

L'intervista. Il giuslavorista e senatore del centrosinistra analizza i risvolti dell'intesa di Mirafiori

«Naturale per Fiat estendere l'accordo»

Pietro Ichino (Pd): corretto applicare lo stesso modello a Melfi e Cassino

DALLA REDAZIONE

ROMA. A Mirafiori è il primo giorno di lavoro dopo il referendum e la Fiom promette ai lavoratori che non li lascerà soli. Marchionne, dal canto suo, vola negli Usa ma prima rilascia un'intervista a tutto campo sull'accordo. Così, dalle edicole parte il tam-tam di voci che raggiunge tutti gli stabilimenti Fiat. Chi ha approvato la svolta loda il manager. Chi, invece, s'è battuto per il no continua la guerra al Lingotto perché nel momento stesso in cui l'Ad ha stabilito delle regole al di fuori della contrattazione nazionale è diventato un alieno mistificatore e affossatore dei diritti. Eppure, accordi simili a quello approvato a Mirafiori sono diffusi nel tessile, nella siderurgia, nella chimica o nell'agroalimentare. Dove "big" del calibro di Barilla, Lavazza e Ferrero hanno per esempio trattato (complice la Cgil fino al ventunesimo turno di lavoro settimanale. Per Pomigliano e Mirafiori, invece, i diciotto turni sono stati visti (dalla Fiom, dalla Cgil in generale e da una parte della sinistra) come fumo negli occhi. Peggio è successo ieri, quando Marchionne ha detto di voler portare a Melfi e Cassino il modello Mirafiori. Un'operazione della quale, secondo il giuslavorista e senatore del Pd, Pietro Ichino, «non c'è proprio nulla di cui stupirsi».

avremmo che da rallegrarcene, visto quanto il nostro Paese è oggi chiuso agli investimenti stranieri».

Lei è stato uno di quelli che più di altri si è speso per spiegare alla gente in cosa consistesse la "rivoluzione Marchionne" e perché Fiat per competere sul mercato avesse bisogno di una scossa di quel tipo. Quali schemi ed equilibri rompono il caso Pomigliano prima e Mirafiori dopo, in merito alle relazioni industriali?

«Sei anni fa ho pubblicato un libro - "A che cosa serve il sindacato", edito da Mondadori - per mostrare come la regola della rigida inderogabilità del contratto collettivo nazionale abbia l'effetto di chiudere il nostro sistema economico ai piani industriali più innovativi e in particolare alle grandi multinazionali straniere».

Cosa ci insegna la vicenda-Fiat?



Pietro Ichino

«La vicenda Fiat segna una svolta netta rispetto a sessant'anni nei quali il nostro sistema delle relazioni industriali è stato retto da quella regola. Credo che, complessivamente, questo sia un bene. Naturalmente questo richiede che si colmi la lacuna normativa con una nuova cornice di regole».

La Fiom minaccia il ricorso ai Tribunali, la mobilitazione e ogni altra iniziativa contro l'applicazione dell'accordo. Che giudizio dà, rispetto a quello che abbiamo visto e che ancora vediamo, della linea scelta dalla Fiom?

«La Fiom si oppone molto vigorosamente alla svolta di cui abbiamo parlato. In un sistema retto dal principio del pluralismo sindacale, questo sarebbe del tutto fisiologico, se non fosse che la Fiom tende a squalificare tutte le altre componenti del movimento sindacale che non la pensano allo stesso modo».

E della Cgil più in generale che giudizio dà? Crede che Susanna Camusso avrebbe dovuto/potuto fare qualcosa che non ha fatto?

«Su questo punto, e in particolare rispetto al vertice attuale della Cgil, è ancora presto per esprimere un giudizio sul suo operato in questa vicenda».

EMANUELA ZONCU

MARCHIONNE

«I lavoratori parteciperanno agli utili»



DALLA REDAZIONE

ROMA. Gli umori di Sergio Marchionne dopo il sì di Mirafiori sono racchiusi nella parte finale di una risposta che il manager dà al direttore di Repubblica: «È impossibile che negli Usa dicano che gli ho salvato la pelle e qui la pelle vogliono farmela». L'Ad si affida al quotidiano di Eugenio Scalfari per fissare obiettivi e per rendere noto che dopo Pomigliano e Mirafiori il nuovo contratto investirà anche gli stabilimenti di Melfi (Potenza) e Cassino (Frosinone).

Nonostante il vespaio di polemiche che ha generato l'intenzione del manager di estendere l'accordo oltre i confini torinesi, nell'intervista di ieri ci sono due elementi importanti. Il primo: Marchionne conferma gli investimenti promessi. Il secondo: l'Ad di Fiat mette al centro del suo progetto di sviluppo i lavoratori, rendendoli partecipi del suo disegno aziendale e soprattutto della condivisione agli utili societari che si produrranno nel medio termine. E quasi parlando alle maestranze, Marchionne promette: «L'accordo di Mirafiori dovrebbe consentire una maggiore efficienza nella gestione del costo degli impianti, fatemelo migliorare e alzerò i salari. Possiamo arrivare al livello della Germania e della Francia».

Il numero uno del Lingotto - che sarà nuovamente a Torino per il consiglio d'amministrazione che il 27 gennaio dovrà esaminare i conti 2010 -

non ci sta ad essere identificato come colui che ha cercato la rottura con la Fiom. Un'intervista per certi versi distensiva, dopo giorni di violenza verbale. Ma dall'altra parte è sempre muro contro muro.

La Fiom non arretra di un millimetro rispetto alle posizioni ostruzioniste già espresse nei giorni scorsi. Oliviero Diliberto, portavoce nazionale della Federazione della sinistra, cerca di amplificare la voce della Fiom rifacendosi al concetto di modernità di Marchionne, che a suo modo di vedere «mal si addice con il concetto di civiltà, che anche il mondo padronale dovrebbe rispettare». Ma alla richiesta di Landini&c. di riaprire la trattativa continuano a rispondere gli altri sindacati, fermi sul no. Ultimo, in ordine di tempo ma non di importanza, la Cisl di Raffaele Bonanni che sebbene non immagini «una Mirafiori senza la Fiom, ma nemmeno una Mirafiori solo con la Fiom», ammonisce: «Sull'opportunità di riaprire la trattativa si sono già espressi i lavoratori, questo non è un gioco di società». Intanto, come ha ricordato Emma Marcegaglia, lunedì Federmecanica e sindacati torneranno a discutere per definire una normativa specifica per l'intero settore dell'auto. «Non appena ci sarà il contratto c'è la volontà di rientrare in Confindustria da parte di Fiat attraverso le due newco di Mirafiori e Pomigliano d'Arco», ha detto il presidente degli Industriali.

E.Z.

SVOLTA NISSAN

Barcellona più flessibile come Torino

Il modello Mirafiori si fa strada anche a Barcellona. Stavolta però il Lingotto non c'entra. Sotto i riflettori c'è infatti la multinazionale giapponese Nissan, che ha deciso di assegnare alle sue fabbriche catalane di Barcellona e Montcada, la costruzione di un nuovo pick up destinato al mercato europeo, "battendo" così le concorrenti marocchine e sudamericane. Qual è l'analogia tra il modello torinese e quello spagnolo? Che in cambio dell'investimento di 80 milioni di euro anche i lavoratori di quegli stabilimenti la settimana scorsa hanno accettato con un referendum un piano di flessibilità e di contenimento salariale.

È il quotidiano El País a rendere noto come la decisione dovrebbe garantire i posti di lavoro dei due impianti per 10 anni circa. Le modifiche al contratto collettivo accettate dai lavoratori dei due stabilimenti prevedono fra l'altro un congelamento degli stipendi nel 2012 e un aumento limitato allo 0,5 nel 2013, oltre a nuove formule di flessibilità degli orari. I lavoratori si sono inoltre impegnati ad un aumento della produttività del 6% e ad un incremento del tempo di lavoro effettivo da aprile.

Sopra, l'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne ha annunciato di voler esportare il modello contrattuale di Mirafiori (a destra) anche a Cassino e Melfi



L'indagine. Maxi-stipendi e buonuscite da capogiro per i dieci nomi più in vista della finanza italiana

Faro della Consob sui manager più ricchi

Sergio Marchionne nel 2009 ha guadagnato 4,78 milioni di euro ma è già nella lista, al settimo posto nella classifica dei dieci manager più pagati. In testa (secondo le elaborazioni del Sole 24 Ore) ci sono Carlo Puri Negri (Pirelli Re, 15,2 milioni di

invece, si trovano Pier Francesco Guarguaglini (Finmeccanica), Paolo Scaroni (Eni) e Alessandro Profumo (Unicredit), che di milioni ne hanno incassato rispettivamente 4,7, 4,4 e 4,26. Numeri da capogiro, anche se tra il 2007-2009 i guadagni degli ad delle società quotate, grandi e piccole, si sono ridotti del 26%, pari a 255 milioni di euro.

In cima Tronchetti e Montezemolo

È stata la Consob a riaccendere un faro sui top manager più ricchi, chiedendo maggiore chiarezza nei compensi (buonuscite comprese), ma anche sul cambio dei vertici e sull'autovalutazione dei consigli. Pri-

ma di emanare richieste e raccomandazioni, la Commissione avvia una consultazione col mercato al quale sottopone una bozza, sulla quale attende commenti entro il 7 febbraio. Ma il documento è già molto chiaro: sulle tre questioni «le informazioni attualmente fornite dalle società sono spesso incomplete, generiche e difficilmente comparabili», afferma l'Autorità guidata da Giuseppe Vegas.

In particolare, sui piani di successione al vertice, materia al momento non regolata, secondo la Commissione «recenti vicende societarie» hanno mostrato come sia importante prevedere un piano strutturato anche per selezionare i miglio-

ri candidati alla successione. Altrimenti «la sostituzione di amministratori cessati potrebbe non avvenire prontamente, generando discontinuità e incertezza nella gestione aziendale, con conseguenze negative sia in termini di performance che di reputazione».

Se questo è il capitolo con maggiori novità, è sulla questione stipendi dei top manager che la Consob prevede un intervento più corposo. L'Autorità evidenzia «casi in cui l'informazione sui compensi è fornita in modo aggregato sotto un'unica voce, senza che siano pienamente in-

dividuabili le diverse componenti della remunerazione».

E poi ci sono le buonuscite: il 37% dei grandi gruppi quotati in Borsa prevede esplicitamente un corrispettivo per i propri amministratori in caso di scioglimento anticipato del rapporto, con un 11% che non fornisce notizie in merito. Un comparto nel quale la Consob vuole vederci chiaro, soprattutto nel «mantenimento di benefici di tipo non monetario» (i cosiddetti "post-retirement perks") o nelle «consulenze ad hoc per un periodo successivo alla cessazione del rapporto».

Vegas chiede più trasparenza

Pensa alla comodità di una garanzia che dura 7 anni.

Scopri-la nel nuovo show room Kia.

ORIONE MOTORS

CAGLIARI - VIA MERCALLI 23 - TEL.070.401936

7 ANNI KIA GARANZIA

SOLO DA KIA

Garanzia per le versioni benzina e diesel 7 anni/150.000 km, per le versioni Bi-Fuel 3 anni/100.000 km. Dettagli e condizioni sul sito www.kia-auto e nei concessionari. Consumo combinato (litri/100 km): Venga da 4,7 a 7,0 - Sportage da 5,3 a 8,4. Emissioni CO2 (g/km): Venga da 124 a 164 - Sportage da 139 a 200.