nello studio si dimostra anche la tendenza al decremento dell'effetto della formazione trascorsi tre mesi dal termine dell'intervento. Nel 2012, ricordano gli autori della ricera, nell'Ue a 28 sono stati documentati oltre 2,4 milioni di incidenti sul lavoro, di cui 3.515 sono risultati mortali (dati Eurostat, aprile 2015). Solo in Italia nel 2014 Inail ha documentato 662 infortuni mortali di origine lavorativa e oltre 20.000 malattie professionali, tra queste 1.488 hanno comportato un esito mortale. La ricerca, cui ha contribuito anche la Scuola di specializzazione in Medicina del lavoro di Unimore, basata sulla valutazione della relazione causale tra formazione alla sicurezza sul lavoro e suoi effetti, ha consentito di evidenziare che la formazione deve essere continua e articolata per specifici obiettivi di miglioramento: conoscenze, atteggiamenti, comportamenti, esiti per la salute e che la durata, a metodologia di intervento, così come le caratteristiche del formatore, devono essere adeguate e specifiche. L'indagine ha riguardato i dipendenti di varie sedi di un Istituto di formazione e ha incluso un gruppo di controllo. La formazione erogata ai gruppi sperimentali era la medesima, con l'eccezione dell'obbligatorietà del corso. Le rilevazioni di efficacia sono state effettuate pre intervento e con follow up ripetuti, usando questionari per rilevare conoscenze, atteggiamenti, esiti per la salute, e griglie di osservazione sul campo per lo studio dei comportamenti.

«Chi intende erogare interventi di formazione basati su evidenze - afferma Ricci - potrà utilizzare a tal fine le indicazioni emerse, sia in termini di metodologie formative che di misure di efficacia. In questo modo, si estenderà il campo della formazione utile alla tutela della salute e della sicurezza sul lavoro a ulteriori comparti e mansioni. In tale direzione, sono fondamentali gli interventi di comunicazione che quotidianamente mettono in atto i preposti durante lo svolgersi della consueta attività lavorativa. Infine, suggeriamo a chi eroga la formazione di sottolineare in misura molto rilevante l'importanza dell'intervento che viene realizzato e non tanto l'obbligo di legge, anche qualora esistesse una prescrizione normativa cogente». Lo studio, che ha raccolto diverse manifestazioni di interesse, ad esempio da parte di colleghi italiani del Policlinico di Milano e dell'Azienda ospedaliero-universitaria San Martino di Genova, ma anche di Air-Berlin e dell'Ilo (International Labour Organization) dell'Onu, è stato presentato al recente Congresso internazionale per la tutela e la medicina del lavoro, a Düsseldorf.

(foto@praticaresafe)

VOLKSWAGEN IN CALO

Le immatricolazioni del brand Volkswagen sono scese del 5,3% in ottobre rispetto a un anno prima a 490mila unità. Nei 10 mesi la flessione è pari al 4,7% a quasi 4,84 milioni di unità. Lo comunica la casa di Wolfsburg. Juergen Stackmann *(a destra* nella foto*)*, membro del board responsabile di Sales, Marketing & After-Sales, indica che il brand «sta sperimentando un periodo impegnativo. Non dobbiamo far fronte solo al problema del diesel e delle emissioni di CO2, ma anche a una situazione tesa sui mercati mondiali. Gli sviluppi in Brasile e in Russia continuano a preoccupare, mentre siamo riusciti a crescere in Cina in ottobre». Stackmann ha aggiunto che «in Europa occidentale il temporaneo blocco delle vendite per i veicoli colpiti dai problemi del diesel ha impattato sulle vendite». In dettaglio le immatricolazioni di Volkswagen Passenger Cars sono diminuite in ottobre dell'1,1% in Europa (-1,3% in Europa occidentale, ma lievi aumenti sono stati segnati in Italia, Spagna e Germania, +0,5% in Europa centrale e orientale), mentre nei 10 mesi sono salite del 2,7% (+5,5% in Europa occidentale, -14,6% in Europa orientale). In Cina, il suo mercato singolo maggiore, le consegne di auto targate Vw sono salite dell'1,8% in ottobre (-0,9% nella regione Asia Pacifico), mentre erano giù del 6,5% nel cumulato (-6,1% nella regione Asia Pacifico).

Anche per questo "Cruci-politico" tantissime e-mail giunte in redazione.

La soluzione esatta è stata realizzata da

Enrico Vendramini della Fiat di Brescia, Pasquale Federico e Anna Faretra di Taranto e Barbara Franco di Ala (TN).

a cura di
Luciano Pontone

La soluzione del "Cruci-politico"

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	B	I	C	A	M	E	R	A	L	I	S	M	O		R	E	N	Z	I
2	E	N	A		E	S	O	D	I		T	E	L	A	I		E	S	T
3	R	I	L	E	T	T	O		B	U	O	N	A	S	C	U	O	L	A
4	S	L	I		A	R	M	E	E		C	E	B	I	C		N		L
5	A	L	F	A	N	O		P	R	E	C	O	M	P	I	L	A	T	O
6	N	E	F	R	O	S	I		T		A		E			O	T	O	
7	I	M	A	M		E	M	B	A	R	G	O		S	E	N	A	T	O
8		O	T		C		U		D	E	G	N	A		E	G		T	T
9	S	L	O	G	A	N		T	O	T	I		F	I	D	U	C	I	A
10	A			I	R		A		R	I		A	F	N	I	L			M
11	L	A	V	O	R	O	P	R	E	C	A	R	I	O		A	S	O	I
12	V	T	I		A	S	P	I	S		G	O	D	I	N		E	T	N
13	I	T	A	L	I	C	U	M		M	A	L	A	S	A	N	I	T	A
14	N	O		E		A	L	E		A	R	E	T	I	N	E		A	N
15	I	M	M	I	G	R	A	T	I		P	R	I	V	I	L	E	G	I