

La banca pronta a rimborsare Obama

L'utile di Jp Morgan batte le previsioni e supera i 2 miliardi

■ ■ ■ Jp Morgan, la seconda maggiore banca americana, ha chiuso il primo trimestre con un utile netto in calo del 10% a 2,14 miliardi di dollari, pari a 40 centesimi per azione. Il risultato batte le previsioni che erano per un utile di 32 centesimi per azioni. Alla crescita ha contribuito l'acquisizione di

Bear Stearns, lo scorso anno, che ha eliminato una banca concorrente dando una forte spinta alle attività di trading di materie prime e all'intermediazione. L'acquisizione di Washington Mutual lo scorso settembre, poi, ha sostenuto ulteriormente gli utili consentendo a Jp Morgan di espandere

ulteriormente la propria rete commerciale nella costa occidentale degli Stati Uniti. A fronte di questa strategia, il colosso Usa ha chiuso il trimestre scorso con un fatturato quasi raddoppiato a 25,03 miliardi di dollari, e con un coefficiente di solidità patrimoniale (il Tier-1) pari all'11,3%. «Potremmo

restituire domani i fondi ricevuti attraverso il programma di aiuti pubblici per le banche americane», ha detto ieri l'amministratore delegato Jamie Dimon, spiegando che l'istituto non ha alcun bisogno di ricorrere al mercato dei capitali per rafforzare il proprio patrimonio.

LiberoLavoro

Se il licenziamento diventa mobbing

■ ■ ■ GABRIELE FAVA

■ ■ ■ Costituisce *mobbing* l'irrogazione di una serie di provvedimenti disciplinari infondati, sproporzionati o manifestamente eccessivi, adottati nel quadro di una specifica volontà di precostituire una base per disporre il licenziamento. È questo quanto affermato dalla sezione lavoro della Suprema Corte (Cass., sez. lav., 20 marzo 2009, n. 6907), che confermando la sentenza d'appello, ha ritenuto infondato il recesso, ordinando la reintegrazione di una dipendente nel posto di lavoro oltre al riconoscimento dei danni da *mobbing*. La Corte, dunque, ha ritenuto che sanzioni disciplinari eccessive, adottate in maniera sostanzialmente pretestuosa, assumono un rilievo autonomo e una valenza di vero e proprio *mobbing* quando lo scopo di queste sanzioni è costruire un apparente motivo di recesso.

La pronuncia della Cassazione e la sua motivazione destano non poche perplessità soprattutto alla luce delle differenze esistenti tra *mobbing* e licenziamento. Ma sul punto ci torneremo tra poco. Il *mobbing*, com'è ormai noto, è una forma di terrore psicologico realizzato per una durata apprezzabile, nei confronti di uno o più lavoratori, ad opera del datore di lavoro oppure di colleghi. Tale attività costituisce un vero e proprio atto di persecuzione allo scopo di danneggiare il lavoratore, inducendolo a dimettersi o a rinunciare a determinati incarichi. Il licenziamento, invece, è l'atto con il quale il datore di lavoro recede unilateralmente dal contratto di lavoro. Per essere legittimo lo stesso deve essere necessariamente sorretto da una giusta causa o da un giustificato motivo. In caso contrario, il licenziamento è illegittimo con tutte le conseguenze anche risarcitorie previste dalla legge e in particolare dallo Statuto dei lavoratori.

Da una breve analisi delle fattispecie emerge con evidenza come il *mobbing* ed il licenziamento non possano essere cumulati trattandosi di situazioni inconciliabili. L'obiettivo che il *mobber* si propone, infatti, è l'espulsione del lavoratore costringendolo a dimettersi senza ricorrere al licenziamento. Proposito del *mobber* è, ancora, allontanare il lavoratore senza correre il pericolo delle conseguenze economiche che discendono dal licenziamento illegittimo. In questo senso, quindi, delle due l'una: o c'è *mobbing* oppure un licenziamento illegittimo. Tutte e due no.

Con la pronuncia del 20 marzo scorso il Supremo collegio ha allargato le "maglie" del *mobbing* creando un precedente di non poco conto. In questo senso, infatti, condotte illegittime già tutelate dall'ordinamento potrebbero essere *mobbing* aprendo di fatto la strada a duplicazioni di risarcimenti.

Di fronte al licenziamento illegittimo il datore di lavoro potrebbe essere condannato anche al pagamento di danni civili quali per esempio danni biologici, danni morali, danni esistenziali ovvero anche danni alla vita di relazione che, da questo punto di vista, si cumulerebbero con quelli già previsti dalla legge 300/1970 per il licenziamento illegittimo.

In definitiva, è necessario che il *mobbing* rientri nei propri limiti e non sia cumulato con altre situazioni già tutelate dall'ordinamento. Solo così si evita che i datori di lavoro si vedano costretti a subire conseguenze particolarmente gravose e ingiustificate per i loro comportamenti ogni qual volta non sussista un reale intento persecutorio nei confronti del lavoratore. Da questo punto di vista, si auspica, quindi, che la sentenza non trovi seguito in giurisprudenza.

* www.favalex.it

Vendite boom in Germania

In Europa un'auto su dieci è Fiat

Il mercato continentale perde colpi ma la quota del Lingotto sale dal 7,4 al 9,2%

■ ■ ■ CLAUDIO NOBIS

■ ■ ■ Sono stati sufficienti i risultati positivi di tre soli mercati "pesanti", come Germania, Francia e Italia sostenuti dalle recenti iniezioni "ricostituenti" a colpi di incentivi, per dare un'immagine di miglioramento all'intero mercato automobilistico europeo nel mese di marzo, concluso con un totale di 1.506.000 vetture consegnate pari al -9% rispetto al 2008 e, di conseguenza, nel primo trimestre dell'anno, chiuso a 3,4 milioni di nuove auto con una "perdita" di oltre 700 mila unità, ovvero il 17,2% in meno sul trimestre dell'anno scorso. In effetti non sarebbero cifre tanto strabilianti se non fossero viste a confronto con i primi due mesi di quest'anno che indicavano un trend ben peggiore: -27% in gennaio e -22% in febbraio.

Solo 160.000 vetture in meno sul mese di marzo, spalmate sui 27 Paesi dell'Unione (una media di 6.000 vetture a Paese), e perfino il -17,2% del trimestre (con un calo inferiore di 10 punti rispetto a gennaio) sono cifre statisticamente rilevanti e tali da annunciare i primi segnali di ripresa.

Ma le statistiche portano come sempre a visioni distorte della realtà che, in questo caso, è rappresentata solo dall'eccellente +40% del mercato tedesco, dal +8% di quello francese e dal più modesto +0,24 di quello italiano, se non altro senza un segno negativo. Gli altri 24 mercati (salvo mini aree come la Repubblica Ceca e la Slovacchia) sono invece ancora in gravi difficoltà a cominciare dagli ultimi due membri della "vecchia" Europa dell'auto, Spagna e Gran Bretagna, in discesa rispettivamente del 38,7 e del 30,5%.

La crisi dell'auto spagnola è di certo una delle più inquietanti d'Europa mentre il mercato si avvia a consolidare una caduta del 45% senza visibili spiragli di recupero e, per altri versi, lo è ancor più quella britannica il cui mercato nel marzo 2008 era con larghissimo margine il primo d'Europa e secondo nel trimestre a breve distanza dalla Germania.

I consuntivi delle immatricolazioni diramati ieri dall'Acea (i costruttori europei), hanno così consentito di confermare una volta di più che senza gli aiuti di Stato (ma fino a quando?) i mercati di tutta l'area comunitaria grandi, piccoli, vecchi e nuovi membri, non hanno per ora alcuna speranza di rimettersi in moto e che l'unica parola d'ordine resta una sola: incentivi. Quelli che, ad esempio, hanno consentito al gruppo Fiat di far registrare il record assoluto del mese con un +14,3% in Europa (-8,6% sul trimestre) proprio grazie al mercato tedesco sul quale il Lingotto ha potuto avvantaggiarsi perfino più che in Italia perché, come ha detto ieri il presidente Montezemolo, «a Fiat dispone di modelli d'avanguardia, competitivi e a basso impatto ecologico».

Per una volta, dunque, le piccole italiane sostenute da una strategia di marketing quanto mai aggressiva, hanno fatto "banco" coinvolgendo anche Lancia e Alfa Romeo e portando il gruppo nazionale in quinta posizione sul mese e in quarta sul trimestre alle spalle di Ford Europa che pure sta mostrando forti segni di vitalità (in Italia oltre il 10%).

Sempre saldamente in cima alla classifica il gruppo Volkswagen a quota 20,2% seguito da Psa Peugeot-Citroen al 12% in calo del 9,1% sul mese. In linea col mercato.

Le vendite in Europa

Variazioni percentuali marzo 2008-09	
immatricolazioni autoveicoli	
Austria	-11,5
Belgio	-11,9
Danimarca	-22,2
Finlandia	-14,7
Francia	8,0
Germania	39,9
Grecia	-40,3
Irlanda	-53,9
ITALIA	0,2
Lussemburgo	-11,0
Olanda	-25,7
Norvegia	-20,0
Portogallo	-42,1
Spagna	-38,7
Svezia	-23,4
Svizzera	-0,2
Regno Unito	-30,5
MEDIA UE 15	-8,0

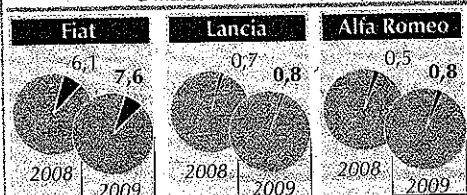
Il calo nel 2009	
Totale vendite gennaio-marzo	
2009	3,1 milioni
2008	3,8 milioni

La classifica	
Quota di mercato a marzo 2009	
Volkswagen	20,0%
Peugeot-Citroen	12,1%
Ford	11,0%
General Motors	9,3%
Fiat	9,2%
Renault	7,9%

Il Lingotto nel continente



Il confronto (quota di mercato dei marchi a marzo 2008 e 2009)



Le immatricolazioni			
	Mar. 2009	Mar. 2008	Var. %
Fiat	108.611	95.470	+13,8%
Lancia	11.044	10.547	+4,3%
Alfa Romeo	10.914	7.731	+41,2%
Altri	786	781	+0,6%
Totale	131.315	114.529	+14,7%

L'accordo Torino-Detroit
 Nuovo piano per Chrysler: rilevarla col sindacato

■ ■ ■ FLAVIO POMPETTI
 NEW YORK

■ ■ ■ Negli ultimi giorni il dibattito tra le soluzioni per la sopravvivenza delle case automobilistiche americane e il loro fallimento è stato rilanciato dalla richiesta di Marchionne di una revisione sostanziale dei contratti della Chrysler, e il rifiuto del presidente della union canadese Lewenza di tagliare 19 dollari l'ora dalla busta paga di un operaio. Senza contare che ci sono ben altri fattori che stanno ostacolando l'accordo con la Fiat, come il rifiuto dei creditori di scontare 80 centesimi su ogni dollaro loro dovuto pensando di ottenere di più con il fallimento. Marchionne dal canto suo ha già detto che l'operazione ha il 50% di possibilità di andare in porto e ieri Montezemolo ha ribadito che l'accordo è «un fatto importante per Fiat e per l'industria italiana, ma resta da vedere se si può realizzare. Altrimenti c'è un piano B ben presente davanti a noi». La delicata questione contratti che la prossima settimana verrà affrontata a Detroit anche dagli esponenti di Fim-Cisl, merita dunque un ulteriore sguardo ravvicinato.

Un lavoratore sindacalizzato nel settore auto, in Usa come in Canada, percepisce una paga oraria di circa 55 dollari (29 di compenso base, più 14 tra ferie straordinarie e 12 di assicurazione medica, con-

tribuiti al fondo pensione e tasse). Negli impianti del sud, aperti dai giapponesi, la media è di 46 dollari l'ora (26 di paga base, 9 di ferie e straordinari, 11 di contributi). La vera differenza, in effetti è nel costo delle pensioni: le tre case americane che operano da un secolo negli Usa pagano un assegno mensile a 600.000 ex dipendenti e questa spesa aggiunge 16 dollari alla paga oraria. Le case giapponesi che hanno aperto gli impianti 30 anni fa hanno appena 20.000 pensionati il cui costo aggiunge solo 3 dollari l'ora. I due rispettivi totali sono quindi di 71 e 49 dollari. La questione della disparità è stata affrontata nell'ultimo contratto del 2007, trasferendo al sindacato il fondo malattie e concordando un doppio livello di impiego con paghe dimezzate e minori previdenze per i nuovi assunti.

Intanto, in serata, dagli States arrivano le ultime indiscrezioni: Fiat e il sindacato United Auto Worker (Uaw) potrebbero diventare i principali azionisti di Chrysler se la casa automobilistica riuscirà a soddisfare entro il 30 aprile le richieste dalla task force per l'auto creata dall'amministrazione Obama. Lo rivela Automotive News citando fonti vicine ai negoziati. Le quote detenute dagli attuali azionisti, quello di maggioranza Cerberus Capital Management e quello di minoranza Daimler sarebbero quindi azzerate nell'ambito della ristrutturazione finanziaria di Chrysler.