

Skf
Annunciati tagli alla occupazione

DALLA NOSTRA REDAZIONE

TORINO La Skf avvia una profonda ristrutturazione delle sue fabbriche italiane di cuscinetti a sfera, che comporterà il taglio di 1.000 degli attuali 5.500 posti di lavoro. Garantisce però che l'eliminazione di questa eccedenza avverrà in tre anni «senza misure traumatiche», ma col ricorso ai prepensionamenti, al blocco del turnover ed alla cassa integrazione.

L'industria europea dei cuscinetti è affetta da un eccesso di capacità produttiva. La Skf italiana (l'ex-Riv, ceduta anni fa dalla famiglia Agnelli al gruppo svedese) aveva reagito iniziando dal 1980 una penetrazione sul mercato Usa, dove piazzava un quinto di quel 65% di produzione che esporta. Il cambio del dollaro divenuto sfavorevole e le spinte protezionistiche Usa hanno praticamente chiuso lo sbocco americano, mentre in Europa si fa più agguerrita la concorrenza giapponese.

La Skf ha quindi adottato un'altra strategia: erodere fette di mercato a spese dei piccoli produttori europei, che navigano in cattive acque. Per far ciò però la Skf deve accrescere competitività e produttività, ridurre i costi e sfruttare tutte le sinergie possibili in un grande gruppo. Di qui il piano di ristrutturazione, illustrato ieri alla stampa dal presidente della Riv-Skf italiana, Ing. Gianmario Rossignolo, e dai suoi collaboratori.

I sei stabilimenti italiani Skf (Villar Perosa, Pinerolo, Alassio, Massa, Cassino e Bari) ancora lavorano ciascuno l'intera lavorazione di certi tipi di cuscinetti. Ora invece la produzione sarà «verticalizzata»: Villar Perosa si occuperà di Alassio, Massa e Cassino con la sfera prodotta a Pinerolo. Ciò comporterà mobilità e corsi di formazione del personale, lavoro su più turni e più giorni per sfruttare meglio gli impianti.

I 40 miliardi di investimenti aggiuntivi richiesti dal piano saranno reperiti senza accrescere l'indebitamento, vendendo il palazzo torinese in riva al Po della direzione (che si trasferirà ad Alassio), l'annessa «foresteria», alloggi ed immobili inutilizzati a Torino e Milano; con un successivo aumento di capitale ed anche grazie all'impegno della casa-madre Skf di Göteborg di accontentarsi di dividendi ridotti.

Confronto serrato nel sindacato mentre sta per ripartire la contrattazione aziendale A colloquio con Angelo Airoidi (Fiom)

«Discutiamo, ma presto la Fiat non ci aspetta»

Dopo quasi dieci anni torna la contrattazione integrativa alla Fiat. Le tre organizzazioni dei metalmeccanici, infatti, stanno per presentare - secondo alcuni già entro marzo - la piattaforma rivendicativa. Ma questa «vigilia» non è tranquilla: sono molti gli elementi di polemica tra Fiom, Fim e Uilim. Vediamo di capire cosa sta avvenendo parlandone con Angelo Airoidi, segretario generale della Fiom.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. L'ultima vertenza alla Fiat? Angelo Airoidi, da un anno - poco meno - alla guida del metalmeccanico Cgil, ci mette un po' prima di rispondere. Guarda qualche appunto, alza lo sguardo come per sistemare i pensieri, poi dice: «L'ultimo accordo significativo è di dieci anni fa. Era quello per l'applicazione della mezz'ora di pausa per i turnisti. Forse era più di dieci anni nel '77 mi pare...». Poi una piccola pausa: «Ci sono stati accordi più recenti, quelli sull'adeguamento dei premi feriali. Una sorta di quattordicesima per gli operai, anche se "il premio" è un po' meno di una mensilità. Ma si è trattato dell'aggiustamento di un vecchio istituto contrattuale: quell'intesa non era dentro una linea contrattuale ben definita, discussa, di cui avevamo chiari gli obiettivi...».

Insomma, è tanto - troppo - tempo che alla Fiat non si fanno contratti integrativi. Ora sembra sia la volta buona, se - come pare - i sindacati a marzo presenteranno la loro piattaforma al colosso automobilistico. Dopo la sconfitta dell'80, dovrebbe essere questa la tappa più importante per la ripresa del sindacato alla Fiat. Ma la vigilia del contratto integrativo non è tranquilla. Fiom, Fim, Uilim si scambiano accuse, con dichiarazioni «peppatissime» alle agenzie di stampa. Ma molto spesso sono battute «sindacalesche», poco comprensibili alla gente. Insomma, cos'è successo? Prima di vedere cos'è accaduto tra le organizzazioni sindacali credo sia importante ve-

sostenuta solo dai metalmeccanici?

Hai centrato un problema importante. Da soli, come sindacato di categoria non ce la facciamo ad affrontare tutti i problemi che derivano dall'intreccio di interessi Fiat. Un sistema, come quello della Fiat, così complesso, il peso politico richiedendo un intervento delle confederazioni per poter contrattare l'intera strategia del gruppo...

Ma questi sono altri discorsi. Torniamo alla vertenza di gruppo. Un sondaggio tra i lavoratori di Mirafiori dice che un problema sentito è quello del salario.

Si, e sarà un obiettivo anche per noi. Solo che per noi salario non è solo il prezzo della forza-lavoro, ma lo strumento per ridefinire i rapporti contrattuali.

Spieghi meglio.

Hai letto i risultati dell'indagine Carniti? Bene, quell'inchiesta ha messo in evidenza che una quota crescente di salario è distribuita dalle imprese, arbitrariamente, senza aver consultato il sindacato. Noi, con le richieste salariali puntiamo anche a riconquistare il diritto di contrattazione - questa materia.

In concreto, cosa volete fare?

Noi crediamo che occorra una rivalutazione salariale per tutti. Oggi gli stipendi medi della Fiat sono davvero troppo bassi. Accanto a questo pensiamo però ad una parte di salario da contrattare per le qualifiche medio-alte, in modo da premiare la professionalità.

C'è solo questo?

No, pensiamo anche ad una rivalutazione dell'indennità per chi sta alla catena di montaggio. Perché, per quanto se ne possa pensare, sono ancora molti quelli che oggi lavorano alle catene.

Lo so che in questa fase non fate cifre: ma mi può dare un numero indicativo per le vostre richieste?

Diaccio, ma ti ripeto, a titolo puramente indicativo: centomila lire per un terzo livello. Le richieste per i livelli più alti sono in proporzione.

Questo paragrafo della piattaforma ha creato problemi nel sindacato?

Si, anche questo. Mi pare di capire che la Uilim faccia questo discorso: visto che non saremo mai concorrenziali con le elargizioni unilaterali dell'impresa, puntiamo ad altri benefici. Come potrebbero essere per esempio le pensioni integrative, la compartecipazione azionaria e via dicendo...

E a «spostare» una parte degli aumenti salariali verso l'acquisto di azioni voi sareste d'accordo?

Voglio a chiedere ai lavoratori della Montedison, che oggi hanno azioni che valgono la metà di quanto valevano quando le hanno acquistate...

E la Fim?

Mi pare di capire che la Fim sia orientata a legare un «pezzo» di aumenti salariali al raggiungimento di obiettivi produttivi. Un discorso da approfondire.

E sull'orario? Cosa volete?

Oggi gli orari medi, di fatto, superano le 40 ore. Perché le richieste del mercato spingono l'impresa ad una maggiore utilizzazione degli impianti e quindi ad orari più lunghi. Noi vogliamo intervenire su questo. Discutendo con la controparte anche le possibilità di un uso flessibile della forza lavoro. Sapendo però che se per un determinato periodo c'è bisogno di allungare i turni di lavoro, il recupero - con i riposi compensativi - deve essere certo. In più, sempre sul tema dell'orario, pensiamo di poter «elasticizzare», come si dice, i turni degli impiegati: si può anche entrare a lavorare mezz'ora dopo, a patto che si esca mezz'ora dopo.

Ma non c'è un problema legato ai quaranta minuti di pausa per i turnisti?

Si. È una conquista che l'azienda vorrebbe toglierci. Perché sostiene che con l'in-



Angelo Airoidi

roduzione delle macchine automatizzate i lavoratori non avrebbero più diritto a quei quaranta minuti di riposo. Ma noi siamo fermissimi: li vogliamo.

Che sindacato si appresta ad aprire questa vertenza?

Un sindacato rinnovato. A metà di questo mese, dopo molti anni, infatti, eleggeremo i nuovi delegati. Ed è un fatto importantissimo.

Ma nelle nuove regole per i consigli di fabbrica è prevista l'idea della Cgil che i lavoratori possano essere tutti eleggibili?

In fondo, a ben guardare, c'è la possibilità che tutti i lavoratori siano eleggibili. Perché abbiamo preteso e ottenuto

che, in fondo al foglio con le liste dei candidati, ci sia un rigo bianco, in cui ognuno può scrivere il nome che vuole. Non mi pare una conquista da poco.

In definitiva?

Una cosa sola: visto che la Fiat fa conto sulla nostra debolezza contrattuale, credo che la cosa più saggia che si possa fare oggi è litigare tra di noi. E allora credo che l'augurio più serio che possa fare è quello di una discussione vera nel sindacato, che sciolga tutti i problemi ancora aperti. Facciamola presto, però. Perché la Fiat non aspetta i nostri tempi...

Aerei, ancora scioperi
E i Cobas-Fs tornano a confrontarsi con Cgil-Cisl-Uil

Uno spiraglio per le ferrovie: domani riprenderà il confronto tra Cobas dei macchinisti e sindacati. Verà sospeso lo sciopero di fine mese? Oggi invece si ferma il personale dei reparti non operativi dell'aeroporto di Fiumicino. Intanto dal 23 al 26 scioperi dei marittimi delle flotte pubbliche della Finmare, finanziaria dell'Iri. Cgil-Cisl-Uil protestano contro alcuni tentativi di privatizzazione delle società.

PAOLA SACCHI

ROMA. Riprende dunque il confronto tra organizzazioni sindacali e Cobas dei macchinisti. Ieri il leader dei Cobas, Ezio Gallori, alle agenzie di stampa ha dichiarato che la riunione fissata per domani con Cgil-Cisl-Uil, preceduta in questi giorni da una serie di incontri informali, «potrebbe consentire di trovare soluzioni tali da far sospendere lo sciopero di fine mese». Sarebbe questa la nona agitazione dei Cobas dei macchinisti i quali ultimamente hanno visto alcune flessioni dei consensi, anche se la loro resta comunque una protesta forte. Protesta che però ora dovrà fare i conti anche con i risultati non indifferenti strappati dai sindacati confederali e da quello autonomo, Filsaf, al tavolo di trattativa con la Fs. Come si sa, è stato perfezionato gran parte del contratto. Per i macchinisti è previsto un aumento medio mensile di 450.000 lire.

Gallori in un'intervista rilasciata recentemente all'«Unità» diceva che però il problema non è tanto quello dei soldi quanto di una «maggiore vivibilità del lavoro». «Questioni - aveva replicato il segretario generale della Filt Cgil, Mancini - sulle quali siamo pronti a confrontarci». «Negli accordi sottoscritti - dice Mauro Molteni, altro segretario della Filt - ci sono tanti spazi da riempire attraverso una contrattazione decentrata su problemi relativi alla logistica (mensa, dormitori ecc), organizzazione del lavoro, verifica degli organici. Il sindacato ha tutto l'interesse a riprendere questo dialogo, a cercare forme di democrazia tali che consentano di arrivare alla soluzione dei problemi». Intanto i Cobas del personale viaggiante hanno deciso di sospendere lo sciopero del 25 febbraio in attesa della conclusione del confronto tra Fs e sindacati.

Aerei, ieri c'è stato un black-out dei voli nazionali a causa dello sciopero di 24 ore dei piloti aderenti al sindacato autonomo Appl. Al centro della protesta il deficit nel quale versa il loro fondo pensionistico. Oggi invece si ferma il personale di terra dei reparti non operativi dell'aeroporto di Fiumicino per lo sciopero proclamato da Cgil-Cisl-Uil. Intanto martedì scorso la commissione Trasporti del Senato ha ascoltato il presidente dell'Alitalia, Nordio, e le organizzazioni sindacali sulla tormentata vertenza per il contratto del personale di terra degli aeroporti. Al termine dell'audizione il presidente della commissione, il dc Bernardini, ha invitato l'Intersind a rinvocare le parti. Secondo quanto ieri riportava l'agenzia Ansa il presidente dell'Alitalia, dopo aver dichiarato la sua disponibilità a riprendere il negoziato sugli argomenti lasciati aperti dalla mediazione ministeriale, ha affermato che il sindacato questa mediazione prima l'ha accettata e poi ha preteso di ridiscuterla. Ma se anche lui dice ora che ci sono questioni rimaste aperte? In ogni caso Cgil-Cisl-Uil espressero sin da subito nelle riserve su questioni, come ad esempio l'orario di lavoro, chiesero miglioramenti su altri punti e dissero chiaro e tondo che quello non era il contratto.

Il senatore comunista Lucio Libertini, che il 17 febbraio insieme ai deputati comunali Loti e Ridi, si recerà a Fiumicino per un'assemblea aperta dei lavoratori, ha dal canto suo sottolineato che la proposta di Formica e Mannino non è un lodo e quindi non è vero che è immodificabile. Libertini e gli altri senatori del Pci hanno chiesto un'indagine del Senato sui «comportamenti antisindacali dell'Alitalia» e sulle cancellazioni dei voli che vengono fatte anche quando gli scioperi non ci sono.

Dal canto suo il segretario generale della Filt, Luciano Mancini, ha dichiarato: «Al punto in cui siamo giunti, senza alimentare inutili polemiche, l'unica cosa da fare è che l'Intersind convochi le parti per concludere l'ipotesi cornice del governo e per tradurla in un contratto di lavoro».

CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA

UN MILIONE DI SCONTO E INTERESSI RIBASSATI DEL 30%. FINO AL 15 FEBBRAIO

CITROËN BX. NIENTE PUO' FERMARLA.

Niente può superare il confort di BX, la tenuta di strada delle sue sospensioni idropneumatiche, il suo record di abitabilità. BX non si ferma ai distributori, perché percorre quasi 20 chilometri con un litro di benzina (BX 11 a 90 km/h) e addirittura 21 chilometri con un litro di gasolio (BX 17 a 90 km/h).

BX non si ferma in officina perché, anche per le novità non si fermano mai. Infatti, fino al 15 febbraio, Citroën vi propone un affare irresistibile: un milione di sconto per tutte le 12 versioni di BX: benzina, diesel e break, disponibili presso le Concessionarie e le Vendite Autorizzate Citroën. E sempre fino al 15 febbraio, potete acquistare una BX già scontata pagando soltanto IVA e messa su strada, tutto il resto in comode rate, grazie alle fantastiche proposte finanziarie a tasso agevolato, con un taglio del 30% sugli interessi rispetto ai tassi Citroën Finanziaria in vigore al 2.1.1988*. È un'offerta eccezionale, non cumulabile con altre iniziative in corso, che vi permette di aggiungere al milione di sconto sul prezzo di listino, anche un favoloso risparmio sugli interessi (es.: con un capitale finanziato di 9.600.000 lire in 48 rate al tasso fisso annuo del 10,8%, risparmiate 1.872.000 lire). Correte ad acquistare una BX dalle Concessionarie e Vendite Autorizzate Citroën. Con offerte così, niente può fermarvi.

ALCUNI PREZZI CHIAVI IN MANO SCONTATI DI UN MILIONE IVA INCLUSA	
BX 11 (1124 cc)	L. 12.425.000
BX 14 RE (1350 cc)	L. 14.706.000
BX 17 D (Diesel 1769 cc)	L. 14.711.000
BX 16 RS Break (1580 cc)	L. 17.223.000

*Salvo approvazione Citroën Finanziaria. Costo pratica finanziamento L. 150.000

CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA CITROËN AFFARI E FINANZA