

Cgil, Cisl e Uil: come cambiano contratti e rappresentanza

Proposta dei sindacati

L'obiettivo è di fissare regole comuni per tutto il comparto del privato

Giorgio Pogliotti

Un nuovo Accordo quadro tra tutte le parti sociali che integri o sostituisca le precedenti intese, con l'obiettivo di «rafforzare le relazioni industriali, aggiornando il modello contrattuale» e «generalizzando i criteri di rappresentanza, di validazione democratica e partecipata delle piattaforme», per dare «efficacia generale» ai contratti collettivi in tutto il comparto privato.

Il testo inviato ieri da Cgil, Cisl e Uil alle associazioni datoriali, conferma l'impianto dell'attuale sistema contrattuale fondato su due livelli - nazionale e decentrato -, definendo il Trattamento economico minimo (Tem) e il Trattamento economico complessivo (Tec) che dovranno essere «recepiti e specificati dai Ccnl». Nel testo compare questo riferimento al rinvio ai Ccnl che rappresenta un segnale al governo, perché nella conversione in legge del Dl 1° maggio (Dl n. 62 del 20026), alla Camera su proposta della maggioranza è stata introdotta per via legislativa la definizione del Tec. Nella proposta dei sindacati il Tem si conferma composto dai «minimi tabellari, indennità di contingenza, scatti di anzianità, Edr e altri elementi economici fissi e continuativi definiti dai Ccnl», nella variazione si fa riferimento sempre all'indice Ipcn Nei (indice dei prezzi al consumo al netto dei beni energetici importati) dell'Istat. Il Tec, a sua volta, è costituito dal Tem, da «mensilità aggiuntive, altre indennità previste e riconosciute dai Ccnl, riduzioni di orario di lavoro, elementi di welfare, a carico del datore di lavoro, che siano universali, esigibili ed economicamente quantificabili» previsti dai Ccnl delle sigle comparativa-

mente più rappresentative.

Altro elemento importante in chiave anti dumping contrattuale - anche in prospettiva della conversione in legge del Dl 62 - è il richiamo al principio che le differenze tra contratti vanno accertate «attraverso il confronto delle singole componenti retributive che concorrono alla determinazione del Tec, tenendo conto della natura, delle funzioni, dei profili e del valore economico di ciascun istituto, secondo un criterio di comparazione analitica e non meramente compensativa o per saldo finale». Quanto alla durata dei Ccnl, il testo indica il triennio o il quadriennio, facendo poi riferimento a meccanismi che garantiscano il «recupero del potere di acquisto delle retribuzioni rapportato all'indice Ipcn Nei, con verifica annuale per la parte economica a giugno di ogni anno, fatte salve clausole di miglior favore». In caso di ritardo nel rinnovo contrattuale «la verifica annuale e l'adeguamento della parte economica continueranno ad agire in regime di ultrattività». La misurazione e certificazione della rappresentanza è un elemento «essenziale» per la certezza dei soggetti negoziali, ai fini degli appalti e «del riconoscimento di tutti gli incentivi pubblici». Per misurare il peso dei sindacati è confermato il mix tra iscritti e voti espressi nelle elezioni delle rappresentanze sindacali. Devono essere individuati «criteri aperti», affinché possano concorrere anche sigle diverse da Cgil, Cisl e Uil, in parte già aderenti agli accordi interconfederali.

La parola passa alle associazioni datoriali che ieri si sono incontrate per cercare di definire criteri comuni sulla misurazione della rappresentanza. Il confronto tra le im-

prese proseguirà: «Siamo impegnati da tempo a costruire un Ac-

cordo quadro sulla rappresentanza - ha detto il vicepresidente di Confindustria per il lavoro e le relazioni industriali, Maurizio Marchesini -. È positivo che i sindacati abbiano trovato una linea comune, il documento è una buona base di discussione e continueremo il confronto con l'aspettativa di arrivare a un'intesa in tempi brevi».

Il testo ribadisce che nei Ccnl va posto alle imprese l'obbligo di comunicare nel modello Uniemens le deleghe di iscrizione ai sindacati, con una procedura amministrativa vincolante dell'Inps. Viene affermato un diritto universale alla formazione con la portabilità tra i diversi settori (ogni lavoratore ha diritto ad almeno 40 ore annue). Le Parti introdurranno meccanismi che consentano l'elezione delle Rsu «anche su iniziativa dei lavoratori», impegnandosi a sviluppare «strumenti partecipativi».

Nei commenti dei tre leader sindacali, Maurizio Landini (Cgil) sottolinea che «è la prima volta che ci si pone l'obiettivo di riunificare il modello contrattuale in tutti i settori privati». Per Daniela Fumarola (Cisl) si «riafferma il valore della contrattazione collettiva come strumento per determinare il salario giusto». Il testo, per PierPaolo Bombardieri (Uil) «è la prova che su questioni concrete e di merito si possono fare enormi passi sull'unità sindacale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Previsti meccanismi per il «recupero del potere di acquisto delle retribuzioni» secondo l'Ipcn Nei



FILOSA (STELLANTIS)

«Su Cassino
possibili partner
Un miliardo
per Atesa»

Filomena Greco — a pag. 15



L'audizione. Antonio Filosa,
ceo di Stellantis

«A Cassino possibili partner, 1 miliardo sul sito di Atesa»

Audizione

L'ad di Stellantis Filosa
in Parlamento: investimenti
significativi in Italia

«Cassino e Maserati non
sono in vendita, negoziato
con due partner importanti»

Filomena Greco

Il quadro degli investimenti futuri di Stellantis in Italia si va componendo, anche se non tutti i tasselli sono in posizione, mentre la mission delle fabbriche italiane sembra a grandi linee definita: focus sulle e-car, tra Pomigliano - tre nuovi modelli - e Mirafiori, piano di produzione della nuova gamma di veicoli commerciali di grandi dimensioni ad Atesa, con un miliardo di investimenti, e rilancio di Maserati, con una strategia che sarà resa nota entro fine anno. È quanto emerge dall'audizione del ceo di Stellantis Antonio Filosa alle Commissioni Industria di Camera e Senato. Filosa parla di «investimenti significativi per l'Italia» che, aggiunge, «non deve sentirsi seconda rispetto a nessuno».

Sullo stabilimento di Cassino, in particolare, il ceo Filosa non aggiunge elementi - «ci stiamo lavorando» - ma si prende un impegno: «Stiamo definendo un partner industriale per rilanciare lo stabilimento nel quadro del piano per Maserati». Né Cassino né Maserati sono in vendita, chiarisce ancora una volta. Quanto ai fornitori, l'as-

sicurazione da parte dell'ad di Stellantis è relativa ai 7 miliardi di acquisti all'anno. A questo, Filosa aggiunge un passaggio importante, che sembra segnare una discontinuità con il passato: «Stiamo lavorando con la filiera italiana per sviluppare la nuova gamma di veicoli commerciali che produrranno in Sevel, lo stesso percorso seguiremo per lo sviluppo della nuova Alfa Romeo che abbiamo assegnato allo stabilimento di Melfi». Su Ricerca e Sviluppo, l'impegno - anticipato dal numero uno del Gruppo in Europa, Emanuele Cappelano - è di cinque miliardi entro il 2030. Mentre il piano di acquisti da fornitori italiani vale circa 7 miliardi all'anno.

Il filo conduttore delle partnership industriali, dunque, che ha visto il Gruppo chiudere un accordo con Leapmotor in Spagna e con Dongfeng in Francia, «sarà confermato anche per l'Italia - anticipa Filosa - in particolare per Cassino, per Modena e anche per le e-car di Pomigliano dove i modelli potrebbero essere tre, uno in più rispetto a quanto già annunciato». Due sarebbero i gruppi con i quali ci sono interlocuzioni in corso, con una formula che vedrà Stellantis al 51%. I sindacati re-

stano moderatamente positivi, con la Fim che evidenzia il «cambio di passo» ma chiede «di completare e rafforzare i punti ancora del piano industriale di Stellantis» e la Uilm che incassa gli impegni su Cassino e chiede un rilancio di Termoli e dell'industria dei motori. La Fiom parla di «aspettative deluse» e di una situazione che resta critica.

Filosa ha condiviso i segnali di una inversione di marcia a livello globale - «Nel primo trimestre del 2026 siamo tornati a una crescita redditizia» dice ricordando i 45 miliardi di liquidità a disposizione del Gruppo. Quanto all'Italia, indica il +15% di immatricolazioni - risultato ottenuto grazie a Leapmotor, come ricordato da Carlo Calenda in audizione, senza la quale la crescita, ha spiegato Filosa, sarebbe del 7% - e il recupero del 16% nei volumi produttivi. A livello globale, ricorda Filosa, «le immatricolazioni sono cresciute del 12%, grazie al contributo di Europa



e Nord America. Il Piano industriale di Stellantis prevede 60 miliardi di euro di investimenti, il 40% destinato all'Europa, e oltre 60 lanci tra il 2026 e il 2030». Tutti i nostri marchi, aggiunge, «continueranno ad avere un ruolo fondamentale». E se Fiat, Jeep, Peugeot e Ram rappresentano i brand intorno ai quali si definiscono le strategie globali, «gli altri, tra cui Alfa Romeo e Lancia, verranno valorizzati in base alle caratteristiche dei diversi contesti». Maserati andrà a completare la strategia globale «e si confermerà icona italiana di stile ed eleganza» dice Filosa.

Sul tavolo resta il tallone d'Achille del costo dell'energia in Italia, più del doppio, ricorda Filosa, rispetto a Fran-

cia e Spagna e il riconoscimento dello status di azienda energivora che, però, è ancora sospeso. Un tema, quello dell'energia, su cui interviene anche il presidente di Confindustria Emanuele Orsini: «Quella di Filosa - dice Orsini è una dichiarazione di grande coraggio. Se non sistemiamo quella partita l'Italia farà fatica a essere competitiva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANTONIO FILOSA

Amministratore
delegato
Gruppo
Stellantis



IMAGOECONOMICA

Il sito laziale.

Lo stabilimento Stellantis di Cassino, entro dicembre sarà chiarita la missione industriale legata al piano di rilancio di Maserati



STELLANTIS

Le promesse di Filosa bastano alla destra

■ L'ad Antonio Filosa in parlamento non scioglie i dubbi, loda il dl lavoro ma chiede altra flessibilità. Le opposizioni e la Fiom: «Restano le criticità, soprattutto su Cassino e Termoli». Scontro interno al M5s tra Conte e Appendino **CIMINO A PAGINA 8**



Stellantis, le infinite promesse di Filosa bastano alla destra

L'ad in parlamento loda il dl lavoro ma chiede altra flessibilità. Le opposizioni: «Restano le criticità». Scontro interno al M5s

LUCIANA CIMINO

■ «Da italiano ci tengo a ricordare Sergio Marchionne, i suoi valori accompagnano ancora oggi Stellantis». Nonostante l'eloquio, le rassicurazioni sulla produzione in Italia e l'evidente cambio di passo nello stile della comunicazione rispetto al predecessore Carlos Tavares, la futura linea di Stellantis sta tutta nelle frasi d'esordio che il nuovo amministratore delegato Antonio Filosa ha pronunciato ieri in Parlamento. L'audizione alle commissioni congiunte Attività produttive della Camera e Industria del Senato era molto attesa, nella presentazione del piano industriale del gruppo a Detroit non era stato chiarito il ruolo delle fabbriche italiane, attraversate da una crisi fortissima e con gran parte della forza lavoro in cassa integrazione. Dubbi che neanche il responsabile pr l'Europa, Emanuele Cappellano, era riuscito a fugare durante l'incontro della scorsa settimana a Tori-

no con i sindacati.

FILOSA ieri è stato più chiaro ma non risolutivo sulle questioni scottanti, a partire dal destino di Cassino. «Il sito non è in vendita, così come quello di Atessa», rassicura l'ad. I numeri sull'immatricolazione, contestati da Carlo Calenda, e quelli sulla cig che Filosa porta lo fanno essere ottimista. Il 2025 è stato un anno orribile, ammette, ma «nei primi cinque mesi del 2026 abbiamo registrato una crescita di quasi il 15% nelle vendite, un più 16% nella produzione e un meno 30% nel ricorso alla cassa integrazione», dati che per Filosa segnano «una ripartenza». L'obiettivo per l'Italia, accantonato a quello di produrre un milione di vetture all'anno come propagandato dal ministro delle Imprese Urso e poi smentito dalla stessa casa automobilistica, rimane in ogni caso molto vago: «L'Italia continuerà a essere tra i principali protagonisti dello sviluppo tecnologico del nostro gruppo».

QUANTO AL GOVERNO, l'ad usa con

destrezza il bastone e la carota. Sulle politiche energetiche, «serve introdurre meccanismi di flessibilità in linea con le esigenze operative contemporanee, come è stato fatto in Spagna». Sul lavoro invece loda il decreto Primo maggio voluto dalla premier Meloni e in particolare il discusso emendamento del leghista Alberto Gusberoli sul distaccamento dei lavoratori anche tra aziende di settori diversi ma comunque chiede «più flessibilità». Poi conquista la platea con i ricordi del suo periodo da operaio («ho lavorato al terzo turno, c'era uno spirito di squadra magico,



mi piaceva il rumore delle presse e della saldatura». Dai parlamentari fioccano i complimenti: «Cambio di stile rispetto a Tavares» che in audizione nel 2024 chiese soltanto altre risorse.

IL BAGNO DI REALTÀ passa invece attraverso gli interventi di Pd, Avs e M5s. «Filosa ha confermato ciò che operai, tecnici e indotto denunciano da anni: Stellantis è in agonia - l'accusa di Marco Grimaldi (Avs) - parla di 60 miliardi di investimenti, ma il 60% va negli Usa, parla di futuro ma su 60 nuovi modelli non c'è nulla per Mirafiori, parla di radici ma in Italia solo briciole: non è un piano industriale, è una fuga organizzata dal Paese». All'ad che si lamenta del costo della manodopera, il deputato torinese di Avs risponde: «Una delle voci di spesa più corpose

negli ultimi anni di Stellantis sono i quasi 1,8 miliardi per accompagnare fuori dal lavoro persone e competenze».

PER IL MOVIMENTO sono intervenuti sia il presidente Giuseppe Conte che l'esponente della minoranza Chiara Appendino. La circostanza rende evidente due questioni politiche dirimenti: una sul campo largo e una sulla dialettica interna al partito. Conte è l'unico leader dell'opposizione presente. Pur non appartenendo a nessuna delle commissioni coinvolte ieri, ha partecipato per puntellare la sua leadership nel campo largo parlando già da presidente del Consiglio *in pectore* rispetto a una vertenza, quella dell'automotive, fondamentale, a cui è appeso il destino di migliaia di lavoratori. Una mossa studiata che ha reso

evidente l'assenza di Elly Schlein e Nicola Fratoianni. Ad argomentare le ragioni del Pd («Meloni ha drasticamente tagliato il fondo automotive nella fase di crisi più drammatica del settore, siamo pronti a fare la nostra parte di fronte a impegni precisi e verificabili del gruppo») è stato mandato Antonio Misiani, che peraltro fa parte della commissione Bilancio.

L'EX SINDACA di Torino Appendino è stata più netta del suo presidente: «Al paese non serve un'operazione di *maquillage* o un tentativo di riscrivere la storia, quando la sento dire che andrà in continuità con il passato mi preoccupa, serve un'inversione a U». Filosa ha studiato la politica italiana e così si è incuneato nelle crepe dei 5S, sfruttandole: «Onorevole Appendino, ha ragio-

ne il presidente Conte quando ha detto che la nostra *challenge* è l'innovazione». Ogni tanto a Filosa scappano termini in inglese, e subito si scusa facendo rimandi alla sua italianità. Tutto sommato un successo. «Grande coraggio», si entusiasma Confindustria. A rompere il clima ci pensa la **Fiom Cgil**: «Non sono emerse novità ma la conferma di una situazione molto critica. La richiesta al Parlamento di introdurre maggiore flessibilità occupazionale è paradossale».

Stellantis ha speso 1,8 miliardi di per far uscire persone e competenze

Marco Grimaldi, Avs
La richiesta di maggiore flessibilità occupazionale è paradossale **Fiom Cgil**



L'ad Stellantis Antonio Filosa in audizione alle commissioni congiunte di Camera e Senato foto Ansa



Cgil, Cisl e Uil: piattaforma comune sulla rappresentanza e stop ai contratti pirata

Cgil, Cisl e Uil hanno firmato martedì notte la piattaforma unitaria su rappresentanza e modello contrattuale: il testo ha l'obiettivo di arrivare a un accordo quadro interconfederale con le principali associazioni datoriali, a cui è stato inviato ieri. Nel testo sono affrontati i temi relativi a modello contrattuale, crescita dei salari, rappresentanza sindacale e datoriale, contrasto al dumping e ai contratti pirata, formazione, salute e sicurezza, partecipazione dei lavoratori. Lo scopo è «rendere certe le procedure negoziali della contrattazione collettiva e il riconoscimento delle organizzazioni comparativamente più

rappresentative a livello nazionale», tramite la misurazione certificata degli iscritti e dei voti espressi dalle lavoratrici e dai lavoratori, anche ai fini del «contrasto e del superamento dei fenomeni di dumping presenti nel sistema contrattuale sotto forma di contratti pirata». Resta l'impianto fondato su due livelli di contrattazione: nazionale e decentrata. Inoltre, i sindacati ritengono necessario individuare, attraverso l'accordo quadro, i contenuti del Trattamento economico complessivo (Tec) che dovranno essere recepiti e specificati dai contratti collettivi nazionali insieme al Trattamento economico minimo (Tem).

Il segretario generale della Uil Bombardieri: «Consentire a tutti i lavoratori di votare i propri rappresentanti è la premessa per garantire l'applicazione di contratti davvero dignitosi, spazzando via quelli pirata».



Stellantis, l'impegno di Filosa "Non vendo Cassino e Maserati"

L'ad durante l'audizione parlamentare chiede al governo un aiuto sui costi dell'energia e flessibilità "spagnola" sul lavoro

di **DIEGO LONGHIN**

ROMA

L'Italia è centrale, abbiamo invertito la rotta e continueremo a investire in modo significativo». Un obiettivo Antonio Filosa l'ha raggiunto, giocando sull'italianità, sul ricordo di Sergio Marchionne e la sua lunga carriera iniziata in Fiat. In due ore a Montecitorio l'amministratore delegato di Stellantis ha cancellato il ricordo dell'audizione dell'ex ad Carlos Tavares. Cambio di clima riconosciuto anche da chi non è mai stato tenero con Stellantis come l'ex ministro Carlo Calenda. Mutamento figlio dei piani tratteggiati per il paese, pur rimanendo punti non chiari, come il futuro di Cassino e Mirafiori che «non sono in vendita». Filosa dà i numeri - «nei primi cinque mesi dell'anno abbiamo registrato una crescita di quasi il 15% nelle vendite, un più 16% nella produzione e un meno 30% nel ricorso alla cassa inte-

grazione» - e concede qualche suggestione sia per il sito laziale sia per quello torinese, definito come «la nostra casa italiana ed europea».

Davanti alle commissioni Attività Produttive di Camera e Senato il manager italiano ha messo sul tavolo per la fabbrica di Atessa, dove si assemblano i veicoli commerciali e si faranno quelli di grandi dimensioni, «oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei prossimi cinque anni». Altri 5 miliardi erano stati già messi per la ricerca e sviluppo al 2030. E Filosa indica «una continuità».

Rispetto allo stabilimento di Pomigliano d'Arco, dove nel 2028 inizierà a girare la linea della nuova piattaforma di e-car, l'ad dice che «faremo almeno due modelli, anche se spero di farne tre». A fianco delle piccole Fiat e Citroën - possibile la nuova 2CV - ci sarà la smart car con il marchio del partner cinese. Quello non ancora ufficializzato, anche se tutti gli indizi portano Leapmotor. Non ancora scelto, invece, l'alleanza per il sito di Cassino e il marchio Maserati. «In Italia abbiamo in mente di lavorare insieme a un partner a Modena e Cassino per il futuro di Maserati», ha detto ai parlamentari. E sarà un modello di joint venture a trazione Stellantis, che avrà sempre il 51%, analogo alle partnership formalizzate. «Quattro i pilastri - spiega Filosa - lavorare insieme per la distribuzione di auto, per condividere asset manifatturieri, per lo sviluppo di tecnologie e prodotti e per l'espansione delle filiere locali. Il fatto che Stellantis abbia il 51% è fonda-

mentale perché potremo avere voce attiva sulle vetture che produrremo e distribuiremo».

Arriva anche un'indicazione su Mirafiori, dove c'è preoccupazione per i volumi della 500, ibrida ed elettrica, che potrebbero non essere in linea con le previsioni di oltre 100 mila pezzi nel 2026. «A Mirafiori, dopo la 500 ibrida, porteremo la nuova 500 nel 2030. Sarà una vettura multienergy e avrà diverse forme. È come fossero più modelli». La mente va alle sagome della piccola di casa Fiat e della 500 L assemblata in Serbia. Opzioni differenti che garantirebbero più volumi a Torino.

Filosa, che promuove il made in Europe e vorrebbe da Bruxelles «realismo su regole e tempi della transizione all'elettrico», chiede alla politica e al governo italiano «risposte urgenti» sul problema caro energia «non più sostenibile». Nel primo trimestre il costo dell'elettricità «per Stellantis in Italia è stato in media di 205 euro al megawattora. In Spagna abbiamo pagato 90 euro e in Francia 100». Modello iberico anche per il costo del lavoro: «Una flessibilità che gratifichi e tuteli le persone come in Spagna». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Investiamo oltre un miliardo di euro nella fabbrica di Atessa, per Pomigliano speriamo di produrre tre veicoli elettrici



Il senatore Luca De Carlo, l'ad Antonio Filosa e il deputato Alberto Gusmeroli



Uniti su rappresentanza e stop ai contratti pirata proposta Cgil, Cisl e Uil

**LA PIATTAFORMA
di VALENTINA CONTE**

ROMA

Non era scontato. Avere una piattaforma unitaria, firmata da tutti e tre i sindacati confederali di nuovo compatti. Sei pagine che Cgil, Cisl e Uil firmano alle due di notte. Per consegnarle poi ieri alle organizzazioni delle imprese: «Proposte per un accordo quadro». Un messaggio di unità. Ma anche la cancellazione degli alibi. Come a dire: ora tocca a voi dire se volete andare fino in fondo nel certificare la rappresentanza. Nel dire chi rappresenta chi in Italia. Se volete spazzare via i contratti pirata. E alzare i salari e come. Confindustria non si è fatta attendere. «La piattaforma di Cgil, Cisl e Uil è una buona base di discussione», dice il vicepresidente Maurizio Marchesini al termine del confronto con gli altri datori. «Contiamo di arrivare a un'intesa in tempi brevi».

Parole forti. Attese da molti anni, da quel Patto sulla fabbrica firmato nel 2018. Ma ora è diverso. Il governo Meloni è intervenuto per legge. Ha definito il «salario giusto» con il decreto Primo maggio. Il Parlamento ha lasciato un varco anche ai contratti firmati in dumping, quelli

che danno meno diritti e pagano meno. Un nuovo accordo riscriverebbe le relazioni industriali nel Paese. E una volta esigibile, recepito per legge e valido erga omnes, spazzerebbe via il dumping, rendendo di fatto inutile il decreto Meloni. Risolvendo forse anche un problema al governo che ora non sa come declinare nella pratica il «salario giusto» per dare i bonus solo alle imprese che lo applicano.

Il cuore della proposta targata Cgil, Cisl e Uil è misurare e certificare la rappresentanza, con il doppio binario di iscritti e voti. Le imprese dovranno comunicare nel modello Uniemens inviato all'Inps gli iscritti ai sindacati. Stesso principio sul fronte datoriale, a cui si chiede criteri «omogenei, certi e misurabili». Ogni contratto dovrà essere depositato con campo di applicazione e codice Ateco. Poi c'è il salario. Le retribuzioni dovranno essere adeguate al «reale recupero e incremento del potere di acquisto». Il riferimento è l'Ipca-Nei, l'indice Istat dell'inflazione al netto dei beni energetici importati. La verifica annuale a giugno e l'adeguamento continueranno, per tutti, anche a contratto scaduto, in «ultrattività». La piattaforma definisce poi Tem e Tec. Il Tem è il trattamento economico minimo: minimi tabellari, contingenza, scatti e altri elementi fissi. Il Tec aggiunge mensilità, indennità, riduzioni di orario e welfare, ma solo se «universale, esigibile ed economicamente quantificabile», formula cara alla Uil per evitare salario finto. Poi formazione co-

me diritto e per tutto l'arco della vita lavorativa: almeno 40 ore all'anno. E partecipazione dei lavoratori alla vita dell'azienda, punto caro alla Cisl: «Organizzativa, gestionale, economica e consultiva».

Maurizio Landini (Cgil) parla di «importante proposta unitaria» e chiede che «ora si apra il negoziato con le imprese». Daniela Fumarola (Cisl) rivendica «una scelta di responsabilità». Pierpaolo Bombardieri (Uil) vede «enormi passi sulla strada dell'unità sindacale» e lega il voto a «un atto di autentica democrazia» per spazzare via contratti pirata che generano «povertà e sottomissione». Anche la leader pd Elly Schlein applaude: «Notizia ottima e di assoluto rilievo».

RIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI

Salari e Ipca-Nei

Le retribuzioni recuperano ogni anno il potere d'acquisto perso

Rappresentanza certificata

Sindacati misurati su iscritti e voti nelle elezioni in ogni azienda

Formazione permanente

Diritto universale alla formazione per sempre: almeno 40 ore l'anno in orario di lavoro

Confindustria riceve
la bozza e apre: «Buona
base di discussione»
Tra le novità il recupero
dell'inflazione anche
per gli accordi scaduti



Peso: 41%

Cgil, Cisl e Uil: "Premessa per evitare lavoro povero e sottomesso". Confindustria: "Buona base"

Accordo quadro tra sindacati e imprese "Rappresentanza e stop ai contratti pirata"

LA PROPOSTA

Rafforzare la rappresentanza e porre fine ai cosiddetti «contratti pirata». Con questo obiettivo, Cgil, Cisl e Uil hanno siglato una proposta unitaria per un accordo quadro da raggiungere con le principali associazioni datoriali. L'intento è misurare il peso effettivo delle sigle, riconoscendo efficacia generale ai contratti firmati dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative. L'iniziativa arriva dopo l'approvazione del decreto sul salario giusto e segna un'accelerazione nel dialogo tra le parti sociali. La piattaforma sindacale, trasmessa alle imprese subito dopo la sua approvazione, copre una serie di temi, dal sistema contrattuale - fondato sui due livelli, nazionale e decentrato -, alla

crescita salariale, la misurazione della rappresentanza, il contrasto al dumping contrattuale, la formazione continua (almeno 40 ore annue), la tutela della salute e sicurezza e la partecipazione dei lavoratori alle decisioni aziendali. L'intesa rimanda al Patto della fabbrica del 2018, l'ultimo accordo interconfederale firmato da Cgil, Cisl, Uil e Confindustria. Stavolta l'ambizione è coinvolgere nel testo anche Confcommercio, Confesercenti, Confapi, Cna, Confartigianato, Confcooperative, Legacoop, Agci, Casartigiani, Confservizi e Claii.

Il modello proposto per i sindacati prevede un mix tra iscritti e voti, già applicato nel pubblico impiego. Per le associazioni datoriali andranno invece definiti criteri «sulla base di dati omogenei, certi e misurabili». Sul piano retributivo, i sindacati chiedono un meccanismo di recupero del potere d'acquisto agganciato all'indice Ipc-Nei - l'inflazione al netto

dei prodotti energetici importati -, già adottato nel contratto dei metalmeccanici. Nell'accordo quadro dovrà trovare definizione anche il Trattamento economico complessivo (Tec), introdotto dal decreto lavoro, che i singoli contratti collettivi nazionali dovranno poi specificare. «Per la prima volta dopo molti anni è stata raggiunta un'importante proposta unitaria - ha detto il segretario generale della Cgil, Maurizio Landini -, serve un accordo con tutte le parti datoriali per sottrarre le materie della contrattazione a interventi legislativi impropri». Secondo Daniela Fumarola, segretaria della Cisl, la piattaforma è «una scelta di responsabilità che rafforza il ruolo delle parti sociali e offre una prospettiva concreta di modernizzazione delle relazioni industriali».

Per Pierpaolo Bombardieri, a capo della Uil, «consentire di votare liberamente i

propri rappresentanti è la premessa per garantire contratti davvero dignitosi, spazzando via quelli pirata che intossicano il mondo del lavoro e generano povertà e sottomissione». La linea comune trovata dai sindacati è stata apprezzata da Confindustria, con il vicepresidente Maurizio Marchesini, che ha definito il documento «una buona base di discussione» su cui confrontarsi per «arrivare a un'intesa in tempi brevi». R.E. —



Il confronto prevede una piattaforma sindacale su contratti, crescita dei salari, contrasto al dumping e formazione continua





di Rita Querezè

Rappresentanza: l'accordo di mezzanotte tra Cgil Cisl e Uil

A mezzanotte la trattativa tra Cgil, Cisl e Uil su contratti e rappresentanza era a buon punto, ma per mettere i sigilli sulle sei pagine dell'intesa ci è voluto fino alle due del mattino. Il tema è da cultori della materia anche se al fondo ci sono questioni sensibili. I salari in Italia ancora dell'8% sotto i livelli del 2019, prima di tutto. Diciamo subito che l'intesa non offre ancora soluzioni. È piuttosto una piattaforma condivisa per affrontare poi il confronto «di sostanza», quello con le associazioni datoriali. Ma

mette nero su bianco qualche compromesso tra i sindacati. Il primo: Cgil rinuncia all'*election day* (che caldeggiava per eleggere ovunque le Rsu lo stesso giorno) mentre la Cisl apre all'idea di estendere le elezioni delle Rsu anche nelle realtà di minori dimensioni (come chiesto anche dalla Uil). A Confindustria si chiede di accettare l'idea che le aziende siano obbligate a comunicare i risultati delle elezioni sindacali. Questo perché anche dai voti ottenuti dalle singole sigle dipenderebbe la «pesatura» della loro rappresentanza. Ieri pomeriggio le associazioni datoriali si sono incontrate per valutare il testo. Cgil, Cisl e Uil con la loro «piattaforma» battono un colpo. Ma, nonostante mesi di incontri, il confronto con le associazioni delle imprese sulla riforma del modello della rappresentanza sembra di fatto cominciare adesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis: rilanceremo Cassino e Termoli ma l'energia costi meno

Filosa in Parlamento: sul lavoro flessibilità come in Spagna

di **Rita Querzè**

Il destino di Cassino e Termoli. Questi i punti più attesi dell'audizione dell'amministratore delegato Stellantis, Antonio Filosa, davanti alle commissioni Industria di Camera e Senato.

Partiamo dallo stabilimento in provincia di Frosinone. «Cassino e Maserati non sono in vendita — ha scandito il manager, cravatta azzurro cielo e una calda sfumatura del Sud nella voce che i mille incarichi in giro per il mondo non hanno cancellato —. In Italia abbiamo in mente di lavorare insieme a un partner a Modena e Cassino per il futuro di Maserati» (due sarebbero gli interlocutori in trattativa). «La modalità che governa le nostre partnership sarà 51% dell'equity a Stellantis, 49% al partner — ha spiegato Filosa —. Il fatto che Stellantis abbia il 51% è fondamentale perché potremo avere voce attiva sulle vetture che produrremo e distribuiremo».

Per Termoli, tramontata la prospettiva della gigafactory, Stellantis punta sui cambi eDCT e sui motori Gse. «È una scelta strategica, perché già dal 2027, la produzione di cambi eDCT nei nostri stabilimenti europei supererà la quota 1,5 milioni di unità annue. Per quanto riguarda il motore Gse speriamo sia importante come il Fire. Lo stabilimento di Termoli con nuove trasmissioni e motori può andare avanti garantendo più opportunità della Gigafactory», ha assicurato Filosa. Il manager ha anche an-

nunciato l'arrivo di una terza e-car a Pomigliano, più versioni della nuova 500 che arriverà a Mirafiori nel 2030 ma soprattutto ha sottolineato l'investimento da un miliardo in cinque anni sullo stabilimento di Atessa (veicoli commerciali). In generale, l'ambizioso obiettivo del gruppo è arrivare a saturare all'80% gli stabilimenti entro il 2030 (oggi sono circa al 30). Un obiettivo da raggiungere anche grazie al crescente coinvolgimento di partner industriali.

Un passaggio fondamentale ha riguardato le condizioni necessarie a raggiungere questi risultati. Filosa ha ricordato che in media nel 2025 l'energia in Italia è costata al gruppo 205 euro al MWh contro i 90 della Spagna e i 100 della Francia. Il manager ha manifestato apprezzamento per i provvedimenti del governo ma ha anche detto chiaramente che questo livello di costi non è sostenibile. Ha poi spiegato che Stellantis ha chiesto lo scorso anno la possibilità di essere considerata «energivora» e di accedere così a una serie di agevolazioni pensate per questa categoria di imprese. Altro punto (delicato): il costo del lavoro. Filosa ha auspicato l'introduzione di «meccanismi di flessibilità in linea con le esigenze operative contemporanee, come è stato fatto in Spagna».

I sindacati si sono divisi nelle reazioni. Abbastanza positive Fim e Uilm (che firmano il contratto di lavoro in vigore in Stellantis). Scettica

la Fiom. Dal mondo industriale il presidente di Confindustria Emanuele Orsini definisce «di grande coraggio» le parole di Filosa sul costo dell'energia. Certo, se l'automotive sarà riconosciuto energivoro la richiesta potrebbe arrivare anche da altri settori.

Sul fronte della politica, positive le reazioni della maggioranza, a partire da quella del ministro Adolfo Urso, che hanno sottolineato il cambio di passo rispetto all'audizione del precedente ceo, Carlos Tavares. Non hanno risparmiato critiche, invece, le opposizioni. Per Misiani (Pd) sono inaccettabili richieste di intervento sul costo del lavoro. Sulla stessa lunghezza d'onda il leader del M5S Giuseppe Conte. Mentre per Carlo Calenda «il problema grosso rimane la gamma perché Maserati, Alfa Romeo e Lancia sono andate malissimo».

A Piazza Affari il titolo ha chiuso la giornata con una flessione del 3,25% sulla scia dei forti cali di Bmw (-8,34% a Francoforte) e di Volkswagen (-3,48%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

● Audizione ieri in parlamento del ceo di Stellantis Antonio Filosa davanti alle commissioni Attività produttive

● Nel 2024, Stellantis ha prodotto in Italia 475.090 veicoli registrando un calo del 36,8% rispetto '23

● Nel 2025, la produzione complessiva di Stellantis in Italia è scesa a 379.706 veicoli, registrando un ulteriore calo del 20,1% rispetto al 2024



Auto elettriche, vendite su del 20% a quota 20 milioni

Solo in Europa acquistate 4,2 milioni di vetture con la presa (+30%). La Cina avvantaggiata

di **Bianca Carretto**

Le vendite di auto elettriche continuano ad aumentare a livello globale, un cambiamento che avvantaggia principalmente i marchi cinesi. Secondo gli ultimi dati disponibili, le immatricolazioni di vetture 100% elettriche e ibride plug-in, sono aumentate, nel mondo di circa il 20 per cento, arrivando a superare i 20 milioni di unità.

La Cina è la porta bandiera di questo mercato, dove le elettrificate rappresentano il 53 per cento delle consegne, ma anche l'Europa si dimostra dinamica: lo scorso anno

ne sono state vendute oltre 4,2 milioni, il 30 per cento in più rispetto al 2024, tanto da arrivare ad un quota che si avvicina al 30 per cento.

Un fenomeno che tocca anche i Paesi emergenti, come il sud-est asiatico, dove il rialzo sfiora il 50%. Un marchio sta emergendo tra tutti, il colosso cinese Byd che nel week end scorso ha festeggiato a Roma il successo, annunciando di aver attivato la sua prima stazione di ricarica, nel nostro Paese, a Bologna. Byd punta all'utilizzo dei sistemi di accumulo energetico anche in Italia come leva per ridurre il costo dell'elettricità e sostenere lo sviluppo della rete di ricari-

Le vendite di auto 100% elettriche e ibride plug-in sono salite del 20% nel mondo. In Cina le elettrificate rappresentano il 53% delle consegne. In Europa lo scorso anno ne sono state vendute oltre 4,2 milioni, il 30% in più rispetto al 2024 e la quota di eccar si avvicina al 30 per cento.

ca Flash Charge, ha dichiarato Stella Li, executive vice presidente del gruppo, a Bologna. E ha dato i dettagli sulle vendite: Byd nei primi cinque mesi dell'anno ha immatricolato in Italia circa 24 mila veicoli, il 208 per cento in più rispetto al 2025. Sono più di 52 mila le vetture in strada lungo lo Stivale, ma il gruppo sta registrando ottime performance anche in Germania, Spagna, Francia e Austria.

Quali sono le vere motivazioni del successo del brand? «Byd — ha spiegato Alessandro Grosso, Country Manager Byd e Denza Italia — è una Tech Company che ha come obiettivo, a lungo termine, di

abbassare la temperatura del pianeta di un grado. Grazie alla tecnologia elettrica che non ha uguali, merito di cinque elementi che lavorano in totale sinergia: un prodotto super ibrido ed elettrico che si posiziona ai vertici di ogni categoria, persone che escono dallo stato quo, lo sviluppo della rete di vendita, le attività di comunicazione e il servizio post-vendita. A Bologna abbiamo appena inaugurato il nostro primo dealer Denza, il marchio premium del nostro gruppo ed abbiamo avviato la prima stazione di ricarica che consente di fare il pieno in soli cinque minuti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Byd il weekend scorso ha festeggiato a Roma il successo, annunciando di aver attivato la sua prima stazione di ricarica, nel nostro Paese, a Bologna. Il gruppo cinese punta sull'utilizzo dei sistemi di accumulo energetico anche in Italia come leva per ridurre il costo dell'elettricità

L'accordo Sanità e manifattura, Accenture compra da Engineering



Accenture si rafforza in Italia in due settori strategici per il Paese: sanità e manifattura. La società di consulenza ha annunciato, infatti, due acquisizioni dal gruppo Engineering. La prima riguarda Alfahealth, tra i principali operatori della sanità digitale italiana che porterà in Accenture una piattaforma dedicata al settore e circa 1.200 professionisti specializzati, con l'obiettivo di potenziare l'utilizzo di dati e intelligenza artificiale nei servizi sanitari. «Alfahealth porta in Accenture una profonda conoscenza del settore health care, relazioni consolidate con le organizzazioni sanitarie del Paese», ha dichiarato Teodoro Lio (foto), ceo di Accenture Italia. La seconda acquisizione riguarda Industries eXcellence Group, divisione di Engineering e partner di Siemens Digital

Industries. L'operazione rafforzerà le competenze di Accenture nella trasformazione digitale delle aziende manifatturiere attraverso software industriali, dati e intelligenza artificiale. Engineering rinuncia a due business che pesavano per circa il 18% dei ricavi e il 25% dell'Ebitda, ma ottiene risorse per accelerare il piano sull'AI e rafforzare il proprio posizionamento come società tecnologica focalizzata su software e piattaforme proprietarie. «Gli accordi — commenta Aldo Bisio, ceo di Engineering — rappresentano un passo importante nel percorso di rifocalizzazione del business di Engineering».

E. Cap.

© RIPRODUZIONE RISERVATA