

Lo stop di quattro ore contro la riorganizzazione del settore auto. Rinaldini (Fiom): «Il piano Demel non è credibile»

I lavoratori vogliono salvare la Fiat

Oggi protesta unitaria in tutti gli stabilimenti italiani: è un'emergenza del Paese

Roberto Rossi

MILANO Erano due anni che non si vedeva uno sciopero di questa portata. Oggi tutti gli stabilimenti auto della Fiat, da Termini Imerese a Mirafiori, di Powertrain ed anche delle aziende dell'indotto si fermeranno. I lavoratori del gruppo automobilistico italiano scenderanno in piazza contro il piano di riorganizzazione presentato loro il 6 ottobre scorso dall'amministratore delegato dell'Auto, Herbert Demel. E sarà anche la prima protesta nella gestione targata Sergio Marchionne.

Una protesta che cade in un momento particolare per la società torinese. Ieri sono stati diffusi i dati delle immatricolazioni di ottobre. Tutti negativi. I marchi Fiat e Alfa Romeo sono arretrati pesantemente. «La situazione è grave» ha spiegato Gianni Rinaldini, segretario generale della Fiom. «C'è un grosso problema di vendite - ha aggiunto ancora Rinaldini - e questi dati sulle immatricolazioni confermano la gravità. Per questo abbiamo indetto uno sciopero per protestare contro il piano Demel. Un piano non credibile per salvare l'auto nel nostro Paese perché prevede solamente una razionalizzazione dei costi. Dalla componentistica all'uso della cassa integrazione. Non si parla di rilancio, di ricerca e sviluppo, ma solamente di trasferimento delle produzioni fuori dall'Europa».

Un punto quest'ultimo sul quale Fim, Fiom, Uilm e Fismic hanno battuto ieri nel corso della conferenza stampa. Secondo i sindacati la Fiat ha prodotto all'estero più auto che in Italia: 970 mila contro 950 mila. Inoltre, l'azienda non avrebbe ancora deciso dove produrre il motore 1900 multigrado. Questo avrebbe dovuto essere realizzato presso lo stabilimento tedesco della Opel, ma data la situazione, secondo i sindacati, dovrebbe essere destinato a Mirafiori dove da due mesi non se ne producono più.

Una richiesta che Demel ha scartato. «Noi abbiamo deciso di produrre più cambi a Mirafiori. Io non nego la stampa» è stata la risposta del manager. Poi ha ribadito di non avere mai detto che la Fiat Auto non produrrà più vetture di alta gamma: «È stata un'interpretazione, non l'ho mai detto. Continueremo a farla». Infine ha aggiunto: «Mi sembra uno sciopero più Powertrain che Fiat».

In realtà il blocco di oggi interesserà a Torino 90 mila lavoratori, dei

Secondo i sindacati per la prima volta le vetture prodotte all'estero hanno superato quelle fatte in Italia



quali 75 mila delle aziende di componentistica auto e 15 mila della Fiat. Vi parteciperanno anche i lavoratori dei settori tessile e chimico. Alla ma-

nifestazione, davanti ai cancelli di Mirafiori, ci saranno i segretari generali della Fiom, Gianni Rinaldini, della Fim, Giorgio Caprioli, della Uilm,

Manifestazione dei lavoratori di Mirafiori. Foto di Pincal/Agf

vendita Ipi

Deutsche Bank scettica sulle garanzie di Ricucci

Uno può accomodarsi nel salotto più chic dell'editoria italiana, può accompagnarsi a braccetto con banchieri molto vicini all'establishment, e suggellare l'amicizia con l'acquisto di qualche pacchetto azionario e l'assunzione di un parente. Può insomma diventare un vip, di quelli che rilasciano interviste di mezza pagina ai grandi quotidiani finanziari, e non hanno mai problemi a farsi fare credito, se sa spendersi bene nelle proprie relazioni. Ma se ha bisogno di soldi da una banca straniera, tutto questo conta relativamente poco: e allora si scopre quanto siano fragili i cosiddetti imprenditori emergenti del capitalismo italiano.

Stefano Ricucci, il palazzinaro rampante "de li' Castelli", dopo essere entrato nel capitale della Popolare di Lodi e della Bnl, di Rcsmedia (l'editore del Corriere della Sera) e Mediobanca, ed aver buttato pure dei soldi nella Lazio, si è accorto che non valeva la pena sgomitare per farsi accettare dalla finanza che conta. E ha accettato la sfida di un altro emergente che sul mattone ha costruito le proprie fortune, Luigi Zunino, patron della Risanamento Napoli Spa. Il quale gli ha messo a disposizione il 75% delle azioni da lui controllate nella Ipi, l'immobiliare

che ha in pancia gli edifici più di prestigio della Fiat, tra cui il complesso del Lingotto, ad un prezzo da amico: 200 milioni di euro, almeno il 60% in più di quello che la società oggi vale in Borsa.

Ricucci che evidentemente non si accontenta più dei gossip, ma vuole fare il suo ingresso a Piazza Affari senza sobbarcarsi i costi di una quotazione, ha accettato. E è andato a bussare alla Deutsche Bank per il prestito, mettendo a disposizione i bilanci della Magiste International, la cassaforte lussemburghese a cui fanno capo tutte le sue attività. Una scatola su cui l'anno scorso gravavano già 382 milioni di debiti, più del doppio rispetto al 2002, dei quali 235 sotto forma di prestiti bancari. Un'esposizione che non è piaciuta ai tedeschi. Quando poi questi si sono accorti che una parte del pacchetto Bnl offerto in garanzia per il finanziamento, era già stata presa in pegno dalla Popolare di Lodi per una linea di credito da 30 milioni che avrebbe dovuto essere garantita da beni che invece erano già ipotecati da Unicredit per un mutuo da 25 milioni... be', le cose si sono complicate. Tanto che ora pare che l'operazione stia per saltare.

S.O.

Antonino Regazzi e della Fismic, Roberto Di Maulo.

«Demel non si autoassolve - ha detto il segretario generale della Fiom torinese, Giorgio Airaud - . Adesso ha tutte le responsabilità e i poteri che Morchio non gli aveva dato. Lo sciopero è per mantenere l'auto in Italia a partire dai motori. Se Demel intende dire che lo sciopero è per riportare un motore a Mirafiori - ha aggiunto Airaud - ha capito bene, ma sappia che i fischietti degli operai Fiat di tutta Mirafiori, dell'Iveco e di Cnh gli ricorderanno che vogliamo salvare tutta l'auto italiana, a partire dallo stabilimento torinese».

«Ribadiamo le richieste della nostra piattaforma per Mirafiori - ha detto il segretario della Fim, Antonio Marchina - e cioè un motore, un cambio e un nuovo modello». Per il numero uno della Uilm piemontese, Attilio Capuano, «l'obiettivo dello sciopero è salvaguardare il sistema industriale dell'auto, quindi i lavoratori della Fiat insieme a quelli dell'indotto».

In difesa dello storico stabilimento anche il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino: «se l'azienda s'impegnerà a produrre a Mirafiori un motore non residuale e un nuovo modello, la città si impegna, insieme ai sindacati, a mettere in campo tutte le risorse necessarie per garantire la competitività: dalle aree dismesse a interventi di defiscalizzazione a modalità di organizzazione del lavoro».

Non solo Mirafiori, però. In difesa dei lavoratori Fiat di Ds, presenteranno in Senato una mozione «che impegni - ha sottolineato Piero Di Siena - il governo a fare la propria parte e a uscire dalla sostanziale abulia con cui nel corso di questi anni ha affrontato le vicende della Fiat». E oggi manifestazioni sono previste anche all'Alfa di Arese, alla Magneti Marelli in Emilia-Romagna, mentre in Toscana i lavoratori dell'indotto manifatteranno a Firenze e a Livorno. Proteste anche a Termoli, in Molise, dove si fermerà lo stabilimento Powertrain, in Abruzzo, con la manifestazione alla Sevel di Atesa (Chieti), in Campania, alla Fiat-Alfa di Pomigliano D'Arco e alla Fma di Prato-la Serra (Avellino), in Puglia, con lo stop alla Magneti Marelli, e alla Fiat di Termini Imerese dove, nonostante l'arrivo della Nuova Ypsilon a partire da metà 2005, ripartirà la cassa integrazione per altre tre settimane, dal 15 novembre al 5 dicembre. Cassa che è già attiva a Cassino e Melfi, gli unici stabilimenti a non manifestare oggi.

A Torino si fermano anche i tessili e i chimici. Manifestazione davanti ai cancelli di Mirafiori

In ottobre il mercato dell'auto segna un arretramento vistoso. La Fiat scende al 27,6%, in attesa dei nuovi modelli

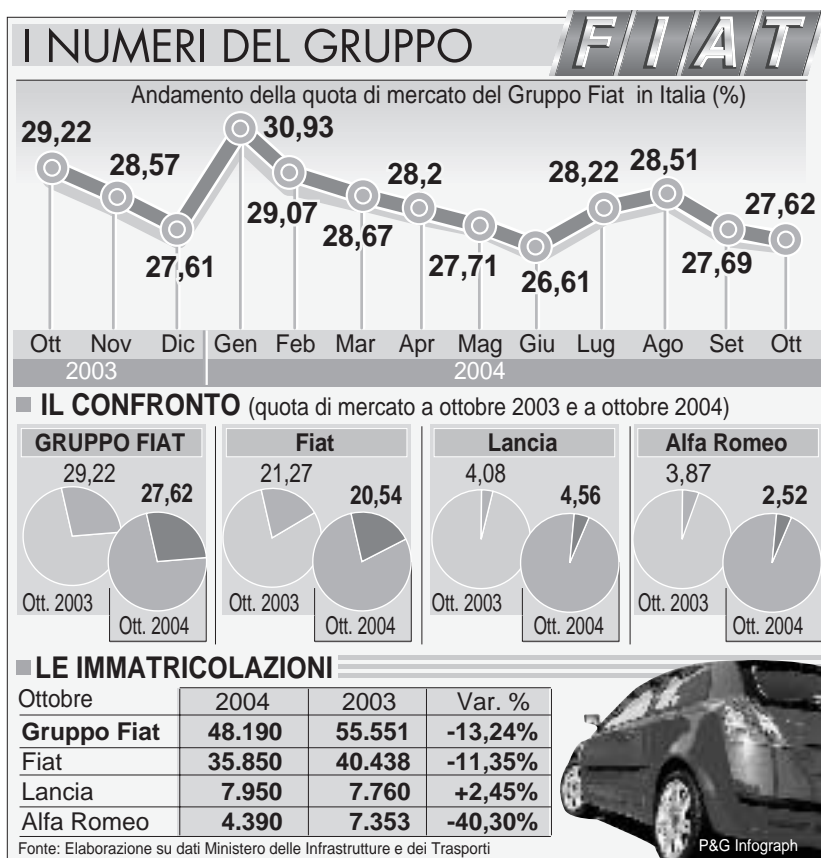
Le vendite del Lingotto cadono del 13%

MILANO Era atteso ed è arrivato. Il calo delle immatricolazioni dell'auto non ha risparmiato nessuno. Ad ottobre il mercato ha frenato per il quarto mese consecutivo e ha perso l'8,21%.

Particolarmente colpita la Fiat che ha ceduto il 13,25%, affossata da Alfa Romeo che ha perso addirittura il 40,30%. Lo scorso mese il gruppo automobilistico italiano ha immatricolato 48.190 auto, il 3,23% in meno su settembre. Una flessione scoraggiante visto che il gruppo ha presentato in 15 mesi 15 nuovi modelli, uno ogni quattro settimane. Una flessione, secondo il numero uno dell'Auto Herbert Demel, «dovuta al calo delle vendite del marchio Alfa Romeo, la cui performance è stata condizionata dall'attesa per il lancio commerciale della nuova 147, che avverrà il prossimo fine settimana».

Meno auto e quindi meno mercato. La quota del gruppo Fiat Auto in Italia si è ridotta di 1,6 punti percentuali, ferma al 27,62% contro il 29,22 di ottobre 2003. «Sono sicuro che l'Alfa Romeo recupererà nei prossimi mesi», ha aggiunto Demel. E proprio questo sarà il compito di Karl-Heinz Kalbfell, l'uomo che ha portato il successo la Mini, chiamato proprio perché la Fiat conosceva da tempo la situazione Alfa.

Il marchio del Biscione, infatti, non solo ha visto scendere le proprie immatricolazioni del 40,30%, ma ha anche perso quote di mercato passando dal 3,87% di un anno fa al 2,52% attuale. Calo a due cifre anche per il marchio Fiat (-11,35%), per una quota di mercato pari al 20,54% contro il 21,27% di ottobre 2003. In contro-



tendenza Lancia, che registra un aumento dell'immatricolato del 2,45%, conquistando il 4,56% del mercato (4,08% nel 2003). Resta comunque positivo il bilancio complessivo nei primi dieci mesi dell'anno: il gruppo del Lingotto ha immatricolato 545.853 auto, l'1,06% in più rispetto all'anno precedente, per una quota del 28,21% in aumento quindi rispetto al 27,92% di gennaio-ottobre 2003.

Ma la Fiat non è stata l'unica, fra i colossi dell'auto in Europa, a soffrire. In ottobre, infatti, la Volkswagen ha registrato un calo delle immatricolazioni pari all'11,9%, mentre Opel è arretrata del 19,37%. È proseguito, inoltre, il trend negativo della Mercedes (-6,89%), mentre tra le francesi solo Renault ha avuto brillanti risultati affermandosi come prima casa automobilistica estera in Italia in termini di immatricolazioni (14.000 auto immatricolate, +12,91%).

La battuta d'arresto non è sembrata preoccupare gli operatori del settore, che, ha spiegato l'Anfia (l'associazione nazionale fra industrie automobilistiche), «si aspettavano un calo, in quanto in ottobre i giorni lavorativi sono stati due in meno rispetto all'anno precedente». Il bilancio dei primi dieci mesi (1.935.449 auto immatricolate, +0,05% in più rispetto al 2003) è comunque «preziosabile», anche se «i volumi - ha aggiunto l'Anfia - sono anche stati sostenuti dall'intenso e ancora crescente ricorso da parte delle case automobilistiche ad azioni commerciali e promozionali, come sconti, pagamenti agevolati, interessi zero».

RO.RO.

All'Umanitaria, per ricordare quella giornata di protesta decisa cent'anni fa dopo la repressione nel sangue delle lotte dei minatori di Buggerru

Milano, una mostra per il primo sciopero generale

MILANO Achille Georgiades era un ingegnere greco arrivato in Sardegna nell'agosto del 1903 per dirigere le miniere della Società des mines de Malfidano, costituita a Parigi nel 1866 allo scopo di estrarre i minerali di zinco e di piombo di cui sono ricche le montagne del Sulcis. Sede dell'azienda francese in Sardegna era Buggerru, un gruppo di case aggrappate alle rocce di una conca che si apre sul mare della costa sud-occidentale dell'isola. Da Parigi Georgiades si era portato appresso anche una grossa Citroën nera, una delle prime auto a circolare sulle strade sarde. La tecnologia, però, allora era quella che era, e poiché la Citroën non aveva la retromarcia, nel cortile della villa sede della direzione delle miniere si costruì una piattaforma girevole, perché la macchina potesse uscire dai cancelli.

Georgiades cercava di non farsi mancare niente degli agi della capitale francese, e come lui i quadri e gli impiegati di grado superiore della società mineraria. Agì (persino un teatro) dai quali erano ovviamente esclusi minatori e salariati (spesso adolescenti o addirittura



i cento anni del primo sciopero generale italiano

zioni, si formarono tra quei lavoratori gruppi organizzati che rivendicavano salari più dignitosi e soprattutto maggiore sicurezza. Fu così che nel 1903, al secondo congresso nazionale della Federazione dei minatori, si presentò anche la Lega di resistenza di Buggerru, con i suoi delegati in rappresentanza di 4.000 iscritti. A dirigere la Lega, due militanti socialisti, Giuseppe Cavallera e Alcibiade Battelli. Seguì, nei primi mesi del 1904, un'ondata di scioperi. Il 7 maggio un incidente sul lavoro era costato la vita a quattro minatori travolti da una frana. Il 3 settembre l'ingegner Georgiades diramò una circolare con la quale comunicava che, a partire dal giorno successivo, la pausa tra i due turni di lavoro, quello del mattino e quello del pomeriggio, era ridotta di un'ora: non più dalle 11 alle 14 ma dalle 11 alle 13. La reazione fu immediata. Nessuno, il 4 alle 13, si presentò ai pozzi. Restarono vuote anche le laverie, le officine, i magazzini. Centinaia di minatori in sciopero circondarono il villino del direttore. Da Cagliari arrivarono due compagnie di fanteria, che fronteggiarono gli scioperanti sparando. Due operai, Francesco Lettera, 24 anni, e Salvatore Montixi, 36, restarono sul terreno. Un terzo, Giustino Pittau, 32 anni, morì di lì a poco in ospedale.

La domenica di sangue di Buggerru ebbe una risonanza vastissima nel movimento operaio italiano, alle prese con problemi di lavoro e di salario che colpivano il paese intero. Da più parti si sosteneva la necessità di proclamare lo sciopero generale contro il padronato e contro il ministero Giolitti. Sciopero che fu indetto dalle organizzazioni dei lavoratori milanesi per il 16 settembre, dopo che uno scontro tra contadini e polizia a Castelluzzo, in provincia di Trapani, aveva causato altri due morti.

Quello sciopero e quei giorni, cento anni dopo, saranno rievocati da una mostra che si aprirà il 9 novembre a Milano, nel Chiostro dei glicini dell'Umanitaria, in via Daverio. La mostra voluta dalla Cgil Cisl Uil Lombardia, dalla Fondazione Kuliscioff e dalla Società Umanitaria, presenterà carte e immagini dell'epoca e resterà aperta fino al 25 novembre.

La primavera di Melfi

Cronaca di una lotta operaia

di Paolo Ferraro, Angela Lombardi

DAL 7 NOVEMBRE IN EDICOLA CON LIBERAZIONE A 4 EURO IN PIÙ

LA PRIMAVERA DI MELFI

Cronaca di una lotta operaia

di Paolo Ferraro, Angela Lombardi

DAL 7 NOVEMBRE IN EDICOLA CON LIBERAZIONE A 4 EURO IN PIÙ

ra bambini) addetti alla cernita e al lavaggio dei minerali, settemila lavoratori sottopagati, costretti a vivere in baracche gelide d'inverno, caldissime

d'estate, privi di qualsiasi assistenza sanitaria, rispettando orari di lavoro pesantissimi in un ambiente malsano e insicuro. Malgrado le durissime condi-