

Borsa
+0,18
Indice
Mib 1091
(+9,1 dal
4-1-1988)



Lira
Recupera
terreno
tra le
monete
dello Sme



Dollaro
Stabile
sui mercati
valutari
(in Italia
1386,45 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Fiat
Benvenuto:
«La Cgil
deve firmare»

ROMA Una nota «stonata». Ritrovata l'unità, per rispondere alla manovra economica - ma ormai sono soltanto De Michelis e Colombo a chiamare così quell'improbabile elenco di «tagli», di cui il consiglio dei ministri non riesce neppure a discutere - ; ritrovata l'unità d'azione, tanto che lo sciopero generale è già più di una proposta. In questo quadro «stonato» davvero la polemica che Cisl e Uil rilanciano sulla conclusione della vertenza-Fiat. «Intesa separata» (la prima dopo decenni), a giudizio della Fiom - la Cgil tra i metalmeccanici - non avrebbe dovuto paralizzare l'attività sindacale a Mirafiori, alla Lancia, all'Alfa. Spazi per contrattare ce ne sono, nonostante l'accordo separato. L'intesa per esempio non dice nulla sull'organizzazione del lavoro, sui tempi, sui ritmi della produzione. Non solo: ma il documento firmato da Cisl e Uil prevede la nascita di alcune commissioni che dovranno dire l'ultima parola sulla questione della mensa fresca e soprattutto dovrà stabilire quali sono i criteri con i quali l'anno prossimo si elargirà il «premio», quel milione che quest'anno ha di fatto toccato i sindacati.

Queste proposte la Fiom le ha elaborate qualche giorno fa. Si aspettava la risposta di Cisl e Uil. E' arrivata quella del sindacato di Benvenuto. Ed è arrivata attraverso le parole del massimo leader nazionale della confederazione, non dal sindacato di categoria. Benvenuto, ha chiesto sempre più volte alla Fiom di firmare l'accordo, così com'è, perché quell'accordo ha avuto il consenso della gente. C'è solo da ricordare che l'intesa separata fu raggiunta a luglio inoltrato, alla vigilia delle ferie. Non solo: ma la «rottura» tra le tre organizzazioni impedì che quei pochi giorni che separavano l'accordo dalla chiusura di Mirafiori per ferie, potessero essere utilizzati per fare le assemblee coi lavoratori. Lavoratori che sono tornati in fabbrica solo ieri. Difficile dire dove Benvenuto abbia raccolto l'informazione sull'adesione all'accordo: gli unici giudici espressi sono per ora quelli dell'Alfa di Pomigliano, a cui quell'intesa non piace neanche un po'. Invece, per Benvenuto la Cgil (colpevole addirittura di aver fatto perdere tempo nella vertenza scuola) «deve riconoscere i suoi errori e superare la fase dei dubbi». Prona la replica di Cazzola, Cgil, che per altro appaiono allo stesso partito. Cgil, di Benvenuto: «Non vale la pena tornare più di tanto su una vertenza che...costituisce una brutta pagina che non fa onore a nessuno». □ S.B.



Gli operai Alfa rientrano in fabbrica alla riapertura di ieri. Sotto il rientro alla Fiat

Acciaio e Fiat

Rientro caldo per il sindacato

Il lavoro industriale vuol dire ancora «Fiat». E, infatti, solo ieri con la riapertura dei cancelli a Mirafiori si è potuto dire che è ripresa l'attività produttiva. Ieri hanno riaperto i cancelli anche gli stabilimenti siderurgici: Fiat - con l'intesa separata di luglio - e la questione siderurgica sono i primi due grandi problemi che il sindacato deve affrontare.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Anche se all'Olivetti - tanto per fare un nome - «poco distante» - l'attività è ripresa da un mese, solo con il rientro in fabbrica alla Fiat le «ferie industriali» si possono dire veramente concluse. Ieri mattina, poco prima dell'alba - sotto un cielo ancora nero, difficile da distinguere da quello invernale -, gli ottantamila di Mirafiori hanno attraversato i cancelli e timbrato il loro cartellino. Le percentuali di assenteismo pressoché ininterrotte. Così come ai «gran completi» ieri mattina si sono presentati al lavoro gli altri operai del grup-

po Fiat: quelli dell'Alfa di Arese e Pioltello, dell'Autobianchi di Desio, dell'Om-Fiat e della Maserati di Lambrate. La ripresa dell'attività dei grandi gruppi ha segnato anche la riapertura di quelle migliaia di piccole e medie aziende che nel Nord lavorano nell'indotto del settore auto: è stato calcolato che ieri nel solo Piemonte sono terminate le ferie per quasi duecentomila lavoratori. Riparte il lavoro, e per il sindacato ricominciano i problemi. Ieri si aveva quasi una percezione «fisica» di questi problemi: come non accadeva da

Con l'apertura dei cancelli di Mirafiori riprende pienamente l'attività produttiva. Vertenze aziendali e piano Finsider tra i primi impegni di Cgil, Cisl, Uil

Acciaio e Fiat

Rientro caldo per il sindacato

anni, davanti ai cancelli degli stabilimenti milanesi della Fiat, un folto gruppo di sindacalisti distribuiva volantini. Il tema è sempre lo stesso, che riempie le discussioni di questi lavoratori da tre mesi: l'accordo separato, siglato in luglio da Fim e Uil, contro il parere della Cgil. Cosa intendeva fare il sindacato di Torino (che è poi il «cuore» della vertenza Fiat) lo spiega Damiano, il segretario della Fiom, nell'intervista qui sotto. Ma anche il sindacato lombardo ha deciso di stringere i tempi «per fare il punto sullo stato della vertenza e decidere gli orientamenti da portare in sede nazionale». La frase - riportata sui volantini distribuiti ieri a Milano - si concludeva fissando già un appuntamento: il primo di quest'autunno sindacale. Il 9 settembre, nel capoluogo lombardo, si riuniranno i delegati, i «quadri», i dirigenti della Fiom per stabilire come far ripartire la vertenza.

Anche se segnata profondamente dalle vicende della Fiat, la ripresa sindacale deve fare i conti anche con molti altri problemi. Ieri per esempio è ripreso il lavoro - per la prima volta da mesi - ma si è trattato soltanto del lavoro delle squadre di manutentori - in numerosi impianti siderurgici. Molti di questi lavoratori non sanno se anche il prossimo anno potranno «festeggiare» il rientro in fabbrica. Come stanno le cose è arduo: la Finsider, anzi che no, ha già messo all'asta cinque impianti industriali. Che fine faranno gli operai di que-

sti stabilimenti, che per forza subiranno un drastico ridimensionamento occupazionale? Ne parleremo nei primi giorni di settembre, il ministro delle Partecipazioni statali e le tre organizzazioni sindacali. Discuteranno soprattutto delle misure per «reindustrializzare», per creare insomma nuova occupazione, soprattutto nelle aree più colpite dalla crisi siderurgica: Taranto, Genova, Trieste e Bagnoli. Sì, perché anche quest'ultimo impianto campano, all'avanguardia dal punto di vista tecnologico, e per il qua-

le negli ultimi anni sono stati spesi migliaia di miliardi, rischia di essere chiuso o quanto meno ridimensionato. L'appuntamento decisivo per le sorti dell'Alsidar di Bagnoli non è tanto l'incontro già fissato con la finanziaria siderurgica, ma la riunione dei dodici ministri della Cee, fissata per il 23 settembre. I ministri italiani giurano di andare a Bruxelles per difendere la fabbrica napoletana. Ma a Bagnoli non si fidano ed hanno già previsto iniziative di lotta. Agosto non è ancora finito, insomma, ma è già autunno. Autunno sindacale.



Il fine del calendario di lavoro anno. Altri temi, come i ridotti orari, flessibilità e turni, introduzione del part-time, regolamentazione degli straordinari, investimenti, conferma dei contratti di formazione-lavoro, nuove assunzioni e relativi criteri, diritti di informazione, sono presenti ciascuno nel 5-10% degli accordi. Ancora scarse sono le intese sull'innovazione tecnologica e le pari opportunità. Adesso però c'è l'accordo separato Fiat e sarebbe ingenuo illudersi che non si cerchi di riprodurlo «al ciclo» nelle vertenze ancora aperte. Sarebbe un errore e costitui-

rebbe una chiara forzatura ideologica. La Fiom sosterrà con forza l'autonomia e la specificità di ciascuna piattaforma, anche se abbiamo già dimostrato di non avere veti pregiudiziali ad esaminare qualsiasi soluzione rivendicata ci venga proposta, per il non sapere che la conclusione della vertenza Fiat, come sempre, lascerà il segno. Ma qualsiasi trasposizione automatica di quella soluzione non potrebbe essere accettata: perché mortificherebbe il ruolo negoziale e l'autonomia di ciascuna realtà aziendale, perché avrebbe a riferimento un accordo non valutato in modo unitario da Fiom, Fim ed Uil.

Ma, concretamente, come farete per evitare che si ripeta l'allucinate vicenda degli ultimi giorni di trattativa Fiat a Roma? Noi non ci siamo autoesclusi da quel negoziato (come qualcuno era interessato a far credere), né ci escluderemo dai futuri tavoli negoziali. Ma riteniamo utile per i lavoratori avere soluzioni salariali certe e stabilizzate nel tempo, che incidano su tutti gli istituti o siano legate a meccanismi incentivanti certificabili, tali da non penalizzare le condizioni di lavoro, non dipendenti da eventi incerti o da decisioni «politiche» delle sole imprese. □ M.C.

Intervista a Cesare Damiano (Fiom Piemonte)

«Non faremo mai accordi fotocopia»

TORINO. Sarebbe bello dire tutti assieme «scordamoci 'o passato». Purtroppo non è possibile. L'accordo separato che Fim-Cisl e Uil hanno firmato il 18 luglio con la Fiat, mentre la Fiom si è rifiutata di sottoscrivere, sarà ancora molto. Nelle relazioni tra i sindacati, ma anche nelle numerose vertenze aziendali ancora aperte, comprese quelle di gruppi importanti come l'Olivetti e l'Aeritalia. Come segretario piemontese della Fiom, Cesare Damiano sarà ancora una volta nell'occhio del ciclone. Finora, gli chiediamo, si è parlato prevalentemente della Fiat, ma a che punto è la contrattazione aziendale nel suo complesso?

«Tempo fa - risponde - il direttore della Federmecanica professor Mortillaro diceva che dopo il contratto nazionale non ci sarebbe stato più spazio per la contrattazione aziendale. Siamo contenti di poterlo smentire ancora una volta. Nel solo Piemonte i metalmeccanici hanno concluso finora 260 accordi unitari che interessano 60.000 lavoratori, escludendo l'accordo separato Fiat che ne coinvolge nella nostra regione altri 90.000. Molto però resta da fare: sono ancora aperte la vertenza Olivetti ed altre 114 vertenze, che interessano 34.000 lavoratori. Nuove piattaforme potrebbero essere presentate in settembre. Ma questi 260 accordi che

avete firmato assieme agli altri sindacati, non saranno per caso simili all'intesa separata Fiat, con una manciata di soldi e quasi niente sul resto? Le vertenze concluse (parte delle quali con aziende aderenti alla Confindustria) toccano un ampio arco di tematiche e dimostrano che è possibile concludere accordi sulla base delle specifiche situazioni aziendali. Il salario, presente in tutte le intese, viene distribuito sul premio annuo, sui superminimi ed altre voci. Circa un terzo delle intese regolamentano le condizioni ambientali. Le qualifiche, sotto forma di passaggi di livello, sono presenti nel 14% degli accordi, mentre nel 20% si de-

finisce il calendario di lavoro anno. Altri temi, come i ridotti orari, flessibilità e turni, introduzione del part-time, regolamentazione degli straordinari, investimenti, conferma dei contratti di formazione-lavoro, nuove assunzioni e relativi criteri, diritti di informazione, sono presenti ciascuno nel 5-10% degli accordi. Ancora scarse sono le intese sull'innovazione tecnologica e le pari opportunità. Adesso però c'è l'accordo separato Fiat e sarebbe ingenuo illudersi che non si cerchi di riprodurlo «al ciclo» nelle vertenze ancora aperte. Sarebbe un errore e costitui-

Per Cgil, Cisl e Uil troppi tagli al personale e pochi investimenti nel piano per le ferrovie. Oggi il consiglio di amministrazione dell'ente. Quali saranno le decisioni del governo?

Ligato: nelle Fs 43.000 esuberanti

I sindacati «bocciano» il piano di risanamento e sviluppo delle ferrovie, illustrato ieri dal presidente Ligato. Oggi la riunione del consiglio di amministrazione delle Fs. Previsti tagli occupazionali per 45 mila unità entro il '92. I sindacati minacciano anche iniziative di lotta se il piano non sarà modificato. In forse anche l'ambizioso progetto «Alta velocità» per il quale erano stati stanziati 27 mila miliardi.

FRANCO ARCUTI

ROMA. Oggi il consiglio di amministrazione delle Fs dovrebbe approvare il piano di investimenti e ridimensionamento dell'azienda. Un piano sul quale però già si è abbattuto il pesante giudizio del sindacato, che ha minacciato anche scioperi, se non interverranno modifiche. Mentre il ministro Amato ha già paventato ipotesi di tagli ed ha anche messo in dubbio la validità del progetto

«Alta velocità» per il quale sono stati previsti complessivamente investimenti per 27 mila miliardi. Ieri il piano è stato illustrato dal presidente dell'Ente Ludovico Ligato ai sindacati che lo hanno duramente criticato. Ma cosa prevede questo piano? Partiamo dai tagli all'occupazione. L'obiettivo è quello di ridurre di oltre 45.000 unità l'organico delle Fs, e portarlo entro il 1993

dagli attuali 214 mila a 170 mila addetti. Per realizzare questa massiccia riduzione di personale l'azienda vorrebbe far ricorso al blocco del turn-over, ma non in maniera indiscriminata. Diecimila altri posti di lavoro potrebbero essere eliminati facendo ricorso al prepensionamento degli inidonei, di coloro cioè non più abilitati per mansioni ferroviarie. Dunque non si è parlato di licenziamenti, ma solo di «esuberanti». Gli altri obiettivi principali illustrati da Ligato ai sindacati, e che egli stesso ha definito «linee guida» per il risanamento e lo sviluppo dell'ente sono, aumentare del 16% la quota del traffico merci e mantenimento invece degli attuali standard di quello passeggeri; aumento dei prodotti del traffico migliorando il rapporto con il totale dei costi gestionali;

contenimento dei trasferimenti dello Stato; potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie; diversificazione delle fonti di introiti dell'Ente e terziarizzazione di alcune attività. E per quel che riguarda il piano di sviluppo delle ferrovie italiane? Nella riunione con i sindacati se ne è parlato poco, anche perché probabilmente Ligato vorrebbe saperne di più sulle intenzioni di Amato. All'origine il piano prevedeva investimenti per circa 58 mila miliardi in sei anni, 27 mila dei quali destinati all'Alta Velocità. Ora il presidente delle Fs, se il piano sarà approvato, come è facile prevedere, anche dal consiglio di amministrazione, si recherà a palazzo Chigi con la sua proposta e poi dovrà essere il governo a dire cosa e dove bisognerà tagliare ulteriormente.

Il ministro del Tesoro, nella sua proposta di tagli, riguardo alle ferrovie, tra le altre cose, aveva messo in dubbio la validità del progetto Alta velocità, definito invece da Ligato strategico per il futuro del sistema ferroviario italiano, anche perché - si sostiene da più parti - l'Italia non può permettersi di presentarsi impreparata e non competitiva in un settore dove gli altri paesi d'Europa stanno invece puntando al massimo. Il progetto «Alta velocità» comunque, alla sua origine (la linea Roma-Battipaglia), fu approvato con legge dello Stato. Ora se si vuol far marciare indietro dovrà essere il Parlamento a stabilirlo. Tra l'altro su questo progetto ci sono puntati già gli occhi dei privati che nell'Alta velocità avrebbero faticato un ottimo affare. Torniamo invece al giudi-

zio del sindacato, che è complessivamente negativo, sull'incontro di ieri. In un comunicato le federazioni dei trasporti Cgil-Cisl-Uil ed il sindacato autonomo Fisals chiedono all'ente profonde modifiche e se ciò non avverrà, affermano i sindacati, non è escluso che si faccia ricorso ad «azioni di lotta». I sindacati hanno definito, la manovra illustrata da Ligato, «troppo timida, poco coraggiosa e poco realistica e che finisce per scaricare sul personale la necessità di un riequilibrio dell'intero settore». Inoltre il piano non offrirebbe nulla sul piano degli investimenti e delle entrate, limitandosi esclusivamente al taglio dei costi. Dunque un piano «inaccettabile» e che rischia di far entrare l'Italia nel Mercato comune unificato in condizioni di grande debolezza.



Lucio Libertini

Oggi i sindacati da Formica per la riforma previdenziale



Oggi si saprà qualcosa di più preciso su quello che dovrà essere, secondo il governo, il nostro «nuovo sistema previdenziale». Si tiene infatti nel pomeriggio il primo incontro a livello politico tra i sindacati e il ministro del Lavoro (nella foto), che presenterà a Cgil Cisl Uil il testo della riforma pensionistica, definito dopo le conclusioni della commissione Franceschelli. Sapremo quindi quanto resterà, dopo le sortite del ministro del Tesoro sulla «destatalizzazione», di un sistema essenzialmente pubblico come il nostro: ad esempio, che spazio avrà la pensione integrativa privata. Ed a quale età si andrà in pensione, con la flessibilità di cui parlano i sindacati. Nella riunione di oggi Formica dovrà anche rispondere a Cgil Cisl Uil sull'ennesima mancata attuazione degli aumenti dei minimi di pensione stabiliti dalla Finanziaria '88.

Delors: «Nella Cee guerra di religione sullo spazio sociale»

Alle accuse del leader sindacale francese della Cidit Edmond Maire («La costruzione europea è caratterizzata dall'assenza di contenuto sociale») il presidente della Commissione di Bruxelles Jacques Delors ha risposto che la precedenza è stata data alla costruzione di un grande spazio economico comune, perché su questo si è manifestato l'«unico vero consenso». «Se avessi proposto - dice Delors - uno spazio sociale avrei provocato una guerra di religione e l'Europa sarebbe ancora in piena stagnazione».

I pescatori Cgil dell'Adriatico: «Il governo si muova subito»

I pescatori della Fiat-Cgil protestano per i ritardi del governo nell'intervento contro l'inquinamento dell'Adriatico, che oltretutto rende vani i loro sforzi di riconversione dei sistemi di pesca per salvaguardare l'equilibrio marino. I pescatori, che temono i danni provocati dall'alga selvaggia agli allevamenti, chiedono al governo tra l'altro l'immediata riduzione del fosforo nei detersivi all'1% e il blocco immediato degli scarichi a mare, iniziando dai fanghi di Marghera.

Mondiali 1990 Il Pr: «Abbiamo messo il dito sulla piaga»

L'organo della Dc se la prende troppo, replica la «Voce Repubblicana» al giornale del Pr che i fondi per i Mondiali di calcio non erano stati trovati, ma erano già stanziati. Per la «Voce» la Dc «la prende sul tragico» perché «vorrebbe abbattere il dito su qualche piaga» nello svolgere un ragionamento «egittimo»: perché l'ambiente vive solo e sempre nell'emergenza, mentre in circostanze meno serie lo Stato programma rapidamente stanziamenti e opere pubbliche?

Fiom preoccupata per il «divorzio» fra Chrysler e Maserati

I sindacati sono preoccupati per la recente decisione della Chrysler di non aumentare la sua partecipazione nella Maserati. «Accogliamola con favore» - dice Mauro Selmi della Fiom di Modena - la joint venture che prevedeva l'aumento della Chrysler dal 3,47 al 15,35%, perché avrebbe favorito lo sviluppo dell'azienda in difficoltà. Ora per la Fiom Cgil risorgono i pericoli per l'occupazione nei due stabilimenti di Modena e Milano, rispettivamente 350 e 1600 lavoratori.

Oltre 100 prof preferiscono la Marina mercantile

Sono oltre cento gli insegnanti che hanno manifestato la disponibilità a passare dalla pubblica istruzione alla Marina mercantile. Lo ha precisato quest'ultimo dicastero aggiungendo che il trasferimento degli insegnanti presso l'amministrazione marittima si avvale delle procedure sulla mobilità dei pubblici dipendenti.

Poste in 17.000 per 61 posti in Abruzzo

Al concorso regionale per 61 posti di diplomati negli uffici postali abruzzesi, si sono avute oltre 17 mila domande. Lo ha reso noto la Cgil dell'Abruzzo, a dimostrazione dell'emergenza occupazionale (specie dei giovani) nella regione, dove la disoccupazione è aumentata del 14,8% in tre mesi, con quasi 87 mila iscritti alle liste di collocamento.

RAUL WITTENBERG

L'opinione di Libertini «Un progetto troppo debole ma non tutto è da buttare. Decisiva l'Alta velocità»

ROMA. «Non lo butterei tutto al vento questo piano. Ci sono delle cose che vanno condivise, e molte altre invece che non possono essere assolutamente accettate»: il commento è del sen. Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti per la Direzione del Pci. «Se da una parte il governo si appresta ad effettuare tagli assai profondi - ha detto Libertini - dall'altra il piano esposto da Ligato conferma invece importanti scelte e si muove verso una linea di investimenti. Certo, a questo riguardo si poteva fare di più, ma non è assolutamente insignificante il fatto che mentre il ministro Amato mette in dubbio l'Alta velocità, il piano delle Fs la ripropone». Secondo Libertini però, per queste scelte, Ligato sta pa-

gando un prezzo troppo alto al governo. «Non posso invece assolutamente condividere - ha aggiunto il sen. Libertini - la parte del piano relativa all'occupazione. Va respinta la richiesta di tagli indiscriminati. Così come sono stati concepiti rappresentano un fatto tremendamente negativo». Il giudizio di Libertini è poi negativo anche rispetto alle questioni degli investimenti. Ed ancora: «Si apre pericolosamente alle richieste del governo. Quando Amato parla di regionalizzazione delle linee secondarie - afferma Libertini - questo potrebbe voler significare la chiusura di queste linee. Il riaffacciarsi, infine, di ipotesi di privatizzazione probabilmente vorrà dire per le Fs la perdita del «patrimonio ricco» dell'azienda».