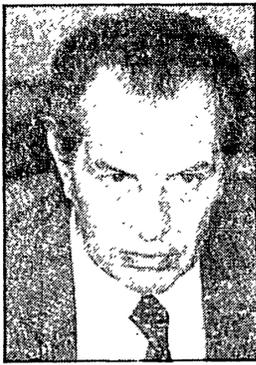


Tra azienda e sindacati opposte valutazioni sulla partecipazione

Il lavoro di sabato all'Alfa Ed è polemica sulle cifre

È entrato il 65% o il 35% dei lavoratori comandati? - Le segreterie nazionali confederali hanno tentato di scongiurare lo sciopero, ma una parte dei delegati si è opposta - Il delicato capitolo del rientro dei cassintegrati

MILANO — Alfa Romeo, ore 7. Si entra. È sabato, ma si entra lo stesso. La direzione ha comandato seimila lavoratori per produrre mille «75» richieste dal mercato. Ma al cancello non si presentano tutti. Anzi. Fiom e Fim-Cisl di fabbrica hanno dichiarato lo sciopero. E qui nasce subito la confusione delle cifre per questo sciopero che le segreterie nazionali del sindacato hanno fatto di tutto per scongiurare, ma si sono trovati il blocco di una parte dei delegati. L'azienda si è sempre rifiutata di affrontare il delicato capitolo del rientro dei cassintegrati e migliaia di ore di straordinario in una fabbrica che tiene fuori dai cancelli oltre duemila lavoratori sono una beffa. Però giovedì sera a Roma si è trovato l'accordo: l'azienda dice che adesso si può trattare sul rientro e sui turni di lavoro da settembre, in compenso il sindacato riconosce la legittimità degli straordinari per tre sabati. Possibilità, peraltro, riconosciuta dal contratto di lavoro. In fabbrica Fiom e Fim-Cisl non cambiano opinione.



Sergio Garavini



Silvano Veronese

I delegati Fiom di Arese dicono: la media è del 60%. Per la Fim al lavoro poco più di mille dipendenti, il 25 per cento; produzione effettuata un sesto, 50/80 vetture. Ed ecco i trucchi. Dice Cesare Moreschi, segretario della Fiom milanese: «L'Alfa mette insieme i mille lavoratori che di solito lavorano il sabato con i comandati per le 75. A noi risulta che per le 75 si è presentato in fabbrica il 35%. Non è partito nemmeno Matzinger, il robot dell'assemblaggio, perché le cadenze erano basse. Molte delle vetture consegnate al magazzino sono state solo completate non prodotte ex novo. Al cancello non c'è stata tensione, solo un rapido accenno di picchettaggio. L'aveva preannunciato Dp - poi sfumato. Ci si chiede se la prova dello sciopero sarà utile oppure no. Per le segreterie nazionali del

sindacato non era opportuna. L'Alfa vive un momento delicato. Ancora non si conosce l'esito della trattativa con la Ford e si sono già scatenati interessi e conflitti che niente hanno a che vedere con le esigenze produttive del gruppo automobilistico. La Ford fa sapere che non ama quelli che considera «intralci sindacali». Il sindacato rischia vedersi ricadere addosso la responsabilità di aver messo qualche bastone fra le ruote all'azienda, rendendola come dice qualche dirigente, «ingovernabile». Ma l'Alfa Romeo negli ultimi tempi non ha brillato per attitudine a negoziare. Prima che nella fabbrica di Arese si decidesse lo sciopero del sabato, aveva tirato la corda affermando che lo straordinario era semplicemente dovuto, prendere o lasciare. E aveva bruciato tutte le contropropo-

ste avanzate da Fiom e Uilm (la Fim-Cisl aveva subito detto no): spostamento di lavoratori dall'Alfa 90 alla 75, una parte di rientri, una parte in straordinario. Un tira e molla durato un mese e mezzo. Difficile per i lavoratori ingolare il rosario delle migliaia di cassintegrati a zero ore. In una fabbrica dove non si contratta da cinque anni stupisce fino ad un certo punto che si voti no alla piattaforma del metalmeccanico e che ci si irridisca sul sabato.

I commenti a caldo sono molto diversi. L'Alfa è soddisfatta e parla di senso di responsabilità dei lavoratori, un «successo» non dell'azienda ma delle segreterie nazionali del sindacato. Piergiorgio Tiboni, segretario milanese della Fim-Cisl, d'accordo con lo sciopero, afferma: «La strada delle scelte unilaterali è perdente». La Fiom punta l'attenzione sulla trattativa di domani. Cesare Moreschi: «Non è un successo per nessuno. Adesso tutti, noi sindacalisti e azienda, dobbiamo raggiungere un accordo, le premesse ci sono tutte. Sbaglia chi dice che l'Alfa è ingovernabile. Questa vicenda dimostra che i lavoratori si rendono conto delle necessità aziendali, però vogliono dei punti di riferimento per il futuro». Da Roma, Silvano Veronese, segretario confederale Uil, attacca i delegati di fabbrica: «Rifiutare quel minimo di flessibilità produttiva che in altre fabbriche è normale rappresenta un atto di incoscienza e autolesionismo. Così non si invogliano certo gruppi privati nazionali ed esteri ad acquisire quote di proprietà del gruppo». L'Alfa Romeo non ha cambiato i suoi programmi: le mille 75 valgono una ventina di miliardi e sul tavolo ha 1400 ordinativi. I prossimi due sabati si lavorerà?

A. Pollio Salimbeni

L'economia mondiale ancora addormentata

Tra petrolio e denaro una corsa al ribasso

Giappone e Germania non seguono gli Usa nella discesa dei tassi di interesse

(118 miliardi di dollari). Poiché ciò era avvenuto grazie al superdollaro accoppiato da un forte disavanzo pubblico, aveva provocato conseguenze sia nella economia americana sia in quella internazionale che prima o poi avrebbe portato a una resaca di tassi. Le imprese americane si erano «svuotate» collocando sempre più all'estero (soprattutto nei paesi del Pacifico) le loro basi produttive; i settori più esposti alla concorrenza erano entrati in crisi; il «Reagan-boom» aveva attirato dall'estero non solo merci, ma anche capitali, sotto forma di attività finanziarie in dollari alla ricerca di alti rendimenti a breve termine. Gli Usa da creditori sono diventati debitori netti. Paul Volcker, presidente della Federal Reserve (la banca centrale americana) così commentava davanti alle commissioni parlamentari: «Siamo stati proprio bravi: compriamo più di quello che vendiamo e seguiamo il più grosso debito della nostra storia».

Nel 1985 il ritmo di crescita dei paesi industriali si è quasi dimezzato; il tasso di aumento del commercio mondiale è sceso dal 9 al 3%; la disoccupazione è cresciuta in Europa e si è fermata al 7% negli Usa.

Dal 1973 al 1982 le esportazioni dei paesi dell'Ocse verso quelli petroliferi che avevano acquisito maggiore potere d'acquisto, sono aumentate del 10%. Anno. A partire dal 1982 esse cominciano a scendere in progressione: 6%, 8%, 10%, fino al 15% in meno quest'anno. Dal 1983 al 1985 gli Stati Uniti, con una tumultuosa ripresa (la più rapida del dopoguerra) avevano assorbito loro le eccedenze produttive degli altri paesi industriali, accumulando così un deficit della bilancia commerciale impressionante

che, nel frattempo, i paesi «miracolati» del Sud est asiatico sono in netta frenata: Hong Kong, Singapore, Taiwan, la Corea, persino il Giappone che si è visto rivalutare lo yen del 30-40% si avviano verso la stagnazione. La diatriba, dunque, tra gli Stati Uniti da una parte e l'asse Tokio-Bonn dall'altra sta per diventare il motore della crescita, rischia di essere fuorviante. La Rft ha già risposto che il suo tasso di sviluppo quest'anno è superiore al 4%, un punto e mezzo o due oltre la media dei paesi Ocse; non vede perché dovrebbe forzare ulteriormente anche se l'inflazione è a zero e il bilancio pubblico in pareggio. Il fatto è che la logica della «gamma trilaterale» (Usa, Germania e Giappone) non è sufficiente: l'espansione non sarà possibile se non verrà estesa al paese del Terzo Mondo. Com'è disinnescata la mina del dollaro? «Invece la logica del caso per caso esiste un problema comune che richiede soluzioni unitarie» e avviene un negoziato per stabilizzare i corsi delle materie prime (a cominciare dal petrolio). Sono due tavoli concreti e collegati. Il primo negoziato più di 250 mila lire e ne va fiero.

stando una chiara incapacità di far fronte persino al servizio del debito. Il Messico è di nuovo sull'orlo della bancarotta dopo la crisi dell'agosto 1982. La cura del Fondo monetario non è servita: i salari reali sono stati dimezzati in cinque anni; il disavanzo pubblico al netto degli interessi è stato riassorbito, ma il paese si è impoverito, ha subito una grave emorragia di capitali, l'inflazione non è stata domata. Il ministero delle finanze messicano Petricoli è a Washington da venerdì per cercare nei canali di credito. Il Perù ha dichiarato ieri che non effettuerà il rimborso di 186 milioni di dollari dovuti al Fmi entro ferragosto. Brasile e Argentina hanno applicato terapie d'urto che stanno dando i loro frutti sgonfiando i prezzi interni, ma sono ben lontani dal riprendere il sentiero della crescita. Come si può pensare a una nuova fase di espansione se un intero continente è in queste condizioni? E teniamo conto che, nel frattempo, i paesi «miracolati» del Sud est asiatico sono in netta frenata: Hong Kong, Singapore, Taiwan, la Corea, persino il Giappone che si è visto rivalutare lo yen del 30-40% si avviano verso la stagnazione. La diatriba, dunque, tra gli Stati Uniti da una parte e l'asse Tokio-Bonn dall'altra sta per diventare il motore della crescita, rischia di essere fuorviante. La Rft ha già risposto che il suo tasso di sviluppo quest'anno è superiore al 4%, un punto e mezzo o due oltre la media dei paesi Ocse; non vede perché dovrebbe forzare ulteriormente anche se l'inflazione è a zero e il bilancio pubblico in pareggio. Il fatto è che la logica della «gamma trilaterale» (Usa, Germania e Giappone) non è sufficiente: l'espansione non sarà possibile se non verrà estesa al paese del Terzo Mondo. Com'è disinnescata la mina del dollaro? «Invece la logica del caso per caso esiste un problema comune che richiede soluzioni unitarie» e avviene un negoziato per stabilizzare i corsi delle materie prime (a cominciare dal petrolio). Sono due tavoli concreti e collegati. Il primo negoziato più di 250 mila lire e ne va fiero.

Stefano Cingolani

Dal 18 luglio entra in vigore la legge sull'uso obbligatorio Prendi la moto e vai, ma col casco Ecco tutto ciò che occorre sapere

Esenzione per i conducenti di ciclomotori di età superiore ai 18 anni - Le sanzioni previste - Le deroghe per le case produttrici - La stessa normativa impone lo specchietto retrovisore - Allineamento con la Cee

MILANO — Venerdì prossimo, 18 luglio, entra in vigore la nuova normativa sull'uso obbligatorio del casco per i minorenni e per conducenti e passeggeri di motocicli senza distinzione di età. La questione è ormai nota a tutti, ma attenzione non si è mai messo in giusta evidenza anche il fatto che la stessa legge (approvata dal Parlamento e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 17 gennaio) estende a tutti i motocicli e ciclomotori l'obbligo dello specchietto retrovisore. Da venerdì, quindi, anche l'Italia si allinea alla normativa vigente nella Comunità europea e, nota, con l'anno internazionale della sicurezza stradale. E' fuori di dubbio che tale legge non potrà risolvere i problemi derivanti da un uso spesso incosciente delle agili due ruote (e dei quali diamo un'ulteriore drammatica testimonianza in questa stessa pagina con tre vittime in due incidenti a Roma), ma certamente contribuirà a salvare non poche teste. Al di là della facile letteratura sui funambolismi tanto cari ai giovanissimi come le rombanti impennate ai semafori o il zigzagare stile gimkana tra le auto, restano a testimonianza dell'utilità del casco le tristi statistiche sugli incidenti in cui incorrono questi utenti della strada. Certo, sarebbe meglio «cosa che per altro si sta cercando di fare in alcune città — introdurre una vera e propria campagna di educazione stradale, in ogni caso, con il 18 luglio, si cercherà di mettere un freno all'elenco delle vittime (oltre un migliaio all'anno) e dei traumatizzati. Ma vediamo di chiarire, per argomenti, cosa prevede e come sarà applicata la legge.

	Conducente	Passeggero
CICLOMOTORI		
con due ruote		
con tre ruote		
MOTOCICLI		
motocicli e motocarrozze		
motocicli per trasporto di cose		
motocicli per trasporto di persone		

A Roma tre morti in poche ore

ROMA — A pochi giorni dall'entrata in vigore della nuova legge, l'abitudine di viaggiare senza casco è costata la vita a tre motociclisti coinvolti in due diversi incidenti stradali accaduti nell'arco di poche ore nei pressi di Roma. La prima vittima è un uomo di 39 anni, Ivano Biarchesi, che viaggiava insieme al cognato Luigi Labriola, su una «Vespa 250» sul Raccordo anulare, nel tratto tra l'Appia e l'Ardeatina. Improvvisamente uno dei pneumatici è scoppiato. Ivano Biarchesi è caduto a terra battendo con forza la testa sull'asfalto. Né il conducente, né l'altro viaggiatore erano protetti dai caschi. Il secondo gravissimo incidente è poco dopo mezzanotte sulla litoranea del Lido dei Pini, ad una trentina di chilometri dalla capitale. Due giovani motociclisti Enrico Tiburzi, di 17 anni, e Pietro Cocco, di 19, si sono schiantati con la loro Yamaha contro una Peugeot 104, guidata dal trentaseienne Sandro Lauffer, che stava entrando nella strada da una via laterale. Il colpo durissimo ha sbalzato i ragazzi dal sellino: con un volo terribile sono finiti prima contro un albero, poi sull'asfalto. Sono morti durante il trasporto in ospedale.



Da venerdì 18 queste scene non si dovrebbero più vedere: tutti col casco. Ma sarà proprio così?

«Con quel coso in testa come parlerò alla mia ragazza?»

Tra i centauri di piazza Amedeo a Napoli a commentare il provvedimento - Qualche lamentela ma molti si sono già messi in regola

Dalla nostra redazione NAPOLI — Patrizia, 18 anni a settembre, è stata a lungo incerta. «Pol ho visto quello di Fiorucci l'ho preso. Sai, è firmato...». Francesco, 23 anni, ha l'aria di chi se ne intende; calca un'Honda Custom con aria annoiata: «Il migliore — sentenza — è quello prodotto in Keivar. Certo, costa di più, sopra le 200 mila, ma è anche il più resistente agli urti. Il polcarbonato, devi sapere, col passare del tempo si deteriora. Non ci puoi applicare neppure un adesivo perché ne altera la struttura molecolare. Io, guarda, sul mio ho sovrappreso il gruppo sanguigno. In caso d'emergenza, non si sa mai». E venne il giorno del casco obbligatorio. Di tipo jet e integrale, firmato da uno stil-

scambiare quattro chiacchiere con la ragazza che ti porti dietro. Un sorriso beffardo si disegna sul volto di Antonio; monta una bestia di 1000 cc. Lui del caldo se ne frega, il suo casco è dotato di una specialissima imbottitura antisudore: è un integrale in kevlar con un peso di 250 mila lire e ne va fiero. Poco distante c'è un nugolo di ragazzini under 18; in prevalenza hanno optato per il tipo jet perché più economico, con 60-80 mila lire hanno risolto il problema. A diffidente è un ragazzo di 25 anni, il casco jet è meno sicuro in quanto lascia libero il mento e il volto: in caso di urto frontale, quindi, è pressoché inutile. «Lo so, lo so — dice Eugenio, 16 anni, mentre si dondola sulla sua Vespa 50 — però è più comodo da indossare, ti «opprime» di meno». Francesco, suo coetaneo, non l'ha comprato ancora: «C'è tempo fino a sabato, aspetto. Può darsi che negli ultimi giorni usciranno i saldi così risparmio qualche lira. Non ha dubbi lui, non gli importa sapere che negli altri paesi europei è obbligatorio già da anni: «Sta legge — afferma con l'aria di chi ha capito come gira il mondo — è stata fatta per far arricchire qualcuno». Nel comando dei Vigili Urbani c'è grande animosità. Per loro è una bella roba: in una città dove il traffico è sempre al limite del collasso, in cui almeno 50 mila auto parcheggiano ogni giorno in divieto di sosta, sarà difficile far rispettare l'obbligo dell'uso del casco. Comunque si stanno organizzando. E già stato predisposto un deposito al largo Marinella dove custodire i motori non soggetti; inoltre la vigilanza è affidata a speciali pattuglie di motociclisti. «Nel solo mese di giugno — rivela un ufficiale del corpo — abbiamo sequestrato 3 mila motori senza targa perché erano in due ad andarci sopra. E' facile prevedere quindi che saranno migliaia le persone che disubbidiranno alla disposizione. Chi li convincerà mai gli scugnizzi del Quartiere Spagnolo ad indossare il casco?». Da Ischia e da Procida, intanto, rimbomba una curiosa notizia. Il ministro dei trasporti Signorile ha esonerato — per ora — i passeggeri dei micro-taxi in servizio sulle isole dall'uso dell'ingombrante accessorio. Tirano un sospiro di sollievo i conducenti dei risicli ischitani ed anche i turisti, niente affatto entusiasti all'idea di farsi un giro panoramico in costume, maglietta ed...elmetto. Luigi Vicinanza

esclusivamente dai conducenti di ciclomotori, questi sono riconoscibili col marchio di omologazione «Dgm» seguito dal numero di omologazione e da quello specifico di serie. SANZIONI — Innanzitutto va detto che non sarà più tollerato portare il casco infilato nel braccio o nei portapacchi come generalmente si usa fare d'estate a causa del caldo. Il casco deve essere indossato! La legge stabilisce inoltre che il casco deve essere omologato secondo le regole elencate nel paragrafo precedente. «Se difforme dai tipi omologati, o è impossibile accertarne la conformità, perché mancano gli estremi o non siano più leggibili», cita il testo di applicazione emanato dal ministero, «si deve considerare equiparato al mancato uso». Chiunque violi tali disposizioni incorre in una pena pecuniaria fissata in una somma da 50.000 a 200.000 lire nel caso del conducente di ciclomotore; da 100mila lire a mezzo milione se alla guida (o passeggero) di motocicletta. Se l'infrazione è commessa da un minore, questi non dovrà pagare multe ma gli verrà sequestrato il mezzo per un mese. Dopodiché il ciclomotore verrà restituito ai genitori, o chi per essi, oppure al reale proprietario del mezzo se il pagamento delle spese di sequestro. Molto più pesanti le pene previste per chi produce, importa o commercializza caschi non omologati: le multe vanno da 5 a 20 milioni e può essere disposto dall'autorità giudiziaria il sequestro del prodotto su tutto il territorio nazionale. Nella stessa legge sono previste sanzioni pecuniarie, mag-

giorate rispetto a prima, per chi trasporta uno o più passeggeri sul ciclomotore (da 50 a 100.000 lire), o un numero di passeggeri superiore a quanto stabilito nel libretto di circolazione per le moto (da 100 a 500.000). DEROGHE — Sono stati presi in considerazione soprattutto due capitoli: la difficoltà delle case produttrici italiane di essere presenti sul mercato con un numero sufficiente di caschi (secondo le maggiori aziende da noi interpellate — Nava, l'Agv e Nolan — circa il 70% dei fabbricanti) e i caschi già acquistati in precedenza. Proprio venerdì scorso il ministero per venire incontro a tali esigenze ha stabilito che, fino ad esaurimento delle scorte, sarà autorizzato l'uso di caschi che sull'etichetta contrassegnata «E» non portino il numero di omologazione 02. Ciò significa che, comunque, il casco deve essere conforme alle norme previste in Europa e accettate in Italia nell'83. Chi avesse un casco prodotto prima di tale data dovrà quindi, entro breve tempo, cambiarlo perché non verrà ritenuto conforme alla legge. In ogni caso, ci assicurano al comando dei Vigili urbani, almeno per qualche tempo pizzardoni o ghisa cercheranno di usare il buon senso e di essere tolleranti. «L'importante — dicono — è che si usi il casco. E una questione inderogabile di sicurezza». Poi si vedrà. Comunque, sempre nessuna deroga per ciclomotori e motocicli sprovvisti di specchietto.

Rossella Dalò