

Triganò, lotta a oltranza

POGGIBONSI (SI) Da quattro giorni non entrano al lavoro. Se ne stanno davanti ai cancelli, in presidio permanente. E non è dato sapere fino a quando andranno avanti. Il messaggio che lanciano è chiaro: no alla precarizzazione del rapporto di lavoro in un'azienda che, di contro, sta approfittando delle leggi del governo per firmare solo contratti a tempo determinato. 1.419 dipendenti della Triganò, multinazionale francese produttrice di camper con sede a Poggibonzi, in provincia di Siena, da mesi hanno aperto una vertenza per il contratto aziendale e non sono intenzionati a fare neppure un piccolo passo indietro. Anche a costo di pesanti ripercussioni economiche causate dallo sciopero a oltranza, soprattutto in un periodo in cui le politiche della destra tagliano i salari in maniera consistente. Dal lunedì il confronto si è fatto più duro con la decisione degli operai di incrociare le braccia e di presidiare i cancelli dello stabilimento. Una risposta molto forte all'atteggiamento della proprietà, che con il passare del tempo ha assunto posizioni sempre più rigide e di chiusura, tanto da minacciare anche il trasferimento della produzione in altre zone se i lavoratori e la Fiom Cgil (che ha proposto un precontratto migliorativo dell'accordo separato firmato da Cisl e Uil) non si fossero ammorbiti. Ieri mattina, un corteo ha bloccato tutto il traffico attorno alla cittadina, ma ha ricevuto moltissime attestazioni di solidarietà. Oggi, invece, la protesta proseguirà in tutte le scuole e alla coop per spiegare i motivi della vertenza. **a.mat.**



Aerei che stazionano nell'aeroporto di Fiumicino

Ieri un altro vertice inutile. Il sottosegretario Letta telefona a Mengozzi e prepara una commissione di studio Alitalia, il governo non sa che fare

MILANO Dopo il consiglio dei ministri di ieri, a proposito di Alitalia di sicuro c'è solo quel che ancora non c'è: nessuna decisione, nessun nuovo piano industriale in itinere, nessuna discussione del problema, ieri, tra i ministri. Il tutto in una cornice di dichiarazioni allarmistiche e ottimistiche: «Non possiamo perdere altro tempo. Dobbiamo decidere», dice il vicepremier Gianfranco Fini all'uscita da Palazzo Chigi; «È un problema complicato ma imposteremo bene il piano industriale», chiosa il sempre rassicurante ministro alle Attività produttive, Antonio Marzano. Che però aggiunge qualcosa, a proposito del fantomatico piano per salvare e rilanciare Alitalia: «Deve prevedere sicuramente una ristrutturazione che vada nel senso di una efficienza maggiore dei servizi. Probabilmente ricorrendo all'outsourcing di alcuni servizi che invece adesso sono interni alla compagnia. E poi - conclude il ministro - bisognerà studiare bene il ruolo dei due aeroporti principali».

Al momento, però, i fatti si limitano a una telefonata tra il sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta e l'amministratore delegato di Alitalia Francesco Mengozzi e a un nuovo vertice

Ds: sì all'accordo Bae-Finmeccanica

MILANO Il responsabile economico dei Ds, Pierluigi Bersani sollecita il governo a dire «se lo sa, cosa sta succedendo» sull'accordo fra Finmeccanica e Bae Systems. «Le indiscrezioni che stanno emergendo a proposito di un'eventuale messa in discussione dell'accordo preoccupano fortemente. Finire fuori gioco nella determinazione di alleanze strategiche nel campo dell'industria europea, sarebbe per noi un colpo difficilmente rimontabile». La tenuta dell'alleanza Finmeccanica-Bae Systems preoccupa anche i sindacati. Il segretario nazionale della Uilm, Giovanni Contino, chiede «un intervento deciso e immediato del governo per riequilibrare i rapporti in Europa evitando la nascita del direttorio anglo-franco-tedesco anche a livello industriale».

ministeriale, ieri sera. A Letta, infatti, «è stato dato incarico di presiedere una commissione che studi la soluzione da proporre al Consiglio dei ministri per la crisi che attraversa l'Alitalia», fa sapere il ministro degli Interni Giuseppe Pisanu.

Che succede, dunque? Tutto è rinviato, Letta ha bisogno di tempo, e ieri probabilmente ha iniziato a discutere con Mengozzi le modalità per il suo avviamento alla guida della compagnia aerea. Ma resta drammaticamente fondato l'allarme di Fini: il fattore tempo è importante. E anche i sindacati, infatti, premono perché si arrivi rapidamente alla definizione dei nuovi vertici di Alitalia e, cosa più importante, al parto di un vero piano industriale. Che, secondo il responsabile del settore aereo della Filt Cgil, Roberto Scotti, deve contenere almeno due elementi fondamentali: «Un progetto di alleanze che permetta di recuperare il mercato domestico», dal momento che Alitalia è il vettore con minori volumi di affari domestici rispetto ai concorrenti europei, e «la creazione di condizioni di pari dignità per avviare una trattativa per le indispensabili alleanze internazionali». Prima che sia troppo tardi. **gp.r.**

«Diteci qual è il futuro di Mirafiori»

I sindacati: va rivisto il piano Morchio. Parte la cassa integrazione a Termini

Massimo Burzio

TORINO Il difficile futuro di Mirafiori torna a unire Fim, Fiom, Uilm e Fismic nella richiesta sia di un confronto urgente con il Lingotto sia di un coinvolgimento delle istituzioni. Ad un anno dalle divisioni seguite all'accordo separato ratificato da Fim, Uilm e Fismic e fortemente respinto dalla Fiom, i sindacati torinesi in questi giorni hanno quindi ritrovato non poche cose da condividere per cercare di evitare il declino per Mirafiori.

Dopo la richiesta unitaria di una verifica sui tempi di lavoro sulle linee della Punto e della Idea che ha portato Fiat ad esaminare il problema e ad inviare sulle linee pochi ma certo significativi rinforzi ai lavoratori, ieri Fim, Fiom, Uilm e Fismic hanno chiesto l'apertura di un negoziato che porti sostanzialmente a rivedere il piano Morchio là dove «non offre garanzie sufficienti - come ha spiegato Antonio Marchina della Fim - all'occupazione delle 16/17.000 persone che lavorano a Mirafiori». Le criticità individuate da sindacati per lo stabilimento, annunciate proprio nel giorno in cui a Termini Imerese 1.400 lavoratori entravano in fabbrica per l'ultima volta prima di subire due settimane di cassa integrazione, riguardano sostanzialmente due periodi temporali. Il primo è quello tra quest'anno e il 2005 in cui non soltanto sarebbe necessario «contenere il continuo ricorso alla cig» confermando le produzioni non soltanto di Punto, Idea e Lancia Musa ma anche di Thesis e 166, Lybra e Multipla. E cioè le 4 linee rimaste a Torino che però sino-

ra, per quanto riguarda le ammiraglie, la Lybra e Multipla hanno sempre funzionato a singhiozzo. Al punto che come ha spiegato Giorgio Airaud della Fiom torinese «con la cassa integrazione degli ultimi tempi, dalle mille auto al giorno» annunciate e promesse da Fiat «a Mirafiori se ne fanno 880/890». Il secondo periodo temporale ancora più critico per Mirafiori, a parere dei sindacati, è quello che va dal 2006 in poi. Il piano Morchio, infatti, ha assegnato a Torino solo le monovolume e le auto alto di gamma riservando a Melfi (già oggi iper-saturata) la vettura che sostituirà la Punto attuale (oggi invece assemblata anche a Torino) e a Cassino la berlina di gamma alta Fiat New Large, un tempo promessa a Mirafiori. Poche, davvero troppo poche vetture per giustificare uno stabilimento così grande. Ecco allora che ieri i sindacati hanno chiesto almeno un altro modello per Torino. Magari un'erede della Lybra o un Suv (che però Fiat ha già annunciato costruirà con Suzuki in Ungheria) o una microcar che il piano Morchio scadeva al 2007. Qualunque sia la vettura (ed essendo questa una decisione che spetta a Fiat), resta il



Una catena di montaggio

fatto che come ha spiegato Marchina «i volumi di Mirafiori non possono scendere e la stabilità occupazionale si aggancia proprio ai volumi produttivi». C'è inoltre il problema Powertrain e la decisione che Fiat starebbe prendendo su «dove» far nascere il nuovo diesel Multijet da 90 CV e cioè a Mirafiori o in Ungheria. Ovviamente i sindacati torinesi chiedono sia preferita Torino anche per garantirne una stabilità reale di stabilimento di meccanica e di carrozzeria.

La partita su Mirafiori, comunque, inizia o ricomincia soltanto ora, e deve, come ha detto Gianni Rinaldini, forse andare oltre i confini di Torino. È quindi importante - ha detto il segretario della Fiom - che i sindacati abbiano concordato di aprire unitariamente una vertenza sulla Fiat a Torino perché, allo stato attuale, non esiste alcun credibile progetto per assicurare un futuro a uno stabilimento di 16 mila dipendenti. Per Rinaldini «anche da questa iniziativa, trova conferma la necessità di aprire un confronto nazionale con la Fiat che coinvolga direttamente la presidenza del consiglio».

Tremila persone in piazza sotto la pioggia. Cgil, Cisl e Uil: «Non arrivano più le materie prime, è urgente un credito per i fornitori»

La Val Bormida solidale con la Ferrania

Giampiero Rossi

MILANO Ieri mattina la Val Bormida si è fermata per lo sciopero generale in solidarietà ai lavoratori delle industrie in crisi, in particolare Rolam e Ferrania.

Nonostante le condizioni atmosferiche decisamente inclementi, almeno tremila persone sono partite dall'ex piazzale Agrimont e hanno percorso la strada provinciale 29, bloccando il traffico per un'ora e mezza, dalle 9 alle 10,30. I manifestanti sono poi giunti in piazza della Vittoria a Cairo Montenotte dove si è tenuto il comizio dei sindacati confederati. Presenti i sindaci della Val Bormida e dei Comuni della Riviera, il presidente della

Provincia Alessandro Garassini e Massimo Zunino dei Ds. Tutti i negozi dei comuni valbormidesi hanno chiuso i battenti aderendo alla protesta. La crisi di quelle aziende, infatti, rischia di avere pesantissime ripercussioni sull'intera economia della zona.

Durante il comizio sindacale, Livio Di Tullio, segretario provinciale della Cgil di Savona, ha puntato il dito contro le Asl liguri. «La confezione da cento lastre per radiografie - ha detto - prodotta da Ferrania costa 108 euro. Lo stesso prodotto confezionato da Kodak 143 euro. Nonostante la grossa differenza di prezzo le Asl hanno comunque scelto Kodak, affossando Ferrania». Pino Congiu, segretario provinciale della Uil, ha invece sot-

tolineato che per Ferrania «non basta la nomina del commissario governativo, ma è necessario avere certezze sul futuro della fabbrica e garantire il posto di lavoro per tutti i dipendenti».

In questo momento la Ferrania è sotto l'amministrazione di un commissario giudiziale, che entro un paio di settimane dovrà incontrare tutti i creditori per poi redigere una relazione sulla situazione dell'azienda da presentare al tribunale. Dopodiché, secondo i dettami della legge Prodi-bis, si potrà passare alla nomina di un commissario straordinario. E a quel punto inizierà, proprio come sta avvenendo con la Parmalat e la Cirio, l'operazione che potrebbe condurre al salvataggio di un'impresa che per il valore

aggiunto tecnologico si trova in una crisi paradossale.

«In questo momento le emergenze principali sono rappresentate dalla carenza di materie prime - spiega Francesco Rosselli, segretario della Filcea Cgil di savona - perché diverse aziende sono troppo esposti verso la Ferrania e hanno interrotto le forniture. Questo è un problema grave - prosegue il sindacalista - sia per la Ferrania, che si vede costretta a rallentare la produzione, sia per quelle aziende che da mesi non ricevono i pagamenti necessari per proseguire una buona parte delle proprie attività». Morale: «È urgente aprire delle linee di credito, altrimenti insieme alla Ferrania rischia grosso anche tutto l'indotto sparso in tutta Italia».

Rinaldini: sulla Fiat va aperto un confronto nazionale che coinvolga direttamente Palazzo Chigi



LE RELIGIONI DELL'UMANITÀ

La conoscenza dei fenomeni religiosi è fondamentale: aiuta a costruire la via del dialogo, della comprensione critica e del rispetto reciproco tra le culture e le esperienze religiose.

È questo un percorso che "Le Religioni dell'Umanità" intende realizzare per risalire alle radici delle culture che hanno espresso le religioni, alle loro esperienze e ai loro riti. Ogni mercoledì in edicola con l'Unità una collana di sei monografie, rilegate elegantemente, dai testi chiari e appassionanti, realizzata da per capire non solo gli altri, ma anche per approfondire le ragioni della propria fede o della propria laicità.



ancora in edicola il primo volume "L'ISLAM", il secondo "L'EBRAISMO", il terzo "IL BUDDISMO" e il quarto "L'INDUISMO"

In edicola la quinta uscita "IL CRISTIANESIMO" con l'Unità a 4,90 euro in più

