

## AUTOSTRADE, NIENTE BENZINA IL 30 NOVEMBRE

Italia a piedi per il giorno dello sciopero generale: la paralisi delle attività che verrà attuata il 30 novembre avrà infatti ricadute immediate anche sulla mobilità degli italiani. Dai bus ai treni, dalle metropolitane agli aerei, lo sciopero generale riguarderà i lavoratori di tutto il comparto trasporti, a cui si sono aggiunti ieri i benzinai autostradali che hanno indetto una protesta di 24 ore per la stessa data.

I gestori delle aree di servizio autostradali hanno infatti annunciato ieri che chiuderanno gli impianti per 24 ore consecutive, dalle ore 22.00 del 29 novembre alle 22.00 del giorno successivo. Le organizzazioni nazionali di categoria, Aisa Confederati, Fegica Cisl ed Anisa Confcommercio han-

no annunciato che con lo sciopero «intendono protestare per quanto sta avvenendo lungo la viabilità autostradale, fatta oggetto di un vero e proprio "assalto alla diligenza" da parte di operatori privati che hanno come unico obiettivo il profitto».

«Brilla in questa situazione - prosegue il comunicato - l'accanimento con il quale il gruppo Benetton - monopolista di fatto nel settore con Autostrade per l'Italia e già due volte condannato dall'Antitrust - intende perseguire il suo obiettivo di espellere i gestori della conduzione degli impianti attraverso l'imposizione di disciplinari cervellotici, infarciti di obblighi - compreso il pagamento di royalties superiori a 50 eurocent al litro sui carburanti».



## UNA SOLA ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE

Una nuova, grande e rinnovata organizzazione sindacale internazionale. La proposta sarà all'esame del congresso mondiale della Cisl Internazionale, che si terrà a Myazaki in Giappone dal 5 al 10 dicembre. Il percorso per l'unificazione del movimento sindacale è stato oggetto di un incontro che si è svolto ieri nella sede della Cisl, al quale ha preso parte il segretario della confederazione, Savino Pezzotta.

Secondo il progetto, la nuova organizzazione unirà la Cisl internazionale, la Confederazione Mondiale del Lavoro (Cmt), la confederazione cristiana, ma anche altre organizzazioni sindacali indipendenti, che condividono i valori storici della Cisl Internazionale.

«La vera novità del Congresso - ha confermato Pezzotta - è l'unità sindacale a livello internazionale. È sempre più importante avere un solo sindacato per fronteggiare i problemi della globalizzazione, che non sono solo le libertà sindacali, ma anche una capacità di legislazione che tuteli i lavoratori». Per Pezzotta, si tratta di pervenire ad una «rifondazione e ad un rilancio del ruolo del sindacalismo considerando che nella globalizzazione è poco presente il soggetto del sindacato».

Pezzotta ha reso noto che il viaggio in Giappone sarà anche l'occasione per andare in Thailandia per incontrare il sindacato clandestino birmano.



sciopero

sindacati

UNIPOL ASSICURAZIONI

# economia e lavoro

I vostri valori sono i nostri valori

## Auto, la crisi del mercato europeo

Difficoltà per i modelli Fiat. I sindacati al governo: l'azienda va salvata

Laura Matteucci

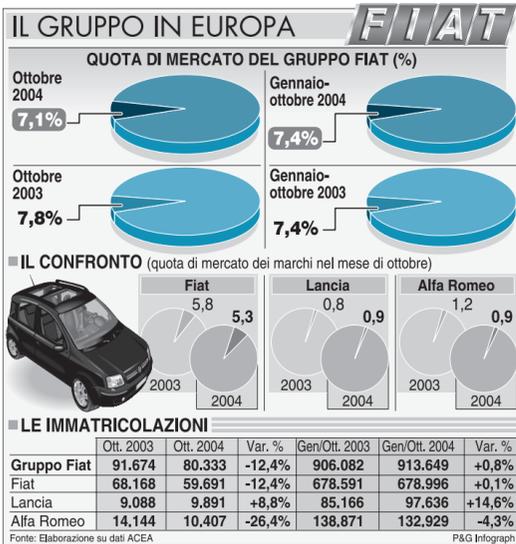
**MILANO** Nuovo crollo del mercato dell'auto in ottobre. In Europa quarto risultato negativo per il settore, con una flessione delle immatricolazioni pari al 3,5%, e in Italia i dati sono anche peggiori, con perdite che raggiungono l'8,2%.

Ad affondare il mercato italiano è il gruppo Fiat, che vede scendere il proprio immatricolato del 12,4%, con 80.333 vetture vendute (erano 91.674 nello stesso periodo del 2003), e la propria quota di mercato al 7,1% dal 7,8% di ottobre 2003. Considerando invece i primi dieci mesi dell'anno, la quota di mercato è pari al 7,4%, stabile rispetto a un anno fa, e il gruppo ha registrato un aumento delle vendite dello 0,8% con 913.649 auto immatricolate rispetto alle 906.082 auto del periodo gennaio-ottobre 2003.

Debolezza della congiuntura economica e rafforzamento dell'euro, da cui stanno traendo vantaggi le case giapponesi e sud coreane: questi i fattori determinanti per spiegare la flessione del mercato secondo l'Accea (l'Associazione dei costruttori di auto), che ha diffuso i dati. Ma per la Fiat, chiaro, i problemi sono diversi e amplificati.

«Ci sono grandissime difficoltà di mercato, ma la Fiat va salvata e rilanciata, costi quel che costi. Questo dovrebbe fare il governo, invece di permettere questo stitico continuo. Se cade la Fiat, cade un pezzo fondamentale del Paese», commenta da Torino il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, all'assemblea dei quadri della Cgil piemontese sullo sciopero del 30 novembre. «Avevamo detto - aggiunge - che la Fiat non prende quote quando il mercato va bene, è evidente che quando va giù arretra. Tutto questo era nelle cose, e ci spinge a sollecitare la Fiat a fare scelte più coraggiose sul piano degli investimenti, e il governo a provare a occuparsi di questi problemi». Quanto alla possibilità di un rinvio della discussione con le banche sui 3 miliardi concessi di prestito convertendo (la scadenza è fissata per settembre 2005), per Epifani «non è necessariamente una cattiva notizia».

Interviene anche Savino Pezzotta,



Fabbrica Opel di Ruesselsheim

il leader della Cisl, che punta il dito sulla strategia aziendale: «Il vero problema per la Fiat - dice - è la strategia messa in campo dall'azienda sui modelli e i rapporti con Gm».

È il 26 novembre si riuniranno, a Roma, i coordinamenti nazionali di Fim, Fiom e Uilm del gruppo Fiat. In quell'occasione dovrebbe essere definita la data dell'assemblea nazionale dei delegati del gruppo. «È urgente - commenta Giorgio Airaud, segretario generale della Fiom torinese - che l'assemblea dei delegati riprenda il percorso di lotte avviato con lo sciopero del 5 novembre. I lavoratori non vanno disarmati, la crisi Fiat non è finita. Noi non abbandoneremo il campo, non faremo chiudere la Fiat né a questo governo né alla General Motors né alle banche».

Quanto a General Motors e all'opzione put sottoscritta con la Fiat, non ci sarebbe ancora nulla di definito. Per Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fiat, «i tempi non sono ancora maturi». «Per ora siamo in una fase di analisi delle opzioni disponibili per Fiat Auto. Si tratta - aggiunge - di accordi industriali relativi a motori e trasmissioni, di accordi industriali-commerciali a livello di acquisti e poi dell'acquisto per quanto riguarda l'azionariato. Tutte le opzioni sono possibili. Bisogna solo aspettare».

E torniamo ai dati di mercato. Sulla flessione delle vendite in Europa dei marchi di Fiat Auto, pesa il calo delle vendite ad ottobre sul mercato italiano e il miglioramento della qualità del mix delle vendite. Così dal Lingotto spiegano i dati relativi all'andamento del mercato in Europa. La quota è stata fortemente influenzata sia dal crollo del mercato italiano nel suo complesso, sia dalla scelta dell'azienda di privilegiare la qualità del mix delle vendite focalizzandosi su quelle retail.

Per quanto riguarda i singoli marchi, nei mesi da gennaio ad ottobre Fiat Auto ha registrato un incremento dello 0,8% rispetto all'analogo periodo 2003. Lancia ad ottobre ha proseguito il trend di crescita registrato nei mesi precedenti per effetto del buon andamento di Ypsilon e Musa. Calò invece per Alfa Romeo, dovuto all'attesa del lancio commerciale della nuova 147.

### rapporto Ires-Cgil

## L'economia cresce solo dello 0,8%

**ROMA** La nostra economia stenta a crescere e a stare dietro non solo all'economia mondiale, che per la prima volta dopo molti anni segna un incremento del 5%, ma anche a quella europea. La Gran Bretagna nel 2004 cresce del 3,3%, la Francia del 2,3%, la Spagna del 2,6%: l'Italia chiuderà l'anno con una crescita dell'1,2% - prevede l'Istat -, ma se così sarà si deve ai 5 giorni lavorativi in più (256 contro i 251 del 2003). A parità di giorni lavorativi l'incremento sarebbe infatti dello 0,8%. È uno dei dati che si ricavano dal rapporto congiunturale dell'Ires-Cgil. «Il dato di crescita - osserva la segretaria confederale della Cgil, Marigina Maulucci - non corrisponde alle stime, ottimistiche, della Finanziaria che è vuota di interventi e sbagliata nelle prospettive». Il sistema Italia, secondo il rapporto curato da Eduardo Carra, continua a perdere quote di mercato, la domanda interna «viene

scoraggiata» perché «il tasso di attività sta diminuendo, la crescita dell'occupazione si è fermata e i redditi medio-bassi sono stati falcidiati». «Basti pensare - spiega il presidente dell'Ires Agostino Megale - che il valore reale dei redditi delle famiglie operaie tra il 2000 e il 2002 è calato del 2,6%, mentre quello delle famiglie di imprenditori e liberi professionisti è aumentato del 4,5%. Aggiornato all'ottobre scorso il dato peggiora per le famiglie operaie che perdono il 4,1%. I consumi sono più deboli, per risparmiare le famiglie hanno spostato gli acquisti prima dai negozi ai supermercati, e ora anche alle banche». «In media - continua Megale - il lavoratore con un reddito di 22mila euro ha perso tra il 2002 e il 2004 1.224 euro per l'inflazione e il mancato recupero del fiscal drag. In Italia ci vorrebbe una spinta maggiore di quella necessaria agli altri Paesi, invece il governo è disattento sia al rilancio della competitività sia al sostegno dei consumi». L'Istat, poi, dovrebbe rivedere il paniere e gli indicatori per il calcolo dell'inflazione. L'Ires propone l'indicatore unico armonizzato europeo e 4 panieri: uno per una famiglia di pensionati a basso reddito, uno per una famiglia di giovani con un figlio, uno per una famiglia di lavoratore dipendente con due figli, e uno per i single.

fe.m.

Un orario di lavoro «a fisarmonica» deciso dall'azienda senza contrattazione con i sindacati. Epifani: «Non creiamo un nuovo feticcio come era stato quello sull'Articolo 18»

## Federmeccanica chiede un po' di flessibilità: 60 ore a settimana

Felicia Masocco

**ROMA** Federmeccanica chiede che i sindacati facciano «un salto culturale» e «compiano una scelta di carattere politico». Quale? Consentire alle imprese di poter allungare l'orario di lavoro a 60 ore settimanali «quando gli ordini salgono» e di ridurlo a 32 ore «quando c'è un ristagno». Una «fisarmonica» nelle mani delle aziende «che devono poter decidere questi cambiamenti senza doverli ogni volta contrattare». Insomma per il direttore generale di Federmeccanica, Roberto Biglieri, i sindacati dovrebbero annullare il loro ruolo e la loro funzione e anche quella

del contratto nazionale in nome e per conto della competitività, «il problema più urgente», di cui sindacati e lavoratori, secondo questa ricetta, dovrebbero farsi carico date le difficoltà del settore.

Le parole di Biglieri, contenute in un'intervista al Sole 24 ore, piombano nel mezzo della vertenza per il rinnovo del contratto delle tute blu e quando Fiom, Fim e Uilm sono impegnate nella ricerca di una piattaforma unitaria dopo due accordi separati. È un lavoro delicatissimo, l'esito - se negativo - potrebbe avere serie ripercussioni non solo sui rapporti tra le organizzazioni dei metalmeccanici, ma anche su quelli delle confederazioni a loro

volta impegnate a tenere il più possibile salda la ritrovata unità d'azione. Non è un caso che sia Guglielmo Epifani a replicare al direttore di Federmeccanica e a mettere in guardia le imprese.

«Insistere sulla questione della flessibilità d'orario, senza contrattazione, perché di questo si parla, è un falso obiettivo che non servirà all'azienda e aprirà un problema con il sindacato». L'invito del leader della Cgil è quello di non agitare un «feticcio», come si è fatto per le modifiche alle norme sui licenziamenti. «Ho molto apprezzato il nuovo corso di Confindustria - ha detto il leader della Cgil all'assemblea dei delegati del Piemonte - così come

le prese di posizione sull'articolo 18. Adesso però voglio dire a Confindustria di fare attenzione, abbiamo un obiettivo comune che ci sta a cuore, salvare l'industria di questo Paese, ma per farlo occorre essere coerenti e rigorosi».

Per coerenza e rigore le imprese

dovrebbero cominciare col riconoscere che se non va granché bene «non perché le aziende non hanno orari flessibili, ma perché non vendono ciò che producono, la sfida competitiva delle nostre aziende è infatti vendere quello che si produce e questo è il problema che ha l'industria italiana». Il nodo da

sciogliere sta qui, «la possibilità di decidere gli orari è un falso problema, un feticcio come era stato l'articolo 18». Se Federmeccanica prosegue su questa strada il rischio, per il leader della Cgil, è che «tra tre anni qualcuno dirà di aver perso altri tre anni di tempo».

Se ne riparerà quando comincerà il negoziato per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici. Ora gli occhi sono puntati sulla riunione fissata per domani pomeriggio da Fiom, Fim e Uilm per abbattere gli ultimi ostacoli e cercare di definire una proposta unitaria da presentare a Federmeccanica.

Tre i temi principali che saranno affrontati nella riunione: le regole sulla validazione della piattaforma e degli

accordi, la definizione di una prima richiesta di aumento salariale che difenda il potere d'acquisto delle retribuzioni, e quella di una seconda richiesta economica a copertura della mancata contrattazione aziendale. Un accordo di massima sarebbe stato raggiunto sulle regole democratiche, che sarebbero con un mix di democrazia diretta voluta insistentemente dalla Fiom, con quella delegata proposta dalla Fim. Per la parte economica i sindacati si trovano d'accordo nel superamento dell'inflazione programmata fissata nel Dpef quale parametro cui adeguare le richieste di aumento. Non è stata concertata e in ogni caso è distante dall'inflazione reale.

la.ma.

Culla

È nato Marco Caroselli

Bello, vispo e con un ciuffo di capelli rossi. Grandissimi auguri alla mamma Barbara Fortuna e al papà Massimiliano Caroselli, agli zii, ai cugini, ai nonni tutti