

mibtel



petrolio



euro/dollaro

**BENZINA, NUOVI RINCARI PER LA VERDE**

MILANO Non si arresta la corsa del caro-benzina. Da oggi il prezzo della verde, in alcuni distributori lungo la viabilità ordinaria italiana, toccherà quota 1,117 euro al litro. Il che, per fare un raffronto, significa oltre 2.160 delle vecchie lire.

L'Api ha infatti deciso di aumentare il prezzo del carburante di 0,002 euro al litro dai precedenti 1,115 euro mettendo così a segno il secondo rincaro nel giro di meno di una settimana (l'ultimo rialzo era scattato nei distributori della compagnia soltanto sabato scorso).

E sulla scia della tendenza rialzista - spinta dalle quotazioni internazionali del petrolio e dei prodotti lavorati, cui si associa la ripresa del dollaro sull'euro - si trovano anche altre compagnie che hanno deci-

so di rimettere nuovamente mano ai propri listini della verde: la Esso - secondo quanto si apprende da fonti di settore - farà scattare da oggi un aumento di 0,004 euro (arrivando a quota 1,115 euro litro), mentre la Erg passerà da 1,112 a 1,115 euro (più 0,003 euro).

Dall'inizio dell'anno il prezzo della verde ha registrato così un rincaro complessivo di 0,067 euro al litro, vale a dire quasi 130 vecchie lire, che per un pieno di carburante per un auto di media cilindrata si traduce per gli automobilisti italiani in una maggiore spesa di oltre 3 euro.

Un aumento che supera cioè il 6 per cento, un ritmo ben più sostenuto rispetto all'andamento dell'inflazione rilevato dall'Istat.

25 aprile
Resistenza è libertà

dal 24 aprile
in edicola con l'Unità
a € 7,00 in più

economia e lavoro

I nostri anni

dal 24 aprile
in edicola con l'Unità
a € 6,50 in più

A Melfi la protesta operaia non si ferma

Bloccata la produzione alla Fiat-Sata. Fiom: le aziende dell'indotto rifiutano il confronto

Giampiero Rossi

MELFI Nuovo blocco produttivo alla Fiat-Sata di Melfi. Una nuova serie di scioperi ha paralizzato l'attività in diverse aziende dell'indotto, che operano nell'area industriale della casa torinese. La nuova agitazione segue il fermo di venerdì scorso, provocato da un'astensione dal lavoro alla Magneti Marelli, al quale la Fiat aveva risposto mettendo "in libertà" (cioè mandando a casa senza paga) i lavoratori del primo e secondo turno per il mancato approvvigionamento di materiali.

Le agitazioni riguardano i lavoratori della Arvil (società terziarizzata che si occupa del magazzino e dei trasporti) che chiedono aumenti salariali, eliminazione della "doppia battuta" (cioè la ripetizione consecutiva del turno di notte per due settimane), miglioramento dell'orario e delle condizioni di lavoro. Domenica sera, con il turno delle ore 22 è, inoltre, cominciato lo sciopero, indetto dalla Fiom-Cgil, dei dipendenti della Lear - una delle 28 aziende dell'indotto (che ha impianti nella zona industriale di Melfi, ma fuori dal perimetro dello stabilimento della Fiat) - per chiedere la concessione di aumenti salariali così come è avvenuto in altri impianti del gruppo. Secondo la Fiom ha aderito il 60% dei lavoratori, mentre nel turno di ieri mattina «solo tre persone su 150 sono entrate in fabbrica». I lavoratori, riuniti in assemblea, hanno deciso un altro giorno di sciopero, la cui data sarà stabilita successivamente, e il blocco degli straordinari. «La Fiat e le aziende dell'indotto - spiega il segretario regionale della Fiom, Giuseppe Cillis - devono cambiare atteggiamento nei confronti dei lavoratori, aprendosi al dialogo e alla trattativa. Abbiamo chiesto di discutere temi importanti, ma non abbiamo ottenuto risposte».

Proprio questo sembra essere il nodo centrale del forte malessere che sta paralizzando l'attività industriale di Melfi: i cattivi rapporti sindacali con la Fiat. «Quanto sta avvenendo in questi giorni è la diretta conseguenza del cattivo rapporto che l'azienda ha instaurato con i sindacati - sottolinea il segretario regionale della Cgil, Giannino Romaniello -



I lavoratori di Melfi bloccano l'accesso all'area industriale
Foto di Tony Vecè/Ansa

gli atteggiamenti di chiusura della direzione aziendale hanno esasperato il rapporto con i lavoratori e per riaprire il dialogo con le Rsu, è necessario ripartire proprio da una profonda modifica del comportamento dell'azienda nei confronti delle Rappresentanze sindacali e dei dipendenti».

L'azienda non replica, anche se il Lingotto rivendica la propria «lunga tradizione» di relazioni industriali e giustifica la "messa in libertà" dei lavoratori con l'oggettiva impossibilità di proseguire la produzione in conseguenza del blocco dei carrellisti della Arvil. Ma intanto a Melfi la tensione è alle stelle:

AZIENDE DELL'INDOTTO FIAT IN CIG

Azienda	n° addetti	variazione occupazione 01/02
Johnson Controls	158	-14,6%
Ex Pianfei	123	-15,2%
Mecoflex	86	-
Lasme	229	+29,4%
Imam	163	+7,2%
Valeo	226	+2,7%

condizioni di lavoro**I turni massacranti della cittadella industriale**

MELFI L'area Fiat-Sata di Melfi, in provincia di Potenza, è una cittadella industriale dove lavorano 5.100 persone, alle dirette dipendenze della casa automobilistica torinese. Ai quali però si aggiungono i circa 3mila dell'indotto, cioè un arcipelago di oltre una ventina di aziende satelliti che forniscono componentistica o servizi alla produzione del gruppo del Lingotto. Datori di lavoro formalmente distinti per un'atti-

ività che però è strettamente intrecciata a quella del segmento produttivo successivo. Ed è proprio all'interno della vasta rea dell'indotto che, in questi giorni, è ripartita la protesta dei lavoratori che, oltre alla rivendicazione di adeguamenti salariali, insistono nel chiedere miglioramenti delle condizioni di lavoro.

Una delle prime voci additate dagli operai è la cosiddetta "doppia battuta", cioè la situazione perversa (e micidiale per la qualità della vita) che si crea ritualmente quando si accodano turni di notte e mattinate. Alla Sata-Fiat, infatti, si lavora sui classici tre turni quotidiani (dalle 22 alle 6, dalle 6 alle 14, dalle 14 alle 22) per sei giorni, dal venerdì al sabato. Alla domenica lo stabilimento si ferma, se non per la manutenzione ordinaria. Il problema della pesantezza dei turni si presenta soprattutto quando capita (non di rado, lamentano i lavoratori) di dover montare in fabbrica, per esempio, alle 22 della domenica dopo aver smontato alle 22 del sabato precedente. Considerando infatti che i tempi per gli spostamenti da e verso il luogo di lavoro in una zona come Melfi non sono quasi mai una questione di pochi minuti, bensì comportano movimenti di migliaia di pendolari per un'area molto vasta (purtroppo non esistono tante alternative occupazionali in Basilicata), allora ecco che per operai ridotti da una settimana non certo leggera il "riposo" si limita a poche ore della domenica. E le cose non migliorano poi di tanto se il primo turno della settimana comincia alle 6 del lunedì.

gp.r.

McDonald's in lutto**Cantalupo, il paisà che divenne re del capitale**

Segue dalla prima

Ventimila tra manager, venditori, dipendenti in viaggio premio attendevano di conoscere la nuova filosofia del re del Big Mac, di sapere quanti milioni di dollari di profitti erano stati finalmente accumulati e quanti miliardi di panini erano l'obiettivo per il prossimo anno. Cantalupo è caduto sul filo di lana, non ha fatto in tempo a raccontare il suo *turnaround*, come dicono gli economisti, non ha potuto godersi applausi e consensi dopo essere riuscito a rimettere in sesto il più grande marchio del mondo, consumato ogni giorno da milioni di cittadini in 30mila ristoranti sparsi in 119 paesi e osteggiato da altrettanti milioni di no-global, vegetariani, animalisti, verdi di ogni gradazione, circoli snob dello *slow food*. Certo il mondo degli affari è crudele: Jim Cantalupo era appena uscito di scena e già il consiglio di amministrazione di McDonald's aveva scelto il suo successore, il quarantenne Charlie Bell. Ma ragazzi, questo è il capitalismo, non si scherza.

Bisogna far presto, il morto va subito sostituito perché il titolo a Wall Street sta crollando e gli analisti-investitori-risparmiatori vanno confortati, devono sapere che la catena del comando e la continuità dell'impresa non sono messi in discussione, nemmeno dal più imprevedibile e doloroso degli eventi.

D'altra parte se nella Nashville di Robert Altman neanche l'omicidio ferma le canzoni, può forse fermarsi McDonald's per un banale infarto? Che Jim Cantalupo sia celebrato e ricordato come si deve, ma per favore non toccate il business. Che le patatine continuino a friggere, che la Coca Cola scorra a fiumi. E si guardi avanti, per favore.

Ma Cantalupo è una gran bel personaggio, una lunga storia da raccontare, un paisà mezzo napoletano da parte di padre e mezzo irlandese cresciuto a Chicago, contabile e revisore di bilanci e poi stratega industriale, leader della più grande multinazionale. Capito di incontrarlo e di intervistarlo a Oak Brook, il quartier generale di McDonald's situato appena fuori



Jim Cantalupo Foto di Andrew Wong/Reuters

la città del vento, da dove, racconta la storia, nel 1954 partì il venditore di frullatori Ray Kroc per raggiungere la California e qui gli venne in mente di sfamare con polpette di carne da pochi cents migliaia di disperati che scappavano all'Ovest in cerca di un futuro. Scherzando, ma non troppo, gli dissi che faceva l'imperialista coi panini... Mi guardò con l'aria di chi non ne può più di sentire certe accuse. «Noi non siamo gli imperialisti yankee: vendiamo hamburger e patatine, l'unico cosa che davvero ci interessa è soddisfare i nostri clienti in tutto il mondo». Dietro la scrivania allineava le testimonianze del suo successo e della mondializzazione dell'impresa: una fotografia in bianco e nero lo ritraeva davanti al primo locale McDonald's aperto in Cina, un'altra lo fissa in groppa a un cammello, ricordo dell'Arabia Saudita e poi la sfilata delle celebrità, con Margaret Thatcher, Ronald Reagan, Jimmy Carter. Era da poco tornato dall'Italia, ultima conquista della grande «M»: «Adesso aspetto la foto con Romano Prodi».

Ovviamente mi offri un Big Mac e un'altra non ricordo quale novità che si apprestava a lanciare nel menù e che, privilegio di privilegi, mi faceva testare in anteprima. Per dimostrare, però, che la classe non è acqua e che anche il re dell'hamburger seriale e delle patatine di massa sapeva come mangiare e cosa bere, Cantalupo mise sulla scrivania una sorprendente bottiglia di rosso, etichetta Cantalupo *of course*, prodotta dai lontani parenti rimasti in Campania.

La conversazione andò avanti a lungo e all'ospite un po' dubbioso Cantalupo spiegò che vendere panini e patatine era un'impresa tremendamente seria, da studiare in un'apposita Università, la Hamburger University che rilasciava lauree in hamburgerologia ai frequentatori provenienti da tutto il mondo. Alla fine gli domandai se non ritenesse conclusa l'espansione di McDonald's. «Per nulla - rispose sicuro - potremo aprire 45mila nuovi ristoranti in tutto il mondo». L'impresa toccherà ad altri.

Rinaldo Gianola

COMUNE DI BOLOGNA
Settore Polizia Municipale
Via Enzo Ferrari n. 42
Tel. 051/2195110 - fax. 051/2195121

ESTRATTO DI BANDO DI GARA

L'Amministrazione Comunale di Bologna procederà ad indire una licitazione privata per l'aggiudicazione della fornitura, installazione, manutenzione del sistema di localizzazione dei mezzi del Settore Polizia Municipale, ai sensi del D.Lgs. n. 358 del 24/07/1992 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le imprese, interessate a partecipare, dovranno presentare la domanda di partecipazione nelle forme ed entro i termini indicati nell'avviso di gara pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. L'avviso di gara e la relativa nota esplicativa, potrà essere richiesto a: Comune di Bologna - Settore Polizia Municipale - Ufficio Gestione Risorse - via Enzo Ferrari n. 42 - Bologna tel. 051/2195110-20 - fax. 051/2195121 o dal sito internet al seguente indirizzo: www.comune.bologna.it/comune/concorsi/concorsi.php

Bologna, il 14 aprile 2004

IL COMANDANTE
Dott. Stefano Lucci