

Belgio**A migliaia in corteo contro i tagli della Ford di Genk**

Circa 15mila persone hanno partecipato ieri mattina a una marcia a sostegno dei lavoratori della fabbrica della Ford di Genk, dove tremila posti di lavoro saranno cancellati.

Il corteo, composto da delegazioni provenienti da tutto il Belgio, ha sfilato per le vie di Genk, una cittadina di 55.000 abitanti della regione del Limbourg vicino alla frontiera con l'Olanda.

La direzione della Ford aveva annunciato l'intenzione di cancellare da ottobre circa 3mila degli 8.300 posti di lavoro della fabbrica belga, la seconda del gruppo in Europa, motivandola con problemi di sovrapproduzione. Inoltre l'azienda aveva annunciato che la nuova Ford Focus non sarebbe stata più assemblata in Belgio, come invece era stato assicurato solo un anno fa.

Nei loro interventi alla manifestazione i sindacalisti hanno denunciato l'annuncio fatto venerdì dalla Ford di un investimento di un miliardo di dollari in Cina e l'assenza di indicazioni chiare sul futuro della fabbrica belga e dei suoi lavoratori.



È accaduto alla fonderia Rer di Pozzilli in provincia di Isernia. Cacciati senza motivazione i 18 lavoratori della Rsu

Il padrone licenzia tutta la Fiom

Luigina Venturilli

MILANO Da domani alla Rer spa, una fonderia di Pozzilli in provincia di Isernia, non ci sarà più alcun rappresentante sindacale. I componenti dell'Rsu aziendale, tutti iscritti alla Fiom Cgil, sono stati licenziati. Nessuno escluso.

Da domani, quindi, sarà difficile per i lavoratori della Rer trattare sui premi di risultato già maturati, sugli adeguamenti salariali già previsti nel contratto integrativo, sui tempi e i modi dell'organizzazione del lavoro. Sarà difficile anche discutere delle precauzioni più efficaci per evitare incidenti durante lo svolgimento delle mansioni, non essendoci più alcun rappresentante per la sicurezza. Vale a dire: fatto fuori il sindacato, la direzione aziendale sarà libera di gestire la vita nella fab-

brica come meglio crede, senza vincoli o scomode controparti.

Per questo la Fiom ritiene che i 18 licenziamenti effettuati nell'azienda che, con le sue 69 persone impiegate, è una delle poche realtà industriali presenti in provincia di Isernia, siano illegittimi. «Da lunedì inizieremo un presidio davanti la fabbrica - dice Giovanni D'Agugno, segretario della Fiom-Cgil del Molise - vogliamo contestare questi licenziamenti perché l'azienda nel 2002 ha chiuso il bilancio positivamente. Inoltre, l'ultima assunzione a tempo è stata fatta nell'agosto scorso e sono stati attivati di recente contratti di sostituzione». Non solo: l'azienda continua a richiedere ai dipendenti ore di straordinario, la presenza di ditte esterne in azienda è costante, la produzione è stata diversificata, è in corso l'ampliamento di alcuni impianti, è sta-

ta avanzata richiesta di finanziamenti pubblici per provvedere all'espansione e all'ammodernamento dello stabilimento.

La realtà produttiva, dunque, avrebbe bisogno di assumere nuovi dipendenti piuttosto che di licenziare quelli già presenti. Ma, levato di mezzo il sindacato, le braccia mancanti potranno facilmente essere reperite in appalto, con contratti di lavoro in affitto.

La Rer Spa ha avviato la procedura di licenziamento per ventidue persone ma finora solo 18 hanno ricevuto la lettera. «Persone accuratamente scelte - racconta Agostino De Filippo, uno dei licenziati, membro dell'Rsu aziendale nonché della segreteria regionale della Fiom - tra coloro che erano più attivi sindacalmente. A queste condizioni sarà molto difficile che qualche lavoratore abbia il coraggio di candidarsi

come rappresentante alle prossime elezioni in fabbrica, se mai ci saranno. Così per la Rer è più semplice gestire l'azienda che, ad esempio, ha già annunciato di non voler pagare gli incentivi economici maturati in base ai contratti integrativi firmati negli anni scorsi».

Sulla vicenda è intervenuto anche il segretario nazionale della Fiom-Cgil, Gianni Rinaldini. «Quanto accaduto alla Rer di Pozzilli - sostiene - è un episodio gravissimo. Dopo l'Alfa di Arese, siamo di nuovo di fronte a procedure di licenziamenti collettivi. Nello stesso tempo è evidente, in questa operazione, un comportamento discriminatorio poiché l'azienda ha inserito nella lista dei dipendenti, che, dall'oggi al domani, vengono messi brutalmente in mobilità, tutti lavoratori impegnati nella militanza e nell'azione sindacale con la Fiom».

Genova, il porto guarda alla Cina

Lo scalo gode di ottima salute, ma ora attende dal governo la realizzazione di decisive infrastrutture

DALL'INVIATO **Giampiero Rossi**

GENOVA Le navi vanno. E il porto di Genova è un'industria viva, la più grande della Liguria, in crescita. Ma è anche un pezzo di città, che vorrebbe espandersi e saldarsi con i quartieri vicini al mare. Entrambe le ambizioni, però, si scontrano con due difficoltà: da una parte un governo che non ha dimostrato alcun interesse e attenzione per la politica dei porti, dall'altro il «mugugno», anche comprensibile, dei cittadini genovesi che temono l'avanzata del porto come una possibile fonte di abbassamento della vivibilità delle loro strade. Eppure su quel waterfront (come si chiama in gergo l'area delle banchine) e anche nei cosiddetti district park (cioè la zona retrostante, dove si vorrebbe far nascere uffici, magazzini e spazi imprenditoriali), un'intera città potrebbe costruire un'ampia fetta del proprio futuro sviluppo.

Per capire che cosa sia un porto, anzi il più grande scalo del Mediterraneo, basti pensare che dentro i cancelli che segnano i confini dei dock genovesi lavorano ogni giorno non meno di 9.500 persone, tra terminalisti, piloti di rimorchiatori, «camalli» della Compagnia Unica, impiegati e molto altro ancora. Ma se si considera la miriade di attività dell'indotto (agenti marittimi, trasportatori, spedizionieri e quant'altro) si può immaginare un'azienda tra i 30mila e i 45mila addetti. Insomma, un gigante dell'economia italiana, con un migliaio di miliardi di lire di fatturato annuo, una superficie di 3 milioni di metri quadrati e altrettanti di specchio d'acqua, per un totale di 45 chilometri in linea tra dighe e banchine.

Una struttura complessa, è facile immaginare, eppure mentre è riuscito a quintuplicare in sei anni il numero di container caricati e scaricati



Una veduta del porto di Genova

Luca Zennaro/Ansa

(dai 600mila del 1995 al milione e mezzo del 2002), il porto di Genova è riuscito a conquistare anche un alto grado di equilibrio operativo e pace sociale sul fronte del lavoro, come testimonia il fatto che l'ultimo sciopero risale a otto anni fa. Le banchine genovesi, dunque, scoppiano di salute, grazie anche a una politica di rapporti internazionali che, oltre ai sempiterni Stati Uniti, ha saputo sviluppare relazioni proficue anche con la Cina, il cui violento sviluppo commerciale almeno in questo caso non costituisce un limite ma addirittura un

punto di forza per il capoluogo ligure.

Ma proprio su questo quadro, che ribalta completamente l'immagine di crisi di qualche anno fa (ma che molti in Italia ancora mantengono viva nel loro immaginario), incombe la mano maldestra del governo. Sindacati e Autorità portuale non hanno dubbi: «A questo esecutivo dei porti sembra interessare ben poco - osserva Aurelio Del Cielo, segretario generale della Filt Cgil ligure - non esiste a tutt'oggi una strategia, la delega a un sottosegretario è stata conferita soltanto

nella primavera scorsa. E soprattutto temiamo che ora il ministro Lunnardi mandi all'aria gli equilibri che abbiamo pazientemente costruito tra i diversi lavoratori del porto con la sua smania di mettere mano alla legge del 1994 senza avere però idea degli effetti a catena che si possono produrre».

E con tanti porti relativamente vicini l'uno all'altro, basta poco per far sì che Marsiglia diventi improvvisamente più appetibile per i grandi del trasporto marittimo mondiale, che invece in questi anni stanno guardando con interesse al-

la Liguria. «Inoltre - spiega Giuliano Gallanti, il presidente dell'Autorità portuale Genova, che alla scadenza del suo secondo e ultimo mandato può vantare il raggiungimento di tanti risultati positivi - bisogna che si intervenga con decisione sulle infrastrutture: perché se non si realizza in fretta il cosiddetto Terzo valico, cioè la linea ferroviaria veloce Genova-Milano, va a finire che tra non molto le merci viaggeranno molto più rapidamente da Marsiglia a Milano».

Oltre alla grande partita strategica nazionale, la questione delle vie

d'uscita delle merci da Genova tocca direttamente anche il secondo «fronte del porto», che è tutto interno alla città.

Si tratta della vitale necessità di espansione delle banchine, contrastata da una parte dei cittadini che, alla luce di dolorose esperienze passate, teme l'avanzata di spazi non vivibili a dispetto della domanda di miglioramento della qualità urbana.

Un nodo su cui è aperto un dibattito in città, proprio nel momento in cui Genova tenta il salto di qualità anche come polo cultura-

Terzo valico: merci veloci su rotaia per battere la concorrenza di Marsiglia

GENOVA Una chiave di volta decisiva per lo sviluppo del porto e della città di Genova è il cosiddetto Terzo valico, cioè la tratta ferroviaria di 54 chilometri (39 dei quali in galleria) ad alta capacità tra il capoluogo ligure e Tortona che permetterà di raggiungere Milano in 50 minuti.

Con l'obiettivo di rendere decisamente competitivo il trasporto di merci su rotaia rispetto a quello su gomma, più inquinante e più pesante per l'inquinamento il traffico cittadino. Secondo i progetti la strada ferrata lungo la costa genovese, una volta alleggerita dal traffico merci, si trasformerà in una metropolitana di superficie al servizio del trasporto urbano.

L'iter per la realizzazione del Terzo valico (costo previsto: 3,9 miliardi di euro) è aperto da oltre dieci anni e al momento, dopo l'approvazione da parte del Cipe (Comitato interministeriale di programmazione economica) del piano del governo sulla nuova linea ad alta velocità, in agenda ci sono la progettazione definitiva da parte della Italferr, la valutazione di impatto ambientale e l'approvazione definitiva del progetto da parte del Cipe. Quindi, entro la fine del 2004, dovrebbero essere avviati i cantieri.

le. «Come premessa è bene che non ci si dimentichi che in questi anni il porto è stato l'unico settore che ha offerto sbocchi lavorativi a tanti giovani, orfani della grande industria pubblica - commenta il segretario della Filt genovese, Ivano Bosco - dopodiché siamo tutti convinti del fatto che lo sviluppo delle attività economiche non debba avvenire a danno dei cittadini». Ovvero: se il porto cresce non significa che altri quartieri di Genova debbano essere trasformati, per esempio, in invivibili aree di sosta per gli autotreni che a centinaia fanno su e giù dalle banchine ogni giorno. Motivo in più per puntare sulla ferrovia.

Ma anche sul piano strettamente urbanistico, il presidente Gallanti ha in mente soluzioni «virtuose». «Vivendo in un porto la globalizzazione la si vive sulla propria pelle, le novità arrivano da ogni angolo del mondo nel giro di dodici ore al massimo - spiega - per questo bisogna guardare a realtà come Sydney, dove addirittura i dock sono a fianco dell'Opera House e convivono senza problemi, o come Rotterdam, per stare in Europa, esempi di come un porto possa essere parte integrante della città e non un corpo estraneo, una tassa da pagare. Noi abbiamo un progetto per la zona di Voltri che prevede, per esempio, il recupero delle antiche ville da convertire in spazi per attività commerciali legate al porto e al suo indotto, e insieme al restauro architettonico è previsto la creazione di aree verdi e, per scongiurare il temuto rischio di erosione delle vicine spiagge, abbiamo anche commissionato uno studio sulle correnti, e a quanto pare una nuova diga in quella zona avrà effetti persino positivi sulla costa. Ma il punto è che arrivati a questo punto, il porto di Genova non può stare fermo: deve crescere, altrimenti presto verrà sopravanzato dalla concorrenza».

Promozioni, sconti, finanziamenti a tasso zero: tutte le case automobilistiche cercano in ogni modo di sostenere una domanda che resta ancora debole

Auto, caccia al cliente a colpi di «operazioni selvagge»

Rossella Dallò

MILANO A dispetto delle cifre ufficiali di settembre è ancora il momento buono per comprare un'auto. In quelle 182mila vetture vendute lo scorso mese sono comprese, infatti, diverse migliaia di auto «chilometri zero» o finite ai noleggiatori. Ergo, la domanda spontanea dei privati è debole. E la conquista del cliente si gioca a suon di promozioni e sconti. Parola dell'amministratore delegato di Peugeot Italia, Christophe Bergerand, secondo il quale il nostro è un mercato «strano», dominato da «operazioni selvagge».

Quella dei finanziamenti elevati fino a 48 mesi è una delle agevolazioni oggi più diffuse, accompagnate a volte dal «tasso zero». Una visita alle pagine «offerta del mese» sui siti Internet (per esempio «www.citroen.it» e «www.opel.it»), consente un facile risparmio. Senza contare che la Casa francese offre su tutta la gamma la polizza gratui-

ta furto e incendio, mentre la marca tedesca della Gm assicura per alcuni modelli uno sconto a fronte di rottamazione o permuta (è il caso dei 1500 euro decurtati dal prezzo di listino della Meriva, valevole fino a fine mese).

Ma se si hanno risorse limitate? O ci si rivolge al mercato dell'usato, oppure si deve limitare la propria scelta a vetture dei segmenti più piccoli e magari anche alle versioni di accesso. Premesso che non esistono più le «auto da battaglia» a basso prezzo tipo Due Cavalli o R4, le city-car attuali costano non meno di 15 milioni delle vecchie lire. In compenso sono più «ricche», sicure e in regola con le normative anti-smog. Inoltre l'offerta si sta notevolmente ampliando.

Fra le «piccole» si impone la novità più fresca: la Nuova Panda della Fiat. Piacevole nella linea, ben curata negli interni e forte di una maneggevolezza e una abitabilità che poche altre possono vantare in queste dimensioni, parte dai 7950 euro della 1.1 Actual che però è

spartana sia nelle dotazioni di serie (solo l'airbag lato guida) sia nella lista degli optional a pagamento (appoggiatesta posteriori, autoradio e vernice metallizzata). Meglio la 1.1 Active che dà la possibilità di montare il secondo airbag frontale (170 euro) e l'Abs (450 euro), partendo da un prezzo di 8.700 euro. Per averli di serie si deve passare alla 1.2 Dynamic (9200 euro) ma ancora con il climatizzatore opzionale (700 euro), che diventa di serie invece sulla 1.2 Dynamic Class (9950 euro).

Una alternativa, ma con un bagagliaio meno capiente e i due posti posteriori più sacrificati, è la Ford Ka. La versione base, con il motore 1.3 70 Cv e due airbag di serie (più chiusura centralizzata e vetri elettrici anteriori), costa 8.950 euro. Con 750 euro in più offre il «pacchetto» comprendente fra l'altro Abs e airbag laterali. Ma per chi «rottama» un'auto immatricolata prima del 2000 la stessa Ka con 4 airbag, climatizzatore e garanzia speciale scende a 7950 euro, oppure ha Abs e airbag

laterali in omaggio. Freschissima di lancio, avvenuto lo scorso fine settimana, è la Citroen C2: stile innovativo, interessanti soluzioni di interni, portellone posteriore sdoppiato, 4 airbag di serie. La versione di attacco Entry (in totale sono 13) costa 9000 euro, più altri 800 euro per il climatizzatore, 590 per l'Abs e 440 per l'autoradio. Non sono previsti sconti. Per fare concorrenza alla Nuova Panda sul piano dei prezzi, la Casa francese punta invece su una versione speciale della Saxo cinque porte, la «Tattoo», offerta con motore Diesel 1.5 litri, doppio airbag, climatizzatore, servosterzo e sedile posteriore sdoppiato, giusto a 7950 euro.



A questa cifra corrisponde anche la promozione che la Opel fa sulla sua più piccola monovolume. Per questo mese la Opel Agila di attacco 1.0 Club, che è a listino a 9660 euro, ne costa soltanto 7950 e con finanziamento fino a 5000 euro a tasso zero rateizzabile in tre anni. Con le stesse modalità di finanziamento, ma contro un usato da

rottamare, Opel promuove anche la Corsa 1.0 Club 3 porte a 8460 euro.

Un'altra compatta che non concede sconti è la Nissan Micra, la cui nuova serie è ancora troppo recente. Il suo successo si deve alla forma originale, alle innovazioni quali la chiave elettronica per aprire e chiudere le porte e avviare il motore, alle dotazioni di serie che fin dalla base 1.0 16v Visia 3 porte (10.400 euro) comprendono 4 airbag e Abs. Nella classifica delle «low cost» la palma spetta alla Fiat Seicento che parte da 7150 euro (mille in più per la Clima). La segue la Daewoo Matiz 800 S Smile da 7600 euro, priva del servosterzo ma finanziabile a tasso zero per 36 mesi quasi per intero (bastano 600 euro di acconto) oppure offerta dai concessionari con uno sconto di 750 euro. Interessanti sono poi le promo-

zioni sulle Renault Twingo 1.2 Authentique scontata di 750 euro (7900 anziché 8650) e Hyundai Atos Prime seconda generazione, più confortevole e affinata tecnicamente (nuovo brillante motore 1.1 12v; un opzionale cambio auto-

matico a 750 euro). Di base, con il solo airbag guidatore ma con vetri elettrici, chiusura centralizzata e sedile posteriore sdoppiato, costa 7900 euro (8500 per la Clima). Con lo sconto di Hyundai Italia e concessionari scende a 7100

L'Amministrazione Provinciale di Siena

COMUNICA che il 1 ottobre 2003 si sono riaperti i termini per la presentazione delle domande sul seguente bando:

BANDO REGIONALE PER LA PRESENTAZIONE DI PROGETTI FORMATIVI ELABORATI SULLA BASE DI ACCORDI CONTRATTUALI CHE PREVEGANO QUOTE DI RIDUZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO (Legge 53/2000 art. 6 comma 4 - Decreto Ministero Lavoro n. 167/2001).

* **Finanziamento € 86.764,75**
* **Scadenza 31 ottobre 2003 ore 13.00**

Le domande devono essere presentate presso il Servizio Formazione e Lavoro, Via Sallustiana Bandini, 45 - 53100 Siena

La versione integrale del suddetto Bando e dei formulari è reperibile sul sito <http://www.impiego.provincia.siena.it/pages/asp/bandi.asp>