

«Mobilità lunga» oppure la Fiat non può assumere

Bilancio in salute e nuovi modelli, ma pure Marchionne ha bisogno dello Stato. Incontro con Prodi e Damiano

di Roberto Rossi / Roma

LAZZARO Conti a posto, dividendo per gli azionisti, lancio di 11 nuovi modelli. Come ha detto ieri il primo ministro Romano Prodi Fiat è «risorta». Ma perché il processo sia completo serve, ancora una volta, una mano da parte dello Stato. Serve «la mobilità lunga»

come ha spiegato ieri l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne nel corso della conferenza stampa di presentazione della Bravo. «Il problema della mobilità lunga - ha detto il manager italo-canadese - è un problema che continua ad assillare il gruppo. È una barriera che se non verrà rimossa ostacolerà il risanamento di Fiat. Spero di poter risolvere il problema il più presto possibile, ma ovviamente ci deve stare una mossa da parte delle istituzioni per aiutarci».

Anche perché, ha continuato Marchionne «ho tutta l'intenzione di assumere, ma se non riesco a rimuovere quello zoccolo che mi è rimasto del 2005

non ci riuscirò». Ma anche nel caso di nuove assunzioni Fiat non costruirà nuovi impianti in Italia. «È improbabile che Fiat faccia altri stabilimenti in Italia. Il nostro obiettivo - ha precisato Marchionne - è il pieno utilizzo di quelli esistenti. «Per questo motivo ci saranno persone che saranno assunte». E la mobilità lunga, anche se i diretti interessati non hanno confermato, è stata al centro del colloquio che i vertici del gruppo hanno avuto con Prodi, il sottosegretario Enrico Letta e il ministro del Lavoro Cesare Damiano. «La mobilità lunga -

Il gruppo intende sfruttare pienamente gli stabilimenti italiani ma non ci saranno altre aperture

ha detto Damiano - è prevista dalla legge Finanziaria. Riguarda 6mila persone in Italia, la affronteremo a tempo debito. Ci saranno degli accordi di carattere sindacale».

La legge Finanziaria citata da Damiano in realtà alla Fiat non basta. È vero che le norme inserite in manovra prospettano la possibilità di utilizzare la mobilità per 6.000 lavoratori, ma di questi solo 1000 riguardano le aziende in crisi e cioè Fiat. Il resto è diviso fra settore telecomunicazioni (500) e restanti aziende (4500). Ma a Torino sono circa 2mila i lavoratori, di cui oltre il 50% in Fiat Auto, che il gruppo vorrebbe far passare dalla casa integrazione alla mobilità lunga. La quota stabilita dalla legge, quindi, per l'azienda andrebbe rivista al rialzo. E se Fiat ripartirà, sempre secondo Marchionne, «nel giro di quattro anni» riuscirà «a guadagnare almeno due posizioni nella classifica dei più grandi co-

Nel 2007 saranno lanciati 11 nuovi modelli che nei prossimi quattro anni diventeranno 46

struttori mondiali di auto». E la Bravo «è il simbolo di questa svolta», riporta Fiat «a livelli mondiali». Un'auto, ha detto il presidente Fiat Luca Cordero di Montezemolo, «dall'impronta italiana» per la cui realizzazione «ringrazio tutti i lavoratori in particolar modo quelli di Cassino».

Un'auto - ha ricordato Luca De Meo, amministratore delegato di Fiat Automobili - «che entro la fine dell'anno sarà presente in 60 Paesi, compresa la Cina». I prezzi varieranno, a seconda delle versioni, tra i 14.900 e i 22.800 euro. Lo stock di lancio è di 3.500 auto e la Fiat conta di vendere nel 2007 circa 70mila unità e a regime, nell'arco dei 12 mesi circa 120 mila unità. Alla Bravo seguiranno nuovi modelli. Nell'arco di quattro anni saranno lanciate 46 vetture. «Saranno undici - ha aggiunto Marchionne - solo nel 2007». La prima sarà «la Linea, la cui produzione partirà in Turchia nel secondo trimestre, e la nuova 500, con la quale riporteremo in vita un mito». Entro il primo semestre dell'anno, poi, il gruppo annuncerà una nuova alleanza, che per ora rimane nell'ombra. L'unico indizio è il viaggio in Cina che l'amministratore delegato ha in programma domenica prossima.



Cesare Damiano, Luca Cordero di Montezemolo e Romano Prodi, ieri sulla Fiat «Bravo» Foto di Alessandra Tarantino/Ansa

TORINO Malattie al Lingotto i manager patteggiano

Hanno deciso di patteggiare la pena quasi tutti i 68 ex manager e dirigenti di Fiat Auto finiti sotto inchiesta, a Torino, per le malattie da «sforzo ripetuto» che hanno colpito 187 operai delle carrozzerie di Mirafiori. La procura - all'apertura del processo, in programma oggi - si dirà quasi certamente d'accordo perché dal momento dell'apertura dell'indagine l'azienda ha preso provvedimenti, modificando l'organizzazione del lavoro, che dovrebbero evitare casi analoghi in futuro. Tra i 68 indagati figurano Paolo Cantarella, Roberto Testore e Giancarlo Boschetti. L'ipotesi di reato so-

no le lesioni gravi e gravissime: gli operai, tra il 1992 e il 2002, hanno accusato disturbi a mani, spalle e braccia dovuti alle modalità delle linee di produzione. Un secondo filone di indagine è stato aperto per «omissione volontaria di cautele contro gli infortuni» e riguarda i vertici della casa torinese, ma il miglioramento delle condizioni di lavoro operato negli ultimi mesi (a Mirafiori come in altri stabilimenti italiani di Fiat Auto) potrebbe portare a un affievolimento delle accuse. È il caso, per esempio, dell'amministratore delegato Sergio Marchionne, per il quale è stata già dispo-

sta l'archiviazione. «Sono gli stessi magistrati inquirenti e gli stessi organi di vigilanza - osserva Giovanni Anfora, uno degli avvocati dei dirigenti del Lingotto - a riconoscere che l'attuale organizzazione del lavoro di Fiat Auto è il modello di riferimento per garantire in maniera ottimale le esigenze di prevenzione e sicurezza dei lavoratori». Secondo quanto si apprende da ambienti difensivi, per gli ex amministratori Cantarella, Testore e Boschetti si profila una sentenza di proscioglimento. Nata nel 1998 dopo le segnalazioni dei medici curanti dei lavoratori, l'inchiesta - coordinata dai pm Raffaele Guariniello, Nicoletta Quagliano e Gianfranco Colace - aveva preso in esame le «storie sanitarie» di più di trecento dipendenti, anche se, alla fine, si è deciso di procedere solo per 187 casi in quanto, per gli altri, era scattata la prescrizione.

Fincantieri, il piano industriale divide i sindacati

La Fiom bocchia le scelte strategiche e proclama lo stato di agitazione. Il nodo della quotazione

di Giuseppe Vespo

SALPARE per i mari del mercato finanziario o restare ancorati alla sola dimensione industriale? L'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, punta alla Borsa e i sindacati si spaccano.

Quotare l'ultimo pezzo della grande industria ancora a controllo statale (Fintecna per il Tesoro detiene il 98,79%) è il punto di partenza del piano quinquennale d'investimenti presentato dal management ai sindacati lo scorso 25 e 26 gennaio. Nonostante la fiera opposizione della Fiom - appoggiata da Rifondazione Comunista - i sindacati si erano dati tempo per valutare il progetto. Ma l'entusiasmo per l'avventura finanziaria ha precocemente persuaso la Uilm ad appoggiare l'azienda,

convinti che per sostenere investimenti così importanti non si possa né autofinanziarsi, né ricapitalizzare l'azionista pubblico. È necessario secondo Mario Ghini, responsabile Uilm della cantieristica, che «il governo definisca strumenti d'intervento che permettano a Fincantieri di rafforzare l'azienda per il futuro». Di fronte a questa apertura la Fim Cisl si mantiene cauta, e propone di verificare prima dell'incontro con l'azienda, del prossimo 21 febbraio, «la concreta dimensione del fabbisogno finanziario e le modalità per il suo reperimento». Ma se Bruno Vitali, segretario Fim, veste i panni del temporeggiatore, il suo omologo della Fiom, Sandro Rossi, non trattiene il disappunto. E annuncia lo stato d'agitazione di tutto il gruppo. Tutti fermi dunque, trattative arenate. Per capire come mai i punti di vista siano diametralmente opposti, bisogna partire dallo stato del gruppo. Fincantieri è leader mondiale nella

costruzione di navi da crociera, con oltre il 45 per cento del mercato, che costituisce il 60 per cento dei 2,2 miliardi di fatturato. Controlla il 30 per cento del mercato dei grandi traghetti, mentre il settore militare contribuisce per il 20 per cento ai ricavi. Con 51 milioni nel 2005 i conti sono più che in attivo, e i debiti a zero. I dipendenti sono nove mila e quasi 18mila lavorano nell'indotto. Il progetto dell'ad Bono prevede l'acquisizione di diversi cantieri nel mondo, legata a importanti commesse. In particolare: uno stabilimento dell'ex Unione Sovietica in Ucraina

Dalle acquisizioni in Ucraina e India timori per la delocalizzazione di parte della produzione

dalle dimensioni cinque volte più grandi di quelle di Monfalcone (Gorizia, il più grande cantiere italiano) da dedicare alla costruzione di navi energetiche; una joint venture indiana con i tedeschi della Man, per produrre con la Isotta Fraschini (300 lavoratori) motori e parti meccaniche; e l'acquisizione di uno stabilimento in Usa per la produzione militare. Per fare tutto questo c'è bisogno di 800 milioni, ma Fincantieri ha una capacità di autofinanziamento di 50 milioni l'anno. Soldi che sarebbero sufficienti, secondo la Fiom, per sostenere gli impegni del mercato e per stilare un piano realistico. «Non è pensabile - dice Sergio Rossi della Fiom - che nell'era della globalizzazione si faccia un piano quinquennale. Inoltre, i ritmi frenetici della Borsa votati a profitto e dividendi rischiano di stressare fino al collasso la capacità produttiva». Tesi rafforzata da Stefano Zara, candidato per l'Unione a Genova ed ex presidente degli in-

dustriali locali: «Per Fincantieri - sostiene - andare in Borsa è rischioso. Per la particolarità della produzione a bassa redditività e alto impiego di manodopera e per un mercato in crescita ma che alla fine dovrà fermarsi». A questo, si aggiunge per la Fiom la preoccupazione che delocalizzare all'estero voglia dire licenziare in Italia.

Crac Parmalat, stop al maxiprocesso

Il maxiprocesso, almeno per ora, non si farà. L'obiettivo dei legali di Calisto Tanzi di portare l'ex patron di Collecchio alla stessa sbarra di Cesare Geronzi nel processo che deve far luce sul crac Parmalat per il momento è naufragato. Il gup Domenico Truppa ha infatti respinto l'istanza di riunificazione, in fase di udienza preliminare, dei vari filoni parmigiani del processo. Con l'ordinanza con cui ha respinto l'istanza, il giudice ha disegnato la mappa del processo da qui ai prossimi mesi. Il filone relativo a Parmatour (l'azienda turistica del gruppo) e quello che riguarda la cessione delle acque minerali Ciappazzi per il momento restano separati dal processo principale. E andranno in frigo per un paio di mesi. Il 20 febbraio ricominceranno invece le udienze con l'analisi delle questioni preliminari. Obiettivo del tribunale è quello di stralciare con i riti abbreviati già in udienza preliminare molti dei 62 imputati, quelli, soprattutto, con posizioni marginali.

ACCIAIO

Tata rileva l'anglo-olandese Corus Ora è il quinto produttore del mondo

L'indiana Tata Steel ha acquistato la britannica Corus per 6,2 miliardi di sterline (12 miliardi di dollari) diventando così il quinto produttore mondiale di acciaio. Tata ha battuto sul filo di lana la brasiliana Csn, mettendo sul tavolo 608 pence cash ad azione, un terzo più della sua offerta iniziale e più dei 603 pence della Companhia Siderurgica Nacional. Il 70 enne Ratan Tata, membro della nota famiglia indiana e presidente della conglomerata Tata, l'ha quindi spuntata sul 52 enne Benjamin Steinbruch, proprietario della Csn. L'acquisto di Corus è il più grosso takeover indiano di tutti i tempi. E come tale è stato salutato. «Si

tratta di un grande balzo verso la globalizzazione dell'industria indiana» - ha infatti commentato il ministro indiano del commercio, Kamal Nath. Tata ha seguito le orme dell'anglo-indiana Mittal Steel, che nel giugno del 2006 aveva comprato la rivale Arcelor per 26,9 miliardi di euro, divenendo il maggiore produttore di acciaio al mondo, con una capacità di 110 milioni di tonnellate, il 10% del totale globale, quantitativo tre volte superiore a quello del rivale Nippon Steel. Tata l'anno scorso ha prodotto solo 4,4 milioni di tonnellate di acciaio, contro le oltre 18 milioni di tonnellate di Corus.

BREVI

Colgate Palmolive Interrogazione di 30 senatori a Bersani per l'attivazione di un tavolo di trattativa

Trenta senatori hanno presentato ieri una interrogazione parlamentare al ministro dello Sviluppo economico, Pierluigi Bersani, nella quale si chiede di attivare da subito un tavolo di trattativa insieme agli enti locali interessati ed alle organizzazioni sindacali con l'obiettivo di discutere con i vertici societari della Colgate Palmolive un piano industriale incentrato sul rilancio dei comparti produttivi di Anzio.

Isof I precari dell'istituto in agitazione da tre giorni

I precari dell'Isof (Istituto per lo sviluppo della formazione professionale dei lavoratori), ente pubblico di ricerca, vigilato dal Ministero del Lavoro, sono in agitazione e chiedono la stabilizzazione. Per questo sono in assemblea permanente da tre giorni e «denunciano - si legge in una nota diffusa dagli stessi lavoratori - la gravissima situazione in cui versano i collaboratori privi di contratto dal 31 dicembre 2006».



Quale cultura politica per la sinistra?

ciclo di incontri a cura di Salvatore Veca
febbraio-maggio 2007 - lunedì ore 18

- 5 febbraio **Massimo Salvadori, Michele Salvati**
L'eredità di una lunga storia
- 19 febbraio **Luciano Eusebi, Stefano Rodotà**
Le nuove frontiere della libertà e dignità della persona
- 26 febbraio **Maurizio Ferrera, Chiara Saraceno**
Diritti sociali e welfare rinnovato
- 19 marzo **Valerio Onida, Gianfranco Pasquino**
La democrazia e le sue trasformazioni
- 2 aprile **Enzo Balboni, Gian Enrico Rusconi**
Religione e politica: processi mondiali e problemi italiani
- 7 maggio **Alessandro Colombo, Danilo Zolo**
Il mondo globalizzato: diritto internazionale e multilateralismo
- 14 maggio **Carmen Leccardi, Giacomo Marramao**
La società delle differenze
- 21 maggio **Fulvio Papi, Salvatore Veca**
Esiste ancora l'idea di progresso?

Si ringrazia per il sostegno



Via Borgogna, 3 Milano - 02.795567
segreteria@casadellacultura.it - www.casadellacultura.it