

Greenspan, il caro-petrolio taglia la crescita

MILANO L'aumento del prezzo delle importazioni di petrolio ha tagliato la crescita del pil americano quest'anno di circa lo 0,75%. Lo ha detto il presidente della Fed, Alan Greenspan, sottolineando che l'impatto del rincaro è stato decisamente inferiore rispetto a quello della crisi petrolifera degli anni 70. Greenspan ha aggiunto che i rischi saranno maggiori se il greggio «salirà in modo rilevante». «L'impatto della recente fiammata dei prezzi del petrolio, per quanto sensibile, dovrebbe avere conseguenze meno pesanti per la crescita economica e l'inflazione che negli anni 70», ha detto Greenspan, spiegando che «in effetti, oggi, nonostante il recente rincaro, il prezzo medio del petrolio in termini reali è pari solo a tre quinti del picco del febbraio 1981». L'aumento del prezzo del petrolio è stata finora di fatto «una tassa sui cittadini», per un importo pari a 0,75 punti percentuali del pil, ma da un'analisi sull'andamento dei mercati, «una parte del recente rincaro nei prezzi spot dovrebbe esaurirsi a lungo andare».

Analizzando le cause dei rincari, Greenspan ha indicato che è alla base c'è la maggiore domanda da parte di molti consumatori desiderosi di avere maggiori scorte cautelative. Le attuali difficoltà di estrazione hanno tuttavia limitato la capacità dei produttori di soddisfare rapidamente l'accresciuta richiesta e a questo si è aggiunta la maggiore domanda di Cina e India.

Martedì riunione a Torino dei rappresentanti sindacali di tutti gli stabilimenti del gruppo. A Mirafiori una fine ottobre all'insegna della cassa integrazione
I delegati Fiat preparano lo sciopero unitario

Angelo Faccinotto

MILANO Un'assemblea dei delegati di tutti gli stabilimenti del gruppo, martedì 19, a Torino, presso la sede della Uil. Un'altra assemblea, questa volta dei rappresentanti della componentistica, il 26, sempre a Torino, ma presso la sede della Cgil. E una fitta rete di incontri con i rappresentanti delle istituzioni piemontesi, dal Comune, alla Provincia, alla Regione.

Dopo lo sciopero di giovedì a Mirafiori - che ha avuto un'adesione molto alta, come ha indirettamente dovuto ammettere la stessa azienda - il sindacato si prepara alla giornata di lotta del 5 novembre. La prima che vedrà il coinvolgimento di tutti i siti produttivi del gruppo: Mirafiori, Termini Imerese, Pomigliano d'Arco, Melfi, Cassino e, per quel che resta, Arese.



Una manifestazione di operai Mirafiori. Foto di Claudio Papi/Reuters

L'appuntamento è importante. E il tempo è poco. Demel, certamente, si muove con uno stile diverso dal vecchio cliché Fiat. Ma, almeno finora, non è riuscito a convincere il sindacato. Anzi. Il nuovo piano è ancora più restrittivo rispetto a quello a suo tempo presentato da Morchio. È, accusa il sindacato, troppo incentrato sui tagli, compresi quelli che comporteranno la fine della produzione di vetture di gamma alta, proprio quei modelli che oggi sono il cuore della produzione di Mirafiori. Alfa 166, Lancia Thesis e Lancia Lybra non avranno successori. Le ammiraglie del futuro saranno targate Maserati. E punta a cercare, per le vetture di fascia medio-bassa, fornitori fuori Europa. Il che - sostiene il segretario della Fiom di Torino, Giorgio Airaudo - significa portare la stessa auto italiana fuori dall'Europa. In più, i tempi sono accelerati. Anche se l'obiettivo del

pareggio di bilancio è rinviato al 2007.

Una situazione che preoccupa soprattutto i lavoratori di Mirafiori. Quello torinese è l'ultimo stabilimento nel quale c'è - meglio, c'era - tutto, dai motori, ai cambi, alle carrozzerie all'assemblaggio. Da qui si comprende meglio l'aria che tira nel gruppo. E i segnali - dicono i sindacati - sono pessimi.

«Demel ha annunciato delle sorprese per lo stabilimento torinese - spiega ancora Airaudo -, ma intanto, mentre le aspettiamo, ci troviamo a fare i conti con i fatti». Fatti che dicono che a Mirafiori, dopo la fine del vecchio motore Torque, resta la produzione, importante, di cambi - 600mila all'anno, per equipaggiare le vetture prodotte in tutta Europa - e quella, meno importante, di vetture «finite». Escono da qui, a parte le medio-grandi «166», Thesis e Lybra, in

via di esaurimento, la Punto Restyling e la Multipla Restyling. Come dire che, quando usciranno i nuovi modelli, la produzione con molta probabilità finirà con l'emigrare. Poi c'è la linea mista, quella delle monovolume. Che però non sembrano andare benissimo sul mercato. Così, quella che si apre con lo sciopero del 5 novembre potrebbe essere una lunga battaglia. Per la difesa della Fiat - e dell'auto italiana - ma anche per la difesa dell'industria del Paese. se è vero, come ebbe a dire non molto tempo fa il vicepresidente di Confindustria, Alberto Bombassei, l'auto vale un milione di posti di lavoro.

Intanto, a Mirafiori, da lunedì 1.400 lavoratori delle Carrozzerie saranno in cassa integrazione per due settimane. Per tre settimane lo saranno i 250 delle Presse. Mentre alle Meccaniche, per 24 mesi, sono in cigs i 400 del Torque.

La «scoperta» del Triangolo industriale

Governatori e imprese sognano Mi-To. Il sindaco di Genova: dove andate senza il mare?

DALL'INVIATO Giampiero Rossi

CERNOBBIO Rieccolo: il vecchio triangolo industriale è tornato di moda. Anzi, è il futuro della macroregione del nord-ovest. Solo che le industrie hanno perso parecchi pezzi e qualcuno sembra aver dimenticato Genova per strada. Ma non importa, bisogna guardare avanti, superare campanilismi, bizantinismi, burocratismi che inevitabilmente affiorano ogni volta che si tenta di allargare gli orizzonti.

Insomma, sta per arrivare la ferrovia ad alta velocità, che in tre quarti d'ora collegherà il capoluogo lombardo a quello piemontese, ci saranno grandi opportunità. E allora ecco che alla testa di una rete animata dalle Camere di commercio di Milano e Torino, si impongono le figure degli entusiasti «governatori» delle due regioni che dovrebbero dare vita alla grande macroregione nordoccidentale: Roberto Formigoni ed Enzo Ghigo. Che dopo due legislature trascorse sulle rispettive poltrone, si sono accorti che è tempo di «fare sistema», «creare economie di scala», naturalmente creando «società di public utilities», perché signori è giunta l'ora di «fare gruppo», anzi no, si dice «fare squadra». Ma boia «che in due lustri di governo simultaneo ai due governatori sia venuta in mente una sola proposta di questo tipo», fa notare il segretario dei Ds piemontesi Pietro Marcarano. Forse perché in realtà di due non si amano molto, anzi rivalleggiano all'interno di Forza Italia?

Sta di fatto che ieri al seminario «Torino-Milano 2010», organizzato a Cernobbio dalle due Camere di commercio, è andata quindi in scena la più classica delle operazioni di facciata.

Dopo dieci anni di governo regionale Formigoni e Ghigo si accorgono che è tempo di «fare sistema»

ta ispirata alla modernità di là da venire, cavalcata dai presidenti e orchestrata da vecchi volponi del sottobosco politico. Certo, tra gaffe come l'esclusione di Genova (salvo poi invitare il sindaco del capoluogo ligure in qualità di «ospite») e prosopopea sulla competizione globalizzata, sono comparsi spunti e indirizzi degni di essere colti. E c'erano in sala docenti universitari e imprenditori che prendevano appunti e osservavano con interesse la ricca vetrina allestita per l'occasione. Ma è stato proprio dal mondo imprenditoriale - Romiti e Tronchetti Provera, per esempio - che sono arrivate le prime bocciature, neanche tanto garbate.

In sintesi, l'idea lanciata da Bruno Ermolli, presidente di Promos, la società per l'internazionalizzazione della Camera di commercio di Milano, ruota attorno a un evento da «C'era una volta il west»: nel 2010 sarà completato il collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Milano. Finalmente. Le due ex capitali economiche devono cogliere questa opportunità per siglare una nuova alleanza e proporsi come motori dell'Italia post-industriale. Benissimo, però si parte male, con l'esclusione di



Il presidente della Regione Lombardia Formigoni con Ermolli, presidente di Promos, ieri a Cernobbio. Foto di Bazzi Ansa

Nonostante Confindustria non ne voglia più sapere, ministro e sottosegretario si dichiarano contrari a qualsiasi ipotesi di stralcio della norma

Maroni e Sacconi, gli ultimi giapponesi dell'art. 18

Nedo Canetti

ROMA Come quei giapponesi che continuano a credere che la guerra non fosse finita, Bobo Maroni e Maurizio Sacconi, si aggirano nella giungla della legislazione del lavoro, sicuri che le operazioni belliche sulle modifiche all'art. 18 dello Statuto dei lavoratori siano tuttora in corso. Hanno perso, per strada, il loro migliore alleato, la Confindustria, ma continuano a difendere quella «vecchia» norma del ddl delega sul mercato del lavoro, che mantiene in vita l'attacco ai diritti dei lavoratori.

Così, all'indomani dell'audizione in Senato del vice presidente della Confindustria, Alberto Bombassei, che praticamente ha suona-

to la ritirata dalla trincea del famoso articolo, ministro e sottosegretario del Welfare annunciano che mai e poi mai il governo proporrà modifiche al testo della delega. Perentorio, stile Lega, Maroni. «Non ci sarà nessun emendamento del governo - ha tuonato - e anche se tutti saranno d'accordo e l'emendamento sarà proposto, il ministro (cioè lui ndr) si dichiarerà contrario». E la Confindustria? «Ambigua - proclama Maroni - Deve smettere di fare il dr. Jeckyl e Mr. Hyde». E ancora: «Ultimamente faccio un poco fatica a seguire i percorsi di analisi di Confindustria, perché mi sembrano tutt'altro che lineari».

Sacconi, che nei giorni scorsi aveva adombrato la possibilità dello stralcio, dev'essersi sentito un poco spiazzato, così ripiega. Stralciamo, dice, se ce lo chiedono tutti i firmatari

del Patto per l'Italia. Poi naturalmente, secondo abitudine, se la piglia con la Cgil che avrebbe cantato vittoria troppo presto, perché «a decidere sarà il governo». Non il Parlamento, si badi, dove il ddl si sta discutendo e dove le forze politiche, anche di maggioranza, si stanno orientando proprio per lo stralcio.

Il titolare del Welfare si metterà lo stesso di traverso? Dalle dichiarazioni di ieri, sembrerebbe proprio di sì. «Un'ostinazione davvero paradossale e incomprensibile» - la bolla il capogruppo ds in commissione Lavori di Palazzo Madama, Giovanni Battafarano - evidentemente solo Maroni non capisce che il clima è cambiato». «Tutte le parti sociali - ricorda - dai sindacati (anche Cisl e Uil che hanno firmato il Patto per l'Italia ndr) alla Confindustria, alle associazioni più piccole,

hanno ribadito con chiarezza che la partita sull'art. 18 è chiusa: nessuno ha interesse a modificare quella norma e a riaprire uno scontro lacerante e improduttivo per il Paese». La pervicacia nasce probabilmente dal non voler riconoscere la sconfitta. Non si vuole ammainare un vessillo antisindacale. che alcuni componenti della stessa Cdl hanno definito «estremamente ideologizzato». La battaglia, se il ministro, com'è intenzionato, vorrà riaccendere, si sposta ora nella commissione Lavoro del Senato, dove, la prossima settimana, riprenderà l'esame del provvedimento. Per quell'occasione, Battafarano invita il governo «a non arroccarsi su un bidone vuoto, ma a guardare gli interessi del Paese, che ha bisogno di strumenti efficaci per rilanciare l'economia e dare prospettive ai lavoratori».

delocalizzazioni

Offerta inglese per la Lima
A rischio gli 86 dipendenti

MILANO Il gruppo Hornby, produttore inglese di modellini giocattolo, ha offerto 8 milioni di euro per rilevare le attività della Lima. L'intenzione è di spostare la produzione in Cina, licenziando gli 86 dipendenti al termine della cassa integrazione, previsto per il 19 marzo prossimo.

«Quelle della Hornby sono condizioni inaccettabili», è il commento secco della Cgil di Vicenza, al termine dell'incontro tra i sindacati e i tre professionisti incaricati dall'autorità giudiziaria della liquidazione della Lima, la storica azienda italiana con sedi a Isola della Scala, nel vicentino, e a Brescia, produttrice di trenini elettrici giocattolo e da collezione.

Durante l'incontro è stato organizzato un sit-in di lavoratori davanti all'azienda. Ora i sindacati si riuniranno in assemblea con i lavoratori e decideranno quale mobilitazione attuare, anche in vista di un prossimo incontro con i rappresentanti del gruppo inglese.

Genova. E a Giuseppe Pericu, primo cittadino della Superba, risulta incomprensibilmente sottovalutato il rapporto con il mare, cioè con «un elemento essenziale, in tutti gli altri casi, come l'alleanza Marsiglia-Lione o l'area del Ranstad in Olanda: l'integrazione tra Milano e Torino non può svilupparsi a un ruolo complementare senza ricordarsi alla funzione del porto di Genova e alla sua leadership nel Mediterraneo. E Genova può offrire anche un contributo di conoscenza e progettazione, essendo stata riconosciuta come sede di un centro di eccellenza universitario per la logistica». E uno.

Poi tocca al sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, prevenire qualsiasi velleità egemonica, forse alludendo ai due debordanti Governatori: «È un progetto che dobbiamo governare insieme, anche perché ci sono funzioni che si compensano e altre che restano in competizione, per esempio le Fiere, che sono private». E due. Ostruzionismo degli amministratori di sinistra? Le parole di un «insospettabile» (almeno dal punto di vista della cultura post-comunista) come Cesare Romiti aiutano a cogliere lo scetticismo che aleggia sulle rive del lago: «Questo progetto ha bisogno di innalzarsi al di sopra degli interessi politici». E al concetto di «governance leggera», uno dei pilastri della macroregione idealizzata ieri, oppone quella «della germinazione spontanea senza dirigismi». E tre. Infine tocca a Marco Tronchetti Provera ricordare ai nuovi «macroregionalisti» che «se davvero esiste questa volontà, si tratta di rendere tutto più flessibile, più rapido, bisogna semplificare». E quattro. Appuntamento al prossimo seminario.

A Cernobbio in scena un'operazione di facciata, il regista è Bruno Ermolli uomo di fiducia di Berlusconi

“Afganistan: effetti collaterali?”

Un film che non avremmo mai voluto vedere.

Il ricavato delle vendite sarà interamente devoluto a Emergency

La testimonianza di Emergency sulla tragedia afgana conservata in un eccezionale documentario. In edicola con l'Unità il VHS, a 6,50 euro.

Nel 2001, con la guerra in pieno svolgimento, Gino Strada e un team di Emergency ottengono una breve tregua tra mujaheddin e talebani per raggiungere l'ospedale di Kabul. Un film documenta questo viaggio tra le bombe. «Afganistan: effetti collaterali?» mostra le corsie dell'ospedale di Emergency occupate dalle vittime, l'assistenza ai prigionieri, i programmi sociali di aiuto alle donne. Un'occasione per ripensare la guerra dal lato di chi la subisce.

l'Unità

EMERGENCY
www.emergency.it