

telecomunicazioni

IN ITALIA RECORD DI TASSE SUI TELEFONINI

Spetta all'Italia il primato delle tasse più alte sui telefonini: con una tassa di concessione governativa mensile e l'Iva al 20%, la pressione fiscale sulla telefonia mobile nel nostro Paese supera sia la Gran Bretagna (Iva al 17,6%) che la Spagna e la Germania (Iva al 16%). Lo rileva Cittadinanzattiva in uno studio sulle tlc in Europa da cui emerge che, invece, nella telefonia fissa l'Italia è al terzo posto per costo del canone mensile per una linea base. In questo caso, infatti, l'abbonamento è più alto in Spagna (16,69 euro) rispetto a Germania (15,66 euro) e Italia (14,27). Il messaggio più economico viene invece spedito in Spagna, dove può costare solo 0,069 euro, mentre il più caro lo si paga in Gran

Bretagna, dove arriva anche 0,451 euro. L'Italia si posiziona in fascia intermedia, sia per sms che per i costi di 60 secondi di conversazione, dove massimi e minimi si riscontrano entrambi in Spagna (rispettivamente 1,067 e 0,017 euro). Dall'indagine svolta dall'organizzazione di tutela dei consumatori emerge quindi che tra diritti, tariffe, contratti e servizi, il mercato europeo è unico solo per gli operatori. Per le tariffe e i costi, afferma l'organizzazione, il «sistema di prezzi è di complessità senza precedenti né uguali», comportando una decina di variabili, dal costo dello scatto alla risposta ai canoni bimestrali, in cui solo in una, la durata della conversazione, il consumatore è in grado di intervenire.

**L'Opec taglia la produzione**

L'Opec ha deciso di mantenere invariate le quote di produzione per un totale di 27 milioni di barili al giorno, ma ha raggiunto un accordo sulla riduzione della sovrapproduzione di un milione di barili al giorno. La decisione è stata presa nella riunione del cartello che si è tenuta ieri al Cairo.

Il provvedimento sarà effettivo a partire dal primo gennaio prossimo. Per la fine di gennaio del 2005 è già stata programmata una nuova riunione tra i ministri del petrolio dei Paesi dell'Opec al fine di esaminare la situazione del mercato.

Il taglio dell'eccessivo ritmo di estrazione (per il quale non ci sono cifre ufficiali, ma che

viene stimato tra un milione e 1,7 milioni di barili), si può quantificare nel 3,5% circa della produzione complessiva. La produzione dell'Iraq, circa 1,1 milioni di barili al giorno (con un potenziale che arriva a circa 2 milioni) non fa parte del sistema delle quote.

L'lea (l'International energy agency) prevede nel suo rapporto mensile che la crescita della domanda mondiale di petrolio rallenterà nel 2005 dopo il picco di 28 anni segnato quest'anno.

La frenata sarà da attribuire, almeno in parte, al venire meno dei colli di bottiglia causati quest'anno dalla domanda di carburante dalla Cina.



petrolio

Garage Olimpo

Uno sguardo sulla tortura

in edicola con l'Unità il dvd a €9,90 in più

economia e lavoro**Garage Olimpo**

Uno sguardo sulla tortura

in edicola con l'Unità il dvd a €9,90 in più

«Possiamo vendere Fiat Auto a Gm»*Marchionne: è un nostro diritto. Scontro con Detroit. Montezemolo: 2005, anno insidioso*

Angelo Faccinotto

MILANO «Difenderemo il nostro diritto ad esercitare l'opzione put». Cioè vendere l'Auto a General Motors. All'incontro di Zurigo con il gigante di Detroit mancano quattro giorni (è in calendario per martedì prossimo) e l'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, ha già aperto le ostilità. Con una dichiarazione che così netta non era mai stata.

«All'epoca in cui la Fiat firmò i documenti - spiega Marchionne in un'intervista a *New York Times* - c'era l'ipotesi, possibile e molto probabile, di fondere il business dell'auto con Gm. Non possiamo cambiare ora le cose perché i mercati sono cambiati e l'economia non sta andando bene come si sarebbe potuto sperare». Conclusione, il Lingotto affronterà la questione in termini di business, cioè di convenienza. Inclusa, appunto, «la reale possibilità di esercitare il put», anche se gli americani non lo vogliono. «Ci difenderemo - assicura - e sono certo che ci riusciremo». Senza tralasciare nulla, visto che si parla anche di una possibile azione legale per confermare il proprio diritto. Diritto che, appunto, a più riprese in questi mesi Detroit ha messo in discussione.

I tempi sono stretti. E fin qui i due alleati-contendenti non sono riusciti a trovare alcun accordo. La situazione, del resto, non aiuta. Se la Fiat ha l'acqua alla gola - brucia circa 200 milioni di euro al mese - non è che Gm se la passi benissimo. Anzi. Giusto giovedì ha annunciato di voler tagliare 12mila posti in Europa nei prossimi due anni. E la libertà strategica reclamata dal Lingotto, che giudica la partnership con Detroit troppo «restrittiva», potrebbe creare qualche problema in più. Di qui la decisione di alzare i toni. Ma con quali prospettive?

L'*Economist*, riferendosi al celebre film di Pietro Germi, parla di «divorzio all'italiana», cioè di una probabile fine «sanguinosa» dell'unione suggellata dalle due case automobilistiche poco più di quattro anni fa. Le condizioni sembrano esserci tutte. Gm vuole fortissimamente liberarsi dell'obbligo di compensare una Fiat Auto disastrosa, che fatica a riprendersi ed è ancora molto lontana dagli obiettivi di risanamento che i vari management si sono dati in questi anni. Torino, a sua volta, vuole rinegoziare. In cambio della



L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne e il presidente Luca di Montezemolo

Foto di Alessandro Contalido/Ansa

Un divorzio all'italiana

Secondo il settimanale «The Economist» il rapporto tra Fiat e Gm si romperà con un divorzio all'italiana, con spargimento di sangue

rinuncia a vendere potrebbe chiedere soldi - si parla di una cifra oscillante fra i 500 milioni e il miliardo e mezzo di dollari - e, soprattutto, una revisione dell'alleanza. Magari limitata a più «leggere» joint venture.

Quello della revisione dell'alleanza,

del resto, sembra essere l'obiettivo più ragionevole. Anche perché un'eventuale cessione dell'auto al gigante americano - e da questi subita contro voglia - avrebbe verosimilmente come conseguenza una pesantissima ristrutturazione, che lascerebbe in piedi ben poco degli attuali stabilimenti

Presidio alla sede della Regione Sicilia. «Vogliamo un accordo di programma con Torino». Lunedì due ore di sciopero a Mirafiori Termini Imerese contro il piano del Lingotto

MILANO Ieri Termini Imerese, lunedì, ancora, Mirafiori. Mentre i vertici del Lingotto mettono a punto la strategia da opporre martedì a General Motors davanti alla sede della presidenza della Regione di Torino, continuano gli scioperi dei lavoratori contro il piano industriale messo a punto dal Lingotto.

Più di 500 operai dello stabilimento di Termini Imerese hanno manifestato ieri mattina a Palermo davanti alla sede della presidenza della Regione, in coincidenza con lo sciopero di quattro ore indetto da Fiom, Fim e Uilm. I dimostranti hanno bloccato il traffico e hanno chiesto un incontro al presidente Salvatore Cuffaro.

I lavoratori, rientrati in fabbrica il sei dicembre dopo tre settimane di cassa integrazione e in procinto di ritornare in cig in concomitanza con le feste di fine anno, chiedono alla Regione di riattivare i contatti con la casa automobilistica. E soprattutto di tenere fede alle promesse fatte nel gennaio 2003 quando lo stesso Cuffaro lanciò l'idea di un accordo di programma da stipulare con la Fiat che prevedesse 250 milioni di euro di investimenti per l'infrastrutturazione di Termini Imerese.

Al caso dei dipendenti Fiat si aggiunge poi quello dei lavoratori dell'indotto, una decina di aziende che nella zona di Termini Imerese occupa-

no un migliaio di persone il cui destino appare sempre più incerto. Per loro i sindacati sollecitano il rifinanziamento della cassa integrazione che scadrà il 31 dicembre. Dopo questa data, in mancanza di un intervento da parte del governo, resteranno privi di ogni sostegno.

Lunedì invece si svolgeranno le altre due ore di sciopero alle Carrozzerie e alle Meccaniche di Mirafiori, sempre nell'ambito delle quattro indette a livello nazionale da Fiom, Fim, Uilm e Fismic. Lo sciopero si svolgerà in concomitanza con l'incontro al Ministero del Welfare sulla procedura di mobilità richiesta dalla Powertrain per 707 lavora-

tori di tutti gli stabilimenti italiani. Il segretario generale della Fiom torinese, Giorgio Airaudo, ha rivolto un appello ai sindacati perché restino uniti: «Abbiamo la stessa impressione che hanno i lavoratori delle Meccaniche di Mirafiori: l'azienda sta provando a dividere i sindacati metalmeccanici per ottenere il via libera al ridimensionamento conclusivo dello stabilimento con 270 licenziamenti su 400 addetti alla produzione del motore. Il sindacato non si faccia ingannare e resti unito nel chiedere un impegno per il motore a un gruppo dirigente aziendale che sembra più difendere se stesso che il futuro dello stabilimento di Torino».

italiani (avrebbero probabilmente chance di salvezza solo Melfi e Pomigliano). Con tutte le conseguenze del caso. Sul piano politico, economico, sociale e occupazionale. Oltre che su quello dell'immagine, del Paese e di casa Fiat (famiglia Agnelli e presidente Montezemolo compresi).

L'incontro di Zurigo, al di là dei rapporti individuali («sono brave persone» - ha detto Marchionne dei colleghi americani), si preannuncia duro. General Motors - attraverso il portavoce Toni Simonetti - dopo aver letto le dichiarazioni dell'amministratore delegato del Lingotto, ha ribadito le proprie posizioni ed ha affidato ai propri legali il compito di valutare le diverse possibilità. Partendo dalla tesi nota: l'opzione di vendita sarebbe inapplicabile a causa della rottura dell'accordo da parte di Torino. In particolare, nel mirino di Detroit, ci sono la ricapitalizzazione decisa dalla Fiat nel 2002 e le successive cessioni, compresa quella di Fidis. Una cessione, quest'ultima, sulla quale Torino può esercitare entro il 31 gennaio del 2006, e non è detto che non lo faccia prima, l'opzione call - cioè di riacquisto - sul 51 per cento ceduto alle banche nella primavera 2003 per un ammontare di 370 milioni. La mosse potrebbe riconfermare la validità dell'accordo del 2000 - togliendo a Gm uno degli argomenti forti per chiederne l'invalidità - e sottolineare così il diritto di poter esercitare l'opzione put fino al 2010.

Intanto, mentre la Borsa ha salutato con favore la presa di posizione di Marchionne, il sindacato guarda al braccio di ferro con preoccupazione. Un acquisto da parte di Gm, per i lavoratori italiani, non sarebbe certo una buona prospettiva. Dunque? «Noi tifiamo perché la Fiat abbia i soldi da investire in nuovi prodotti» - afferma il segretario della Fiom di Torino, Giorgio Airaudo. Ma i 500 milioni o il miliardo di dollari di cui si parla non sono una cifra enorme. E il problema di trovare un nuovo alleato si riproporrebbe comunque.

D'altra parte, e lo ha ribadito ieri lo stesso presidente Montezemolo incontrando il management, anche il 2005 sarà «insidioso». «La Fiat - ha affermato - si lascia alle spalle un anno duro, nel quale si sono poste le basi per il futuro, ma per vedere definitivamente la luce dovremo lavorare ancora molto, e molto intensamente». Per ora il gruppo «è in buona salute per il 60 per cento».

All'appello manca ancora l'altro 40.

contratto e divergenze

Perché i metalmeccanici non trovano l'accordo

Bruno Ugolini

Metalmeccanici ad un passo dal traguardo ma ancora impossibilitati a travolgere insieme la magia cordicella. Per poter intraprendere finalmente di nuovo assieme una battaglia contrattuale che, comunque vadano le cose, non sarà certo facile. E' come se fossero in surplace, intenti a guardare le mosse dell'uno e dell'altro. Certo bisogna tener conto di un passato pesante, fatto di un contratto nazionale separato, di polemiche, diffidenze, sospetti. Non è stato facile risalire la china, verso quel faticoso traguardo

di un'unità ricostruita.

Sono, intanto, da annotare i passi avanti compiuti. Uno riguarda il capitolo decisivo della democrazia sindacale. Hanno trovato un compromesso su come rendere partecipi i lavoratori. Con un'ipotesi di «referendum di mandato», sia pure regolamentata, protetta. E che è costata a Piergiorgio Caprioli, segretario della Fim, qualche rimbrotto da parte di Savino Pezzotta.

Anche il tema della consistenza degli aumenti da chiedere non sembra un macigno insormontabile. Certamente la Fim sostiene che le cifre espone finora dalla Fiom vanno ben di là dal

tasso d'inflazione e testimonierebbero poca accortezza, viste le condizioni di un'industria che non appare florida. La Fim risponde sostenendo che i metalmeccanici non possono essere considerati gli ultimi della classe e cita i lavoratori dei trasporti che hanno chiesto 131 Euro mensili per approdare a 105, mentre il pubblico impiego rivendica 150 Euro e nessuno si scandalizza.

Quello che divide allora che cosa è? Sono i fantasmi del passato. E' la «distribuzione» dei soldi. La Fiom, ad esempio, vorrebbe introdurre criteri atti a soddisfare le esigenze salariali di chi sta nelle categorie più basse. La

Fim replica che in tal modo si rincorre la vecchia tesi degli aumenti uguali per tutti. E qui sembra di rivivere una storia a parti invertite, quando la Fiom di Trentin e Boni si batteva per i «salari di qualifica» e la Fim di Carniti per l'eguaglianza negli aumenti salariali. Altri tempi. Oggi la scelta della Fiom viene spiegata dal fatto che nelle aziende il terzo ed il quarto livello sono i più affollati e qui confluiscono, soprattutto, le nuove leve operaie.

C'è però un altro tipo di «ripartizione» più sotterranea. Tutti appaiono d'accordo sul fatto che una parte preponderante degli aumenti

dovrà essere destinata ai minimi nazionali (calcolando sia il dato inflazionistico sia una parte di produttività del settore). Una parte assai minore (legata alla produttività) dovrà andare a quelli che non sono stati coinvolti nella contrattazione aziendale. Il macigno (chiamiamolo così) riguarda questo aspetto. Fim e Uilm dicono: la quota retributiva, assorbibile nella contrattazione deve avere come riferimento la contrattazione futura, ma anche quella del passato. Ovvero, sia quella degli ultimi due anni. Ovvero, sia quella condotta soprattutto dalla Fiom attraverso i famosi pre-contratti, dopo il contratto separato.

Quel riferimento al passato da «assorbire» è inteso come una specie di punizione, una specie d'abitudine di quanto fatto, una vanificazione dei risultati ottenuti.

Gli scenari futuri sono così densi d'incognite. Piergiorgio Caprioli fa sapere che martedì chiederà al Consiglio generale un doppio mandato per una scelta unitaria e, se fallisce ogni tentativo, si farà la piattaforma con la Uilm d'Antonino Regazzi. Il quale, con la propria direzione nazionale, addirittura pone un ultimatum: o c'è una conclusione unitaria o entro il 31 presenterà una propria piattaforma. La Fim prevede che la data sarà sor-

passata e poi occorrerà un mese e mezzo per fare assemblee di chiarimento con gli scritti. La Fiom dal canto ha spostato a data da destinarsi l'assemblea nazionale prevista per il 17.

Segnali non tranquillizzanti. Speriamo si tratti di tattica. Quel faticoso traguardo non è irraggiungibile. Proprio l'altro giorno Fiom Fim e Uilm hanno deciso di presentare una lista unitaria dei sindacati metalmeccanici per l'elezione dell'Assemblea del loro fondo legato al Tfr. Ma ieri nel centro-destra c'era chi sogghignava, come il sottosegretario Maurizio Sacconi. Un miracolo potrebbe zittirlo.