

**FINO AL 7 MARZO**

**Fiat, iniziate  
le due settimane  
di cassa integrazione**

Sono tutti in cassa integrazione, da ieri per due settimane, i 30mila dipendenti Fiat in Italia. La misura interesserà fino al 7 marzo i cinque stabilimenti dell'auto e, nell'annuncio fatto il 26 gennaio dai vertici del Lingotto, è stata motivata con l'andamento negativo degli ordini a gennaio. La mancanza di incentivi, che quest'anno il governo non rinnoverà, sta impattando in modo pesante il mercato dell'auto, che l'ad Marchionne stima in un calo di 350mila unità nel 2010 rispetto ai 2,158 milioni del 2009. Se il segretario Cisl Raffaele Bonanni ricorda che «la notizia dell'aumento dei compensi ai manager Fiat mal si concilia con le difficoltà di bilancio annunciate», il leader Cgil Guglielmo Epifani mette il dito nella piaga, sostenendo che «Fiat non ha a cuore il futuro dell'occupazione in Italia». E quest'anno la cig rischia l'impena, prevede Giorgio Airaud, Fiom di Torino. Più ne verrà decisa, più forte sarà l'impatto sui redditi già bassi degli operai, visto che «per ogni settimana di cig si calcolano 100 euro in meno di salario». Per Airaud, poi, «i lavoratori del Lingotto sono soli nella crisi».

voro, e protestano contro gli ingaggi di piloti compiuti all'estero da Lufthansa, temendo che questo possa provocare una sorta di delocalizzazione indiretta di posti di lavoro. In Francia, invece, i controllori di volo temono che i propositi di integrazione a livello Ue del monitoraggio sui collegamenti implicheranno perdite occupazionali e salariali. Una agitazione simile il mese scorso aveva fatto saltare la metà dei voli di Orly e il 15 per cento dei voli a Charles de Gaulle, con cancellazioni anche in altri aeroporti francesi in un giorno in cui pesanti neviccate avevano creato ulteriori difficoltà. Ma questa volta si prevedono disagi maggiori.

**DISAGI ANCHE SU ROTAIA**

Quanto all'Eurostar, nella notte tra domenica e lunedì un convoglio tra la capitale londinese e Parigi ha subito un guasto, lasciando al buio 400 passeggeri. giunti poi a destinazione con 4 ore di ritardo. Va ricordato che nella notte tra il 18 e il 19 dicembre il traffico rimase paralizzato per il blocco di un convoglio nel tunnel sottomarino della Manica. I collegamenti Parigi-Londra vennero sospesi per tre giorni ed in seguito di quella vicenda Eurostar si era impegnata a investire 34 milioni nei prossimi mesi per migliorare i convogli. ♦



A Torino è in corso il processo per il rogo Thyssen. Nella foto i familiari Demasi

**Il ricatto Thyssen:  
«Cassa integrazione  
ma niente processo»**

ieri in Regione l'incontro con la multinazionale tedesca  
Richiesti ammortizzatori per i trenta dipendenti superstiti

**Il caso**

**GIUSEPPE VESPO**

MILANO  
g.vespo@gmail.com

**V**olete la cassa integrazione in deroga? Rinunciate a costituirvi parte civile al processo sulla morte dei vostri sette colleghi. Può essere riassunto così l'ultimo «ricatto» della Thyssenkrupp ai circa trenta operai ancora in organico nella fabbrica torinese teatro della strage del 2007. A fine mese scadrà, dopo due anni, la cassa integrazione straordinaria e ieri si è tenuto

in Regione l'incontro per quella in deroga. Ma si è concluso con un nulla di fatto. L'azienda, che deve richiedere l'ammortizzatore sociale, ha posto le sue condizioni: l'annullamento degli accordi precedenti e la rinuncia da parte degli operai a rivalearsi nei suoi confronti. Una richiesta che ha scatenato l'ira dei sindacati e del parlamentare Pd Antonio Boccuzzi, ex operaio della multinazionale.

**Estorsione** «Si tratta di un ricatto, anzi di un'estorsione nei confronti di lavoratori che per avere un diritto devono sacrificare un altro», ha commentato l'esponente democratico: «ThyssenKrupp ha condizionato

l'avvio della procedura, così come un eventuale incentivo all'esodo, alla rinuncia da parte dei dipendenti alla costituzione di parte civile nel processo».

Non è la prima volta che ci prova: già nel 2008 il gruppo di Düsseldorf aveva imposto agli operai in cambio dell'incentivo alle dimissioni volontarie un accordo definito tombale, perché escludeva per il futuro qualsiasi contenzioso con i dipendenti che lasciavano l'azienda. Alcuni firmarono. Diversi però, scoperto l'inganno, impugnarono il documento e vinsero la causa. «Vista la gravità della situazione in cui si trovano oggi questi operai mi sarei aspettato una presa di coscienza da parte dell'azienda - ha aggiunto Boccuzzi - Non offrire a questi dipendenti l'opportunità della cig in deroga vuol dire metterli su una strada».

**La vicenda** Dopo due anni il due marzo scadrà la cig. Secondo l'ultimo accordo - ancora valido per i sindacati - entro quella data l'azienda avrebbe dovuto impegnarsi a ricollocare i dipendenti, per i quali era previsto anche un incentivo all'esodo volontario. «Ma due mesi fa ThyssenKrupp ha avviato una procedura di mobilità nella logica di rendere obbligatori i licenziamenti», dice la Fiom-Cgil. Per questo, all'incontro di ieri i sindacati hanno chiesto il ritiro della mobilità obbligatoria e l'avvio di un percorso di cassa in deroga di 8 mesi, con il prolungamento degli incentivi all'esodo. Ma niente. «Le richieste dell'azienda sono una vera provocazione - ha commentato Fabio Carletti, della Fiom-Cgil di Torino - Noi ribadiamo la validità dei vecchi accordi incentrati sulla ricollocazione dei lavoratori e metteremo in campo tutte le iniziative, anche legali, per farli rispettare, nella logica di garantire un futuro fatto di lavoro e non di espulsione dal ciclo produttivo». ♦

**Addio prima e seconda classe  
Alle Ferrovie arrivano 4 livelli**

Addio carrozze di prima e seconda classe: sui treni ad alta velocità arrivano i livelli, e saranno quattro, da una offerta basic per passeggeri «senza particolari esigenze» all'offerta top, «un servizio ai massimi livelli oggi conosciuti al mondo». Il numero uno di Ferrovie, l'ad Mauro Moretti, guarda così al futuro prossimo. An-

nuncia con Telecom Italia che entro l'anno sarà garantita la copertura della rete di telefonia mobile a bordo dei Frecciarossa, con internet su larga banda mobile e connessioni anche Wi-fi, anche quando viaggiano a trecento chilometri orari e sotto le lunghe gallerie della rete ad alta velocità (Telecom investirà 20 milioni di eu-

ro). E con internet arriveranno a bordo i servizi del «portale di treno», informazione ed intrattenimento, dai film on demand alla biglietteria on line, dalle news dell'ultimo ora a programmi tv, musica e videogiochi.

Anche questi servizi potranno caratterizzare una offerta articolata in quattro livelli, con molti altri, per un progetto su cui ancora si lavora e che verrà annunciato solo tra qualche mese. Ci saranno le «carrozze del silenzio», come già offrono le Ferrovie di altri Paesi: aree relax, luci basse, divieto assoluto di telefonini. ♦