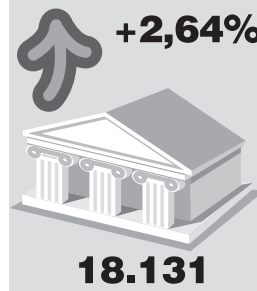

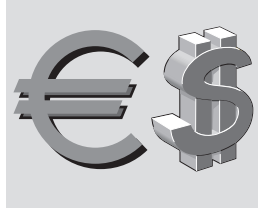


IL PETROLIO SFIORA I 30 DOLLARI AL BARILE

mibtel	 <p>+2,64% 18.131</p>	petrolio	 <p>Londra \$ 27,80</p>	euro/dollaro	 <p>1,0212</p>
---------------	--	-----------------	--	---------------------	---

MILANO Il prezzo del greggio ha raggiunto ieri i massimi da otto settimane e si è attestato a quota 29,40 dollari a barile (+3,4%) al mercato di New York, dopo aver raggiunto un massimo di 29,50, in scia al prolungarsi in Venezuela dello sciopero contro il presidente Chavez che paralizza l'esportazione di greggio del Paese, tra i maggiori esportatori mondiali. Lo sciopero è ormai giunto alla terza settimana e non ci sono segnali su una sua possibile fine.

I contratti futures sul greggio a New York sono in rialzo del 53% rispetto al pari periodo dell'anno precedente. Prima dell'inizio dello sciopero, il 2 dicembre scorso, il Venezuela esportava circa 2,4 milioni di barili di petrolio al giorno, circa la metà dei quali destinati agli Usa. Gli addetti ai lavori si attendono presto un

impatto negativo sugli Usa che già hanno registrato scorte ai minimi nella prima settimana di dicembre (-7,8% rispetto al pari periodo dell'anno precedente).

I contratti futures sul gasolio da riscaldamento sono ugualmente in rialzo al mercato di New York e si attestano su 82,95 cents, dopo aver raggiunto un massimo di seduta di 83,5 cents.

I futures sono in rialzo di 52 cents rispetto al pari periodo dello scorso anno. Quanto ai futures sul carburante, sono in progresso al mercato di New York di 0,55 cents (+0,7%), a 84,5 cents al gallone, dopo aver raggiunto, nelle prime battute di scambi, quota 85,6 cents, il livello più alto dal 31 ottobre scorso. I futures segnano in questo caso un rialzo del 53% rispetto allo stesso periodo 2001.

Firenze città aperta
i giorni del Social Forum
dal 19 dicembre con l'Unità
a € 4,50 in più

economia e lavoro

Firenze città aperta
i giorni del Social Forum
dal 19 dicembre con l'Unità
a € 4,50 in più

Fiat, la solidarietà dell'Europa

Scioperi e proteste per dare un futuro ai lavoratori del gruppo italiano

Roberto Rossi

MILANO L'Europa è scesa al fianco dei lavoratori della Fiat. Per la prima volta le tute blu degli stabilimenti europei del gruppo torinese (Regno Unito, Portogallo, Spagna, Francia, Belgio, Germania, Austria e Polonia) si sono mobilitate insieme. Diverse le modalità - sciopero, assemblee, conferenze stampa - ma un unico obiettivo: esprimere la solidarietà ai lavoratori italiani.

In Italia i sindacati hanno scelto, invece, di dare una diversa visibilità al «Fiat European Action Day». A Torino, dove l'adesione nello stabilimento di Mirafiori - secondo fonte sindacale - è stata tra il 70% e l'80% (tra il 16 e il 25% secondo l'azienda), la produzione si è fermata e un corteo di un migliaio di persone è uscito dalla Porta 2 dove ha tenuto un comizio il segretario generale della Fem (Federazione europea dei metalmeccanici), Richard Kullman. Il sindacalista tedesco ha ricordato nel suo intervento che i problemi della Fiat «non sono solo italiani ma rischiano di coinvolgere tutta l'Europa». «La situazione della Fiat in Europa - ha aggiunto Kullman - è molto seria. Nessuno può permettersi di stare a guardare, e per questo ci stiamo mobilitando in tutti i Paesi. Serve un nuovo piano industriale per Fiat Auto perché l'azienda, a prescindere da quali siano i vertici e i manager, abbandoni la strada dei licenziamenti».

Le manifestazioni non hanno coinvolto solo il capoluogo piemontese. A Termini Imerese gli operai Fiat e quelli dell'indotto hanno effettuato un blocco della stazione ferroviaria fermando i treni in arrivo e in partenza. Per circa tre ore la linea ferroviaria Palermo-Messina è stata interrotta fino al pomeriggio.

Anche Cassino si è fermata per otto ore in segno di protesta contro la cassa integrazione. Fra pochi giorni per 7.500 lavoratori dello stabilimento e delle aziende terziarizzate inizieranno le vacanze lunghe. Lunedì 23 dicembre sarà l'ultimo giorno lavorativo per poi riprendere l'attività produttiva il 7 gennaio.



Il segretario generale della Federazione europea metalmeccanici (Fem) Reinhard Kuhlmann parla davanti alla porta 2 di Mirafiori in occasione della giornata di mobilitazione proclamata in tutti gli stabilimenti del gruppo d'Europa massimo di nonno

lingotto

Consulto dei manager cambia il patto con GM

MILANO Si svolgerà oggi a Torino, al Centro Storico Fiat di via Chiabrera, l'annuale «Saluto di Fine Anno» che l'azienda torinese organizza nella immediata vigilia del Natale e del Capodanno e al quale partecipano i vertici Fiat e i dirigenti e i quadri. Alla convention, rigorosamente a porte chiuse e destinata a esaminare i principali avvenimenti dell'anno che sta per chiudersi e ad annunciare le strategie per

il futuro, intervengono il Presidente Fresco, il nuovo amministratore delegato, Barberis e l'amministratore delegato di Fiat Auto, Boschetti.

Intanto si intensificano le voci sulle possibili dimissioni che il gruppo torinese avrebbe in mente. Secondo il quotidiano inglese, Financial Times, le banche avrebbero pressato i vertici di Torino per la cessione della Toro Assicurazioni e di Fiat Avio. Per oggi è atteso anche l'aumento di capitale di Fiat Auto. In questi giorni, inoltre, Fiat e General Motors starebbero trattando la rinegoziazione degli accordi pattuiti, in particolare verrebbe cancellata la facoltà di Fiat di vendere l'auto al socio a partire dal 2004. Si profilerebbe, invece, un nuovo piano di cooperazione e di integrazione tra le due case automobilistiche.

In Campania, invece, lo sciopero di otto ore per turno ha registrato, secondo la Fiom-Cgil, elevate adesioni in particolare a Pomigliano d'Arco e nella provincia di Napoli. Presso l'azienda di Pomigliano si sono svolti presidi sindacali fin dalle 4 del mattino. Lo sciopero è stato pressoché tota-

le all'Alfa (Fiat Auto) e alla Fiat Avio, mentre nel centro di ricerche Elasis le adesioni hanno raggiunto il 95%. A Napoli una cinquantina di persone, sindacalisti, operai della Fiat Auto di Pomigliano e Disobbedienti, tra cui Francesco Caruso, hanno bloccato l'ingresso della Rinascente invitando

a non comprare regali di Natale «in un negozio di proprietà della famiglia Agnelli che ha mandato a casa migliaia di operai».

Più bassa, invece, la partecipazione alla Fiat Sata di San Nicola di Melfi (Potenza) dove, secondo l'azienda la protesta - alla quale non ha aderito

la Fiom-Cgil - ha coinvolto solo il 7 per cento degli operai.

Nel frattempo si continua a discutere sul piano industriale Fiat. Per il segretario della Cgil, Guglielmo Epifani, è urgente modificarlo perché altrimenti «la Fiat non si riprende». Intervendendo a un convegno dei Ds, Epifani ha rilevato che «c'è bisogno del primo possibile di cambiare quel piano, soprattutto per quanto riguarda qualità e quantità degli investimenti sui prodotti. Con le macchine di oggi la Fiat non recupera le quote di mercato». È interesse del sindacato, ha aggiunto Epifani, che ci sia «un'azienda forte, solida e tutto quello che stiamo facendo ha a fondamento l'idea che si possa avere ancora in Italia una forte e competitiva industria dell'auto». Per far questo occorre però «un cambio radicale del piano industriale».

Un cambiamento che Gianni Rinaldini, segretario della Fiom, non vede all'orizzonte. La nomina di Alessandro Barberis come amministratore delegato dimostra che «non c'è nulla di nuovo ma anzi la piena conferma del piano e del fatto che non intendono cambiarlo».

Convegno Ds con Cgil, Cisl e Uil Sindacato, regole nuove per sciogliere il nodo della rappresentanza

Felicia Masocco

ROMA La rappresentanza sindacale continua a far discutere, il chi-rappresenta-chi in anni segnati da accordi separati è un tema centrale della dialettica tra Cgil, Cisl e Uil che ieri sono tornate ad affrontarlo per iniziativa dei Ds. Un seminario si è tenuto a Roma, promosso dal dipartimento Lavoro della Quercia. Nella sala affollatissima di un centro congressi si sono alternati i leader sindacali Angeletti, Pezzotta, Epifani, docenti universitari ed esponenti del partito. «C'è bisogno di regole minime per misurare la rappresentatività delle organizzazioni sindacali», e «per misurare il consenso» dei lavoratori sugli accordi, ha sostenuto Piero Fassino chiudendo i lavori convinto che il «nodo» investa direttamente il processo di unità sindacale ora attraversato da una fase di «bassa intensità». E quanto questo sia vero sono stati i tre leader sindacali a testimoniare, rimarcando le distanze già registrate sulla materia. Divergenze che si aggiungono ad altre, ma che per il segretario dei Ds non possono essere considerate «irreversibili». Quelle «regole minime» per il leader della Quercia vanno individuate, bisogna lavorare per questo anche considerando che non esiste solo il nodo del rapporto tra iscritti al sindacato e i lavoratori, ma c'è una diversità di impostazione tra i sindacati stessi sugli strumenti da darsi e c'è infine «la volontà politica del governo di mettere in discussione funzione, natura e rappresentanza del sindacato», ha detto citando Guglielmo Epifani intervenuto poco prima.

Fassino: le attuali divergenze non possono essere considerate irreversibili

Per la Cgil è la legge lo strumento che garantisce «un principio universale, democratico, di misurazione della rappresentatività» che si estende anche alla «validazione degli accordi». Se viene dopo un accordo sindacale o patto per Epifani è meglio, ma regole «solo endo-sindacale non risolvono», mentre il metodo solo patto determina che il contenuto dipende dalla controparte, ovvero governo e Confindustria. Questo governo e questa Confindustria». Di opposto avviso Savino Pezzotta: premesso che i problemi tra sindacati «non nascono dall'assenza di regole, ma da questioni politiche» e che «l'unità non si fa con le regole», per Pezzotta quella della legge «è una strada pericolosa» perché non sempre «chi libera è amico del sindacato». Meglio «la via negoziale», «perché senza un confronto con la controparte le regole non reggono». La Uil chiede «regole esigibili e trasparenti», sono indispensabili «e possono - per Angeletti - essere utili a ricostruire un sistema di rapporti tra i sindacati. Purché non ne impediscano la dialettica».

Fassino nel suo intervento ha tessuto una sorta di mediazione: certo, «le norme non possono sostituire la volontà politica», tuttavia servono «per misurare la rappresentatività e il consenso» perché «i contratti hanno valore erga omnes e quindi incidono su tutti, iscritti e non». Regole che, propone il segretario Ds «devono essere patto e poi intorno a queste si può pensare a strumenti legislativi che le recepiscano». Con Cesare Damiano i Ds hanno poi replicato alle accuse (anche interne) di chi li vorrebbe latitanti sui temi del lavoro. «È fuorviante», ha detto in apertura il responsabile Lavoro citando le centinaia di iniziative realizzate nell'anno e l'attività di proposta legislativa a cominciare dalla Carta dei diritti dei lavoratori.

L'azienda punta a un'alleanza con la società inglese, ma il premier ha preso impegni con la Francia. Le preoccupazioni dei sindacati: necessaria una strategia industriale

Finmeccanica rallenta con Bae, Berlusconi l'ha promessa a Chirac

Angelo Faccinotto

MILANO Il ministro Marzano ostenta sicurezza. L'alleanza tra Finmeccanica e gli inglesi di Bae Systems, per dar vita ad una joint venture nel campo dell'elettronica militare, si farà. L'unico problema riguarda il peso relativo tra i due partners all'interno della nuova società.

Le cose, però, sembrano essere un po' diverse. E più complesse. La nomina dell'advisor, la scorsa settimana, quando sembrava che la conclusione della trattativa fosse in dirittura d'arrivo, non ha tanto l'obiettivo di ristabilire gli equilibri proprie-

tari, tra italiani e inglesi, nella newco. Quanto, piuttosto, quello di imprimere un colpo di freno all'alleanza. Il premier, Silvio Berlusconi, quell'alleanza l'avrebbe infatti promessa a Chirac, cioè ai francesi. Interessati anch'essi, con la loro industria aeronautica, a stringere un patto con Finmeccanica e le sue aziende, da Alenia Spazio ad Alenia Aeronautica. E la nomina dell'advisor sarebbe la via per aprire un nuovo percorso, con diversa destinazione, senza far la parte di chi si rimangia la parola.

Anche perché quello della partecipazione paritaria - sollevato in modo formale dal Tesoro - è un problema vero. Anche se non il principale.

L'internazionalizzazione del gruppo, in questo caso attraverso l'alleanza con Bae, viene presentata dai vertici di Finmeccanica come un'esigenza prioritaria. Ma è una scelta delicata. Perché non può nascondere la mancanza di strategia industriale, ma, anzi, ne richiede una forte. E perché, una volta fatta, non può essere messa in discussione con troppa disinvoltura, salvo perdere di credibilità.

Invece, su entrambi i punti, ci sono motivi di preoccupazione. Una preoccupazione che il sindacato - che ieri si è incontrato a Roma con i vertici aziendali - mette in evidenza. Quella italiana, in ambito europeo, è



Roberto Testore/Maurizio Brambatti/Ansa

la più piccola industria della difesa. Le alleanze internazionali sono indispensabili per esaltare, sul piano industriale, quelle che sono le sue nicchie di eccellenza. Ma saltare da una alleanza all'altra - come sottolinea il segretario nazionale Fiom, Riccardo Nencini - non giova affatto. Significa dar vita ad alleanze passive, cioè far sì che a detenere il bastone del comando siano gli altri. Francesi o inglesi che siano.

È questo è invece ciò che è accaduto nel recente passato. Al tempo del governo di centrosinistra l'asse privilegiato, Federmeccanica, l'aveva stabilito con Francia e Germania. Con Thales per la «guerra europea»;

con il consorzio franco-tedesco Astrium per l'industria spaziale; con Eads e Airbus per l'aeronautica; ancora con Thales per la navalmecanica. Oggi però l'unico punto fermo è il contratto con Thales per la realizzazione delle fregate Horizon. Usciti da Airbus, mai entrati in Aeds, in discussione la realizzazione della terza serie dell'Efa, l'aereo da combattimento europeo, visto che si è preferito mettere i soldi nel programma Isf, col governo americano.

Il sindacato, poi, vede anche come un pericolo la superconcentrazione di Finmeccanica sulla difesa. Per un motivo semplice: per questa via finiscono per essere emarginate

aziende come Ansaldo Energia, Elsas, Ansaldo Trasporti, che pure sono copisaldi in settori strategici ad alta densità tecnologica.

Senza contare che, al di là delle grandi scelte, per le aziende italiane del gruppo si profilano anche problemi di carattere occupazionale. Per ora sono governabili - all'Alenia Spazio con la cassa integrazione e i contratti di solidarietà - ma se non si cambia modo di procedere, è il timore del sindacato, potranno diventare esplosivi.

Nella scelda delle alleanze, il governo e quindi il Tesoro che di Finmeccanica è azionista, dovrà tenere conto anche di questo aspetto.