

Fincantieri Intesa sull'integrativo Fiom non firma e sciopera

Accordo senza la Fiom nel gruppo Fincantieri, dove Fim e Uilm hanno firmato il rinnovo dell'integrativo. Secondo quanto fa sapere la Uilm, l'intesa prevede un nuovo premio di risultato di 1.500 euro «che si aggiunge al pregresso». Inoltre, nel caso di ricorso a strumenti come la cassa integrazione ordinaria, l'azienda garantirà la maturazione delle ferie, i par e i ratei di 13 mensilità e il premio di produzione. E riconoscerà per il personale in cig i ticket restaurant e un rimborso giornaliero di 5 euro per le spese di viaggio a fronte dell'avvio di percorsi formativi. Per la Fim, l'accordo «migliora il salario dei lavoratori e introduce importanti tutele». Concorde l'Ugl, soddisfatta del risultato. Mentre per la Fiom, che non considera chiusa la vertenza, la firma separata rappresenta «un attacco ai diritti dei lavoratori e alla democrazia sindacale». Per oggi il sindacato ha indetto «in tutti gli stabilimenti del gruppo due ore di sciopero con assemblee nelle quali verranno illustrate le ragioni del rifiuto dell'accordo separato».

24 MINUTI

Protesta davanti alla sede del Sole24ore dei lavoratori, un centinaio, distributori di "24minuti", free press del quotidiano confindustriale: «Sfruttati e poi gettati via»

conseguenze anche sulla filiera della componentistica». Enzo Masini coordinatore auto della Fiom è esplicito: «Servono nuovi modelli. Subito. A Termini c'è la Y, a Pomigliano modelli Alfa che non si vendono, anche quelli di Cassino, con Bravo Croma e 147, sono in mezzo al guado. E a Mirafiori (Multipla, Idea, Musa, Mito e teoricamente Thesis, ndr) le cose non vanno bene». Due o tre settimane di cig al mese: si salva soltanto Melfi, mentre le Panda e le 500 arrivano dalla Polonia. «In prospettiva si può pensare a realizzare in Italia e per il mercato europeo le Alfa Romeo destinate agli Usa». Il governo deve fare la sua parte. La convocazione per il 9 aprile non è sufficiente. «Ci sarà la Confindustria e non la Fiat», lamenta Masini. ❖

IL LINK

PER SAPERNE DI PIÙ
www.bloomberg.com



Chrysler e Fiat la loro alleanza può cambiare l'industria dell'auto

Intervista a Giuseppe Berta

Marchionne si gioca il futuro suo e dell'azienda

La personalità del manager il punto di forza del Lingotto. Una sfida colossale: rifare in un anno e mezzo un'azienda da archeologia

ORESTE PIVETTA

MILANO
opivetta@unita.it

Una catarsi. C'era una volta l'America che salvava l'Italia. C'era la General Motors che avrebbe dovuto salvare la Fiat (quando Wagoner, proprio Wagoner, stringeva patti con Cantarella). Adesso ci si deve chiedere se la Fiat riuscirà a salvare la Chrysler. L'enfasi patriottica di certa stampa non oscura la preoccupazione. Ne chiediamo al professor Giuseppe Berta, storico dell'industria e grande esperto di cose Fiat.

Una sfida mondiale. Professor Berta, ce la farà la Fiat a vincere la sfida?

«Chi può dirlo. Certo avrà di fronte giorni di fuoco. Le premesse dicono tutto della difficoltà. Le sentenze espresse dalla commissione voluta dal presidente Obama sono state durissime. Si può leggerle su internet. Il gruppo guidato da Steven Rattner ha lavorato bene per un mese sull'intera area del Michigan. Dopo l'analisi dello stato della crisi, c'è il giudizio severissimo sulle responsabilità del management: per chiarire che l'amministrazione Obama non fa sconti a

nessuno. Come se ne esce? L'ha risposta l'ha offerta Ronald Bloom, uno dei componenti della commissione, con una immagine efficace, per quanto non proprio raffinata: il paziente che afferra per i testicoli il dentista con il trapano in mano e dice minaccioso: "Adesso non facciamoci del male a vicenda". La filosofia è semplice: tutti debbono rinunciare a qualcosa, dai bond ai benefit previdenziali e sanitari, tutti gli stakeholder devono soffrire la loro parte. Questo per dire quanto sarà in salita il cammino della Fiat nell'alleanza...».

Alleanza voluta dalla Chrysler...

«Bob Nardelli, il Ceo americano, aveva presentato un piano e due ipotesi diverse: la prima in solitudine, la seconda con la Fiat. Nardelli, nell'indicare le due strade, aveva di fatto scelto quella italiana. Tanto è vero che, con un po' di furbizia, aveva già lunedì anticipato la notizia di un accordo che ancora non esisteva...».

Perché questa determinazione?

«Quella della Chrysler è una situazione particolare non solo dal punto di vista industriale, ma anche del suo azionariato, diviso tra la Daimler (con il venti per cento) e il fondo Cerberus che non sa che fare. Fiat, per la sua dimensione, può rappresentare

una soluzione non troppo invadente del problema...».

La partita sarebbe in pareggio. Ma questo spiega tutto?

«C'è stato un incontro tra la squadra di Obama e la Fiat. L'ingegner Altavilla ha presentato un abbozzo di piano industriale. L'impressione è stata buona. C'era anche Marchionne, che è andato oltre, conquistando la platea, perché in America ha saputo fare il manager americano. È ben raro il caso di un manager europeo che sappia muoversi come un americano, che sappia entrare nella parte dei suoi interlocutori».

Un successo personale, dunque?

«Marchionne è stato informale, diretto, simpatico. Ha dimostrato d'essere italiano, europeo, ma di saper ragionare da americano. Ha imposto la sua immagine di risanatore. Diventa lui il punto di forza della Fiat. Marchionne fa la differenza. Così si è arrivati all'endorsement di Obama, il pronunciamento che ha destato tanto clamore. Dopo di che Marchionne si troverà un compito immane: eredita un'azienda, che sta all'archeologia industriale più che all'industria, dovrà rifarla in un anno e mezzo, rimettere a posto le linee, introdurre nuove tecnologie di processo, risolvere il problema dei venditori, che dovranno passare dai giganteschi SUV alla Cinquecento. Sempre che il consumatore americano sia disposto a convertirsi. Ma questa è anche la scommessa di Obama».

Anche per l'Italia?

«Se va bene è un colpaccio, perché la Fiat potrà davvero presentarsi sulla scena mondiale come un competitore globale: in Europa, negli Usa, in Brasile, nei paesi emer-

Il leader

Ha convinto i partner

dimostrando di saper

ragionare come loro

Questo spiega il giudizio

favorevole di Obama

genti, in India, dove mi pare pochi abbiano sottolineato abbastanza la svolta di Tata con l'avvio della produzione della Nano».

Tutto questo dovrebbe rafforzare il sistema industriale italiano?

«Se si guarda a Nord l'Italia della fabbrica è tutt'altro che morta».

Perché è stato licenziato Wagoner?

«Non solo per la gestione passata, ma anche perché ha presentato un piano di salvataggio ricattatorio: in sintesi, rilanciare Gm vi costerà tanto, ma se non pagate l'emergenza sociale vi costerà molto di più. Obama non ha gradito...».