

TRENI: SINO ALLE 21 LO SCIOPERO INDETTO DALL'ORSA

MILANO Si preannuncia una domenica difficile per chi decide di mettersi in viaggio in treno. È infatti scattato da ieri sera alle 21.00 lo sciopero ferroviario che si concluderà oggi, sempre alle 21.00. La protesta è stata indetta dall'Orsa (Organizzazione sindacati autonomi), perché venga emanata una norma che renda finalmente obbligatoria l'applicazione del Contratto Collettivo Nazionale delle attività ferroviarie a tutte le imprese che operano nel settore, per la tutela delle retribuzioni e il recupero del potere d'acquisto dei salari rispetto all'andamento del costo della vita e, infine, per un orario di lavoro improntato a conseguire obiettivi di qualità e sicurezza.

Secondo le stime di Trenitalia potrebbero circolare circa la metà dei treni previsti a lunga percorrenza. Quindi su 598 treni di lungo e medio percorso generalmente in orario nelle

24 ore interessate allo sciopero ne circoleranno 300, inclusi i 41 garantiti dall'accordo azienda-sindacati a partire dalle 18.00 di oggi. Secondo le previsioni dell'Orsa invece viaggerà solo il 25% del totale dei treni (il calcolo è fatto tenendo conto anche dei treni regionali e locali). Infatti, poiché la protesta si svolge in una giornata festiva non potranno essere garantiti - come prevede la legge - i treni regionali, interregionali e diretti, che rischieranno quindi di subire soppressioni o limitazioni di percorso.

Trenitalia comunque invita chi dovesse mettersi in viaggio a verificare la partenza del treno prescelto prima di recarsi alla stazione, rivolgendosi al servizio Fs Informa al numero telefonico 8488-88088 oppure consultando il sito www.trenitalia.it.

IG METALL, ANCHE BERLINO ACCETTA L'ACCORDO

MILANO La vertenza per il rinnovo del contratto dei lavoratori del settore metalmeccanico in Germania è stata appianata anche nei Laender Berlino e Brandeburgo. E lo sciopero in atto è stato sospeso con effetto immediato.

L'accordo è stato raggiunto nella notata di venerdì dopo dodici ore di trattative tra i rappresentanti del sindacato Ig Metall e dell'associazione dei datori di lavoro regionale Vme, che fino all'ultimo hanno tentato di respingere l'intesa giudicandola troppo onerosa. Le parti hanno deciso di accogliere in toto l'accordo-pilota raggiunto quattro giorni fa nel Baden-Wuerttemberg (sud ovest della Germania), con un'approvazione a larghissima maggioranza. Subito dopo, il sindacato ha deciso di interrompere gli scioperi in atto da lunedì scorso, e di revocare quelli già indetti per la prossima settimana.

I problemi maggiori, oltre che a Berlino, si sono avuti nell'est, per l'opposizione di molti imprenditori. Sempre a est, inoltre, il sindacato ha chiesto la parificazione dell'orario di lavoro con i Laender occidentali: nella ex Germania dell'est, infatti, si lavora 38 ore settimanali rispetto alle 35 delle regioni dell'ovest, a parità di salario.

L'accordo raggiunto ieri significa per i circa 99mila metalmeccanici di Berlino e Brandeburgo un aumento salariale del 4% a partire da giugno, e un altro del 3,1% dal giugno 2003. A maggio sarà pagato un forfait un tantum di 110 euro. Il contratto vale fino a fine 2003.

La settimana prossima, dal 23 al 27, l'accordo-pilota sarà sottoposto al voto degli iscritti al sindacato: per passare è necessario raggiungere almeno il 25% dei consensi.

l'Unità
ONLINE
nasce
sotto
i vostri
occhi ora
dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce
sotto
i vostri
occhi ora
dopo ora
www.unita.it

Fiat, fuori dal Lingotto la crisi più dura*Cofferati: gli esuberanti sono più consistenti di quelli riconosciuti finora dall'azienda*

Giovanni Laccabò

MILANO Gestire la crisi Fiat: chi la fa facile come l'azienda, e chi al contrario, come il sindacato, la valuta in tutta la sua gravità. «L'azienda - ha sottolineato Cofferati - era partita dicendo che si trattava di un numero limitato di persone e che non c'erano problemi. Poi si scopre che l'azienda riconosce che, tra diretti e indiretti, il numero delle persone che rischiano è attorno alle 10 mila. Io credo che sia ancora una stima contenuta, perché le dimensioni di caduta della crisi sull'indotto sono difficili da quantificare ma, realisticamente, possono anche essere più consistenti dei numeri che sono stati fin qui detti nelle decisioni e incontri ufficiali». L'azienda, secondo il segretario della Cgil, non deve «riproporre la banalissima equazione perdo tanti miliardi e se mi libero di tante persone così i conti vanno in pareggio. La Fiat deve individuare con precisione quali sono le risorse di cui dispone per fare dei progetti industriali, poi deve definirli. La Fiat ha perso risorse ingenti, ha problemi di mercato, deve decidere prioritariamente se considerare importante il settore dell'auto nel suo agglomerato produttivo». «Credo che la Fiat - ha aggiunto Cofferati - debba restare un'azienda italiana che investe nel settore dell'auto e riconfermare che questo non ha un peso marginale».

Gravità della crisi dunque a partire anche dalla cessione degli asset che ha visto entrare in gioco Comau, oltre a Marelli. Spiega il segretario Fiom Giorgio Airaud: «Se la Fiat riuscirà a completare la cessione di Marelli e a vendere Comau, sarà l'unica produttrice di auto al mondo sprovvista di componentistica di pregio: Marelli vuol dire elettronica e componenti non ancora maturi, come il climatizzatore, di cui non tutti i modelli Fiat sono provvisti». Ma ancora più grave è la cessione di Comau, costruttrice di macchine per fare le macchine: «Senza Comau, Fiat sarà l'unica al mondo che non possiede i sistemi di produzione». Sarebbe un produttore d'auto che non controlla le macchine per fare le auto. La cessione di

Massimo Burzio

TORINO Venti nuovi modelli entro il 2005. È questa una delle strategie Fiat Auto per uscire dalla crisi, assieme ad investimenti nella rete commerciale, allo stop alle vendite poco redditizie come quelle a «km zero» e agli autonoleggi.

La sfida, non c'è che dire, è ambiziosa ma soprattutto non permette, vista la situazione, errori. Anche perché attaccare le fasce alte di mercato, inevitabilmente porterà la Lancia Thesis (che arriverà presto) e la «grande» Fiat, la New Large erede della gloriosa Cromo e della Marea (prevista per fine 2004 - inizio 2005), a scontrarsi con il monopolio tedesco di Audi, Bmw e Mercedes nelle auto di lusso. O, alla meglio, a combattere anche con altri costruttori generalisti come la stessa Volkswagen, i francesi, la stessa Opel, la Ford, per non parlare dei

vertenza**Martedì l'incontro Maroni-sindacati**

MILANO Dovrebbe tenersi tra martedì e mercoledì l'incontro tra il ministro del Welfare, Roberto Maroni e i sindacati dei metalmeccanici sulla vertenza Fiat. La convocazione - secondo quanto si è appreso - dovrebbe partire lunedì. Maroni incontrerà i rappresentanti di Fiom, Fim, Uilm e Fismic a Roma dopo aver incontrato ieri a Milano l'amministratore delegato dell'azienda Paolo Cantarella.

«La soluzione alla crisi della Fiat non si trova attraverso la riduzione del personale, questo è il punto centrale del nostro disaccordo con la Fiat». Il segretario nazionale della Uil, Luigi Angeletti, a Bergamo per inaugurare la nuova sede provinciale della Uil, ha parlato del momento di grave difficoltà attraversato dalla casa automobilistica torinese. Secondo Angeletti il vero dato preoccupante è che la crisi della Fiat non dipende da un eccesso di personale, non siamo infatti in presenza, sostiene, di crisi come quelle verificatesi negli anni '80 e '90.

«Il vero problema - ha concluso Angeletti - è che il gruppo non è in grado di produrre modelli di successo apprezzati dalla clientela».

Comau apre dunque un problema sul profilo industriale.

L'altro grosso nodo è appunto quello dell'occupazione. Anche Airaud: «guardare ai 3mila esuberanti come ad un problema gestibile è una valutazione viziosa da vecchi schemi, come se la Fiat fosse quella degli anni Settanta, detentrica di tutto il ciclo dell'auto che occupava oltre 100 mila

Giorgio Airaud (Fiom): la cessione di Comau apre un problema serio sotto il profilo industriale

persone. Negli ultimi 20 anni il ciclo è cambiato: ora il costruttore finale controlla la catena del valore, ma ne ha deconcentrato funzioni e costi: l'80% dell'auto si costruisce fuori dagli stabilimenti finali». Dal punto di vista della catena i 3 mila esuberanti si moltiplicano e incidono pesantemente sulla componentistica, appesantita dalle cessioni: Fiat ha scaricato i costi su imprese che hanno rilevato strutture industriali spesso inefficienti, da ristrutturare, e usate per ridurre i costi del 15% ogni tre anni. Ogni tre anni Fiat chiede uno sconto sulla fornitura del 5% all'anno.

A sua volta, per far fronte alla riduzione dei costi, la componentistica è entrata in una spirale, uno stato di ristrutturazione permanente con uso massiccio di cassa integrazione e mobilità verso le pensioni, le stesse

che ora Fiat propone a Maroni come strumento soft: licenziare gli ultra 50enni che nell'arco di tre anni raggiungono la pensione, ma nella componentistica, rileva Airaud, non c'è più spazio per gli ammortizzatori soft, perché la ristrutturazione è già passata: non esistono più lavoratori con quelle caratteristiche anagrafiche: «I 3mila che Fiat pensa di espellere in modo soft, si ripercuotono sulla componentistica come veri licenziamenti». Non solo i componenti, ma anche collegate come Powertrain. «Dei circa 800 addetti, gli esuberanti annunciati saranno 500, ma 500 esuberanti su 800 significano chiudere le Meccaniche di Torino per sempre. E quei 500 sarebbero tutti licenziati secchi, perché nessuno di loro ha i requisiti per la pensione».

La crisi Powertrain è diffusissima

in tutta la componentistica: da settembre ad oggi qualcuno, non fidandosi della gestione Fiat, si è «portato avanti» preparandosi a gestire l'eventuale calo: la multinazionale Lear che fornisce sedili ha annunciato 300 esuberanti: il suo organico è sceso del 30%, ma tutti ritengono che quei 3 mila ne nascondano altri perché la cig è pesante e scatta proprio alle porte del-

L'indotto ha già ristrutturato Per gli ammortizzatori «soft» non c'è più spazio



L'ingresso dello stabilimento Fiat di Mirafiori

Andrea Sabbadini

Vendite d'auto Un calo a due cifre anche per maggio

MILANO Il calo continua. L'emorragia di vendite del settore automobilistico, dopo aver inanellato un calo del 18% a marzo e del 13% ad aprile, segnerà una nuova flessione a due cifre a maggio. Queste sono le previsioni del Centro Studio Promotor, specializzato nelle statistiche del settore automobilistico. Ma anche gli operatori confermano un andamento negativo. L'Unrae, l'associazione che rappresenta le case estere in Italia, rinvia a dopo l'estate una ripresa delle vendite che comunque inciderà relativamente sul bilancio finale dell'anno che chiuderà con un calo del 12-13%. I dati ufficiali sulle vendite di maggio arriveranno solo il 5 giugno. Ma il Centro Studi Promotor non ha dubbi: «a maggio è prevista una ulteriore flessione a due cifre». «Il mercato di maggio - afferma il direttore del Csp, Gian Primo Quagliano - è in linea con il mese scorso. Ormai la tendenza è quella».

Dello stesso avviso è l'Unrae che a maggio prevede un andamento simile ad aprile. Le nubi, insomma, rimarranno sul mercato dell'auto almeno per qualche altro mese. Solo nella seconda metà dell'anno si prevede una crescita della domanda grazie all'arrivo di nuovi modelli, in particolare nel segmento «D» - le vetture di media cilindrata - che è poi quello che orienta il mercato. Ma, nonostante questo, il responso per l'intero 2002 - rileva l'Unrae - rimane negativo: il mercato automobilistico italiano dovrebbe assorbire dai 2,1 ai 2,15 milioni di vetture nuove, con una flessione del 12-13% rispetto ai livelli record dell'anno scorso.

È una ristrutturazione silenziosa senza investimenti e pertanto, quando anche la Fiat riuscisse a risollevarsi, la struttura dell'auto rimarrebbe debole perché la ristrutturazione ricade tutta sul lavoro e sui lavoratori: lasciano a casa i pericoli, interinali e contratti a termine, facendo la cig e, ora con la mobilità Fiat, anche la componentistica darebbe il via ai licenziamenti.

La partita tra le case automobilistiche si gioca a tutto campo. Le scelte di Torino per le piccole e medie cilindrato

I modelli per vincere la sfida dei mercati

giapponesi.

Esaminando la lista delle auto future della Fiat Auto occorre allora guardare ai segmenti delle auto «da famiglia», quelle dei segmenti C e D. Qui ci saranno la seconda serie della 156 (2004), la 156 Sportwagon (2005) e la Lancia Lybra 2a serie per lo stesso anno. Le prime due dovranno riconfermare un successo travolgente mentre la Lancia dovrà avere una berlina degna del suo blasone pena la scomparsa, neppure troppo fantascientifica, del marchio inteso come gamma di prodotti e non solo come monomodello. Ma anche qui ci sono i concorrenti. E tutti, ma proprio tutti, vogliono

una fetta della torta. Ciò significa che l'offerta cresce e la concorrenza si fa più accesa. E soprattutto parte da prezzi ipersensibili di alcune Case passando per le tante proposte dei «generalisti» e arriva al top con i soliti tedeschi. Tutto questo introduce, parlando di segmenti centrali del mercato, l'argomento della Stilo. Tra poco sarà venduta anche come station wagon e questo dovrebbe far crescere le consegne che sin qui sono state inferiori al previsto imponendo la riduzione dei volumi produttivi a 226mila unità. E cioè molto meno, degli obiettivi sbandierati al lancio delle oggettive potenzialità di un modello penalizzato,

tra l'altro, da scelte pubblicitarie e di marketing presuntuose. La Stilo, per di più, ha un compito non facile perché si confronta con vetture strategiche per le rispettive Case come la Peugeot 307, la Ford Focus, la Toyota Corolla, e presto con la temibile, nuova, Vw Golf. A Torino, poi, punteranno, anche su una Sport Utility Vehicle per Fiat e Alfa Romeo e su alcune sportive Alfa come la 147 GTA o la coupé Sprint e la Spider destinata agli Usa.

Infine le «piccole» che, pure, in questo momento non sembrerebbero di moda a Torino. Eppure alla Fiat le medie e le utilitarie le hanno sempre sapute fare. La conferma do-

vrebbe esserci anche con la piccola monovolume Fiat del 2003, con la Lancia Y seconda serie, con la Punto 3a versione (2005) e con quella New Small che debutterà il prossimo anno sostituendo la Seicento e affiancando inizialmente la inossidabile Panda. La tradizione, insomma, è quella di un successo continuo. Anche se in passato errori ci sono stati. Lo dimostra, ad esempio, l'aver scelto altri modelli in luogo del progetto della Smart che andò, invece, alla Mercedes con i conseguenti successi. E in agguato, gli altri concorrenti hanno nuovi modelli come la Ford Fiesta, le nuove piccole PSA e Toyota e tante altre.

CORONE E PONTI STAGGATI?

PONTEFIX
KIT DI FISSAGGIO PER PONTI E CORONE.
PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE
DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE,
CAPSULE E DENTI A PERNO.



LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PER L'USO

FIMO SRL - MILANO - TEL. 02/56981365

Indirizzo Internet: www.fimorsrl.it

È UNO DEI PRODOTTI UFFICIALI DELLA SCELTA



0373

VACANZE LIETE

RICCIONE - HOTEL MONICA ** Super - Tel. 0541/606814, Fax 0541/605360, Via Damiano Chiesa 8, 50 m. mare, vicino Viale Ceccarini, 100 m. Terme. Zona tranquilla - sima nel verde, biciclette per passeggiate. Giardino. Bar. Ambiente familiare. Ascensore, solarium. Tutte camere servizi, box doccia, balconi, cassaforte, impianto tv-sat., telefono. Cucina casalinga, abbondante curata dalla proprietaria, colazione buffet. Cabine al mare. Pensione completa: maggio, giugno, settembre € 29,50-32,50, luglio € 38,70, 1-23/8 € 45,00, 24-31/8 € 38,70. Sconto bambini fino 30%.