

Borsa
+4,71%
Indice
Mib 889
(-11,10%
dal 2-1-1990)



Lira
Migliora
nello Sme
ma è debole
nei confronti
del marco



Dollaro
Ha toccato
un nuovo
minimo
(in Italia
1145,65 lire)



ECONOMIA & LAVORO

A Torino, davanti ai cancelli della principale fabbrica italiana a colloquio con operai e delegati appena ritornati dalle ferie

La preoccupazione principale non è tanto per la possibilità di misure contingenti, quanto per le sorti del complesso dell'auto

«La colpa è di Agnelli, non di Saddam»

E il rischio della cassa integrazione non sembra far paura

Crisi mondiale dell'industria dell'auto. Erano anni che la Fiat ed i sindacati dei metalmeccanici non affrontavano questo scenario. Tornano a farlo nell'attesa verificata che si apre oggi a Roma. Ci sarà o no cassa integrazione per i 100.000 lavoratori della Fiat-Auto? Se lo chiedono da settimane i mass-media. Ma gli operai di Mirafiori, rientrati ieri dalle ferie, non sembrano troppo preoccupati...

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Alle 14, ora del cambio turni, un nugolo di giornalisti staziona sul cancello 2 di Mirafiori. Devono raccogliere le ansie, i timori degli operai delle linee di montaggio della carrozzeria, che ritornano in fabbrica con prospettive completamente diverse da quelle con cui l'avevano lasciata appena tre settimane fa. Avevano rinunciato ad una settimana di ferie perché la Fiat diceva di dover produrre più automobili per soddisfare il mercato. Poi, in vacanza, hanno letto sui giornali che tutto era cambiato: crollo di vendite (non solo della Fiat, ma un po' di tutte le case europee ed americane), oltre 300.000 vetture ferme sui piazzali e nei saloni dei concessionari, lo spettro della cassa integrazione che riappare dopo sei anni... E, a rendere ancora più cupo lo scenario, venti di guerra nel golfo Persico, impennata dei prezzi del petrolio, recessione in vista...

Ma, quando la solita fiumana di lavoratori sbucca dal sottopassaggio della pista di prova delle auto, la sorpresa è grande. Non si vedono facce cupe e preoccupate. Il gruppo dei cronisti diventa bersaglio di battute e lazzi. «Vi siete di nuovo scomodati per noi? Siamo tanto importanti?». «La cassa integrazione? Speriamo ci sia - dice una donna - così sto un po' fuori da questo schifo di fabbrica». Un giovane rifiuta l'intervista: «Io faccio come Edoardo Agnelli: parlo solo il mio avvocato». Un altro ragazzo invece risponde: «Di cosa abbiamo parlato stamattina in officina? Delle vacanze, di come ci siamo divertiti...».

Non ci vuole molto a capire l'aria che tira. Il tam-tam inter-

nel golfo Persico, impennata dei prezzi del petrolio, recessione in vista...
Ma, quando la solita fiumana di lavoratori sbucca dal sottopassaggio della pista di prova delle auto, la sorpresa è grande. Non si vedono facce cupe e preoccupate. Il gruppo dei cronisti diventa bersaglio di battute e lazzi. «Vi siete di nuovo scomodati per noi? Siamo tanto importanti?». «La cassa integrazione? Speriamo ci sia - dice una donna - così sto un po' fuori da questo schifo di fabbrica». Un giovane rifiuta l'intervista: «Io faccio come Edoardo Agnelli: parlo solo il mio avvocato». Un altro ragazzo invece risponde: «Di cosa abbiamo parlato stamattina in officina? Delle vacanze, di come ci siamo divertiti...».

«Ci sono donne - riferisce Lido Lombardini, uno dei più anziani ed esperti delegati della Fiom - che vorrebbero la cassa integrazione per avere un po' di tempo per la famiglia. E la vorrebbero quei giovani che sono entrati in Fiat credendo che fosse il paese di Bengodi, poi si sono trovati in una realtà di sfruttamento ed ora corteggiano i capi per farsi togliere dalle linee di montaggio, cercano ogni occasione per stare lontani da questa fabbrica. Io ho cominciato ad av-

vertirli che questa volta non è sicuro che la Fiat anticipi i soldi della cassa integrazione, anche perché la legge è cambiata. Ci sono poi quelli che dicono che tutta questa campagna di stampa sulla cassa integrazione è una manovra per non fare i contratti o farli come vogliono i padroni, che anche questa volta ci rifileranno un contratto-bidone».

Questi atteggiamenti appaiono comunque ad una minoranza. «La preoccupazione c'è - dice Salvatore Venne-

ro - anche se è più per il futuro che per l'immediato. E c'è più preoccupazione che all'inizio degli anni '80, quando la cassa integrazione era vista come un'occasione per riposarsi». Quella di oggi, infatti, è una crisi che colpisce un po' tutte le industrie dell'auto (con l'eccezione dei soliti giapponesi) e non solo la Fiat. Ma tra qualche mese, o qualche anno, potrebbe sopravvivere una crisi specifica, assai più grave, della Fiat. La campagna di Romiti sulla «qualità totale» ha rivelato

che la casa torinese non riesce a tenere il passo con la concorrenza. Ed in fabbrica si sa che i nuovi modelli in gestazione (una nuova versione della Cromo alla fine di quest'anno, nuove versioni della Delta, del Ducato e dell'Alfa 75 tra il '91 ed il '92) sono solo «restyling» di vecchi modelli.

Di chi è la colpa se siamo a questo punto? Lo chiediamo ad alcuni lavoratori. Nessuno dice che il colpevole è Saddam Hussein (anche se qualche cronista si premura di sug-

gerirlo). «La colpa è di Agnelli - risponde una giovane operaia, Teresa C. - perché lui sapeva da un pezzo che la crisi sarebbe arrivata, prima dei fatti dell'Irak». «La colpa - dice Ignazio Guidotti - è del governo e degli imprenditori, che non hanno saputo programmare il mercato dell'auto».

«La colpa - interviene un delegato, Giuseppe D'Onofrio - è degli industriali che non riescono a programmare il lavoro sulla qualità. È il sistema di lavoro che c'è in Fiat che non permette di produrre quelle macchine che i clienti vogliono: c'è troppo stress, tempi troppo stretti. Non c'è tempo di lavorare bene. Non si possono pretendere insieme quantità e qualità della produzione. In passato i dirigenti Fiat pensavano solo al profitto immediato ed a produrre il più possibile. Adesso scoprono che la Volkswagen ci sta superando nelle quote di vendita. Ma se il mercato va bene per i tedeschi, non vedo perché non dovrebbe andar bene anche per noi. Il fatto è che, a parte qualche nuovo robot in lastratura, gli impianti di questa fabbrica sono rimasti come prima. Se questa è una fabbrica moderna, allora io dico che è meglio andare a lavorare in Germania...».



È ripreso il lavoro, ieri mattina, per gli operai della Fiat. Un rientro segnato da molti problemi: primo fra tutti, il calo delle vendite. Oggi, la Fiat annuncerà la sua strategia: ci sarà un massiccio ricorso alla cassa integrazione?

I delegati dell'Alfa Milano: «Calano le vendite perché manca la sfida sulla qualità»

BIANCA MAZZONI

MILANO. Bus a decine in sosta davanti alle portinerie degli operai, parcheggi delle auto che mostrano solo qualche spazio vuoto: la ripresa del lavoro all'Alfa Lancia di Arese si consuma in questo primo giorno della settimana in uno sciamare lento di persone dalla fabbrica, nello scambio di saluti e di racconti sulle ferie appena finite, di vacanze passate presso la famiglia nel Sud o a imbarcarsi casa o in viaggio in Italia e all'estero. I venti di guerra che spirano nel Golfo Persico sembrano lontani e anche la preoccupazione che

quella crisi possa avere conseguenze gravi nel nostro paese è come attutita dalla luce ancora estiva della giornata. Più pressanti le domande su cosa succede in Fiat e di conseguenza all'Alfa. Con alcuni delegati siamo alla portineria est, punto di incontro di migliaia di persone al cambio dei turni. «C'è attesa per l'incontro di oggi - dicono i delegati - anche perché la Fiat non è stata zitta in queste settimane parlando di flessione del mercato, di cassa integrazione». Ma attenzione, dicono ancora, qui ad Arese per anni abbiamo convissuto con la crisi, con l'alter-

narsi di lavoro e non lavoro. Siamo insomma allenati al tira e molla del mercato. L'attesa che oggi caratterizza la trattativa con la Fiat qui può essere l'inizio di una svolta, di un mutamento di atteggiamento nei confronti di corso Marconi: l'arrivo della casa torinese ad Arese finora è stata vissuta come una garanzia di stabilità, di sicurezza per il posto di lavoro. Ora questa certezza comincia ad essere scalfita.

D'altra parte i segni di un rallentamento del mercato erano evidenti anche dentro la fabbrica. «Già in primavera i capi - dicono oggi gli operai - non puntavano solo alla quantità

che avveniva solo poche settimane prima. No, non c'entra la sfida sulla «qualità totale» di Romiti. C'era meno domanda di prodotto finito e ci chiedevano allora di curare di più la produzione. E se ci voleva un uomo di più nella squadra non c'era da litigare per averlo. Il discorso sulla qualità è un'altra cosa e qui non è mai iniziato concretamente. I corsi di aggiornamento professionale sulla «qualità totale» per i giovani sono stati sospesi perché erano diventati un'occasione di continui battibecchi con gli operai che facevano notare la distanza fra quanto si diceva nella teoria e la pratica quoti-

diana di lavoro. I tabelloni per i suggerimenti della qualità, poi, non ne parliamo neanche. Negli ultimi tempi erano diventati una succursale degli albi sindacali, con scritte per il rinnovo del contratto di lavoro, subito e bene».

Ben venga la cassa integrazione, allora? La preoccupazione non è tanto questa, quanto quella che, se come dice Agnelli, «la festa è finita», si finisce per rimettere il conto al solito Cipputi. Intanto c'è già chi mette avanti le mani di fronte ad una possibile richiesta di cassa integrazione da parte della Fiat. Giovanni Peretti, segretario provinciale del-

la Fiom di Milano dice: «Non è eccezionale che oggi ci sia un ristagno nelle vendite. Eccezionale era il livello raggiunto dalle vendite e la tenuta del mercato per tanto tempo. Oggi il discorso sulla qualità è davvero la cartina di tornasole sulla effettiva volontà e capacità del gruppo di affrontare i veri problemi che l'industria dell'auto avrà, ossia la sfida su cosa si produce e su come si produce». E la Fiom Cisl di Milano contesta fin da ora una «visione ragionieristica» della situazione, portando dati su produzione e vendite che dimostrano uno scarto di poche migliaia di vetture fra quanto uscito dalle catene di montag-

gio di Arese e quanto piazzato ai clienti. Il vero problema, per Eugenio Cazzaniga della Fim Cisl di Milano, sono le politiche industriali e i programmi per i modelli della gamma medio alta. Su questo terreno dove sono finiti gli impegni Fiat? Si vuol far pagare ora alle casse pubbliche i ritardi di corso Marconi?

Ed eccoci allora alla preoccupazione che si colloca al secondo posto in una teorica graduatoria delle «grane» del dopo ferie, quella del contratto. La domanda è martellante: «Non è che con la scusa della crisi del Golfo non si fa più il contratto?».

La crisi del Golfo, secondo i conti dell'azienda, comporterà un costo aggiuntivo di 50 miliardi al mese. Oggi l'incontro con i sindacati dei chimici per discutere le modalità del ricorso alla cassa integrazione

E per l'Enimont quasi certi duemila sospesi

Una tra le vittime eccellenti del caro-barile dovrebbe essere l'Enimont, secondo molte autorevoli previsioni. L'amministratore delegato Cragnotti parla di 800 miliardi all'anno che andranno ad appesantire i conti già non entusiasmanti della joint venture chimica. E così stamattina, in un incontro urgente con i sindacati di categoria, parte la richiesta per duemila cassintegrati nel gruppo.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Che in casa Enimont si stesse preparando qualche sorpresa poco piacevole, i sindacalisti delle organizzazioni di categoria dei chimici se lo aspettavano sin dalla prima ondata di aumenti dei prezzi dei prodotti petroliferi. E la convocazione dei segretari generali di Ficeca-Cgil, Fierca-Cisl e Uilc-Uil per un incontro urgente con la dirigenza

della joint-venture chimica poteva significare solo guai. L'incontro si tiene stamattina, e all'ordine del giorno c'è l'impatto dell'effetto Golfo sul sistema Enimont, e le misure con cui l'azienda intende fronteggiare l'improvvisa impennata del costo del greggio. In altre parole, lo confermano sia fonti dell'azienda che del sindacato, la richiesta del via libera per man-

dare un paio di migliaia di lavoratori in Cassa integrazione straordinaria.

La notizia non è piacevole, ma era davvero nell'aria. Già lo scorso 9 agosto nel corso dell'assemblea del gruppo l'amministratore delegato di Enimont, Sergio Cragnotti, aveva stimato in 800 miliardi annui l'aggravio immediato sui conti legato all'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi innesca-

to dalla crisi del Golfo. E a parte i numerosissimi problemi societari, finanziari e di management che stringono da ogni lato il polo chimico - non agevolando, per usare un eufemismo, la gestione operativa - per Enimont quasi 800 miliardi in più (circa 50-60 miliardi al mese) costituiscono un durissimo colpo che minaccia di far saltare tutti gli equilibri finanziari, penalizzando di un

buon 20-30 per cento il margine operativo lordo e appesantendo ulteriormente la già delicata situazione debitoria. Il caro-barile, inoltre, potrebbe causare guai ancora maggiori se si considera che è difficile fare previsioni precise sull'impatto complessivo: bisognerà vedere tra qualche settimana in che misura le majors mondiali del settore chimico decideranno di scaricare gli incrementi del greggio sui prezzi dei prodotti finiti. Secondo alcuni osservatori, in un mercato che per le produzioni base di Enimont non tira proprio sarà compito arduo rifarsi per questa via.

L'incontro di oggi tra Enimont e sindacati non rientra nel calendario di quelli già programmati per discutere il business plan della joint ven-

ture, previsti invece per la metà di settembre, ed è stato chiesto una settimana dopo l'inizio della crisi alle organizzazioni sindacali. Aumenti di prezzo del petrolio, difficoltà di approvvigionamento, blocco delle importazioni dal Kuwait occupato: l'occasione è stata considerata propizia dall'azienda per chiedere ai segretari generali di Ficeca, Fierca e Uilc di dare semaforo verde a «programmi straordinari» per far fronte alla situazione. In casa Ficeca ci si aspetta così una esplicita richiesta di Cassa integrazione, e si ritengono molto probabili i numeri lasciati trapelare in questi giorni: si parla di almeno duemila lavoratori, sparsi un po' su tutto il territorio nazionale. In giornata si sapranno i dettagli: intanto, uno tra i comparti produttivi

che risentiranno maggiormente dello scossone - e che dovrebbero essere dunque particolarmente penalizzati - sembrerebbe proprio quello del petrolio, che tra l'altro è stato da tempo indicato dall'azienda come tra i più bisognosi di una drastica «razionalizzazione».

Sul fronte della contesa tra Gardini ed Eni è fitto il calendario di incontri per il ministro delle Partecipazioni Statali Piga, che fa sapere di puntare a una «possibile soluzione concreta in tempi brevi» che dovrebbe essere sottoposta all'assemblea degli azionisti fissata per il 7 settembre. E nell'occhio del ciclone c'è anche lo stabilimento Enimont Agricoltura di Manfredonia, che non è stato occupato dai lavoratori sospesi che questo mese non hanno ricevuto alcuna for-



Sergio Cragnotti

ma di retribuzione. In una nota, i dipendenti e il sindacato stigmatizzano l'atteggiamento dell'azienda, che non avrebbe ritenuto di anticipare nemmeno le competenze della Cassa integrazione straordinaria, nonostante gli impegni assunti nelle sedi istituzionali del Comitato Stato-Regione, negando di fatto - e pur minimamente - la sopravvivenza.

Esuberi Fs: la Filt-Cgil chiede subito il piano degli investimenti



Dopo la montagna di domande di prepensionamento dei ferrovieri (28.718, secondo gli ultimi dati), l'Ente Ferrovie non esclude la possibilità di anticipare in larga misura tra la fine di quest'anno e i primi mesi del '91 l'esodo di 29 mila ferrovieri, previsto invece secondo i piani aziendali «in arco di un triennio (16 mila nel '90, settemila nel '91 e seimila nel '92)». L'ipotesi ha suscitato perplessità nei sindacati dei trasporti, in particolare nella Filt-Cgil. Il segretario generale della Filt, Luciano Mancini, pur non manifestando un'opposizione di principio a un aumento degli esuberi concordati per quest'anno, ha affermato che «la ristrutturazione non si può fare solo sull'elemento lavoro, poiché altrimenti le ferrovie non funzionerebbero più. I lavoratori - ha proseguito - possono andarsene solo se si ammodernano le reti e si riorganizza l'azienda. Se si parte da qui, allora non c'è dubbio che si può anche discutere l'eventualità di superare i 16 mila esodi previsti». I nodi ancora da sciogliere riguardano per la Filt la messa a punto del piano di investimenti (21.400 miliardi in tre anni), che l'amministratore straordinario Necci pensa di riesaminare, e il rinnovamento del management, a partire dalla nomina del nuovo direttore generale.

Accordo tra Snam e Gasunia per nuove forniture di metano

La Snam (società del gruppo Eni) ha siglato un accordo con la olandese Gasunia per un aumento delle forniture di gas naturale da 4 a 6 miliardi di metri cubi all'anno a partire dalla metà degli anni '90. «La congiuntura internazionale - precisa una nota dell'Eni - conferisce particolare importanza a quelle iniziative di politica energetica indirizzate alla diversificazione ed all'accrescimento delle disponibilità energetiche per il paese». E in quest'ambito che si colloca l'iniziativa della Snam che dopo l'accordo di collaborazione raggiunto di recente con l'Unione Sovietica persegue l'obiettivo di accrescere l'accesso dell'Italia al gas naturale, fonte energetica che nell'ultimo trentennio ha garantito un elevato grado di sicurezza nei rifornimenti. L'evoluzione dei consumi di energia primaria in Italia negli ultimi vent'anni ha visto calare la dipendenza del nostro paese dal petrolio dal 72,5 per cento del 1970 al 58,1 per cento del 1989. «Tale miglioramento del quadro energetico nazionale - conclude la nota - si può principalmente attribuire all'apporto del gas naturale che nello stesso periodo è passato dal 6,8 al 22,9 per cento in termini di quota di penetrazione sul fabbisogno energetico nazionale».

Manovra economica vertice a tre Carli, Formica Pomicino

L'appuntamento è per oggi pomeriggio alle 15, quando la «trojka» dei ministri finanziari al completo (Carli, Cirino Pomicino e Formica) si siederà intorno al tavolo per ridisegnare i nuovi scenari economici per il '91. Nel frattempo all'interno di ogni dicastero si continuano a simulare situazioni e prospettive, dopo che l'ultima crisi del Golfo ha peggiorato i già compromessi conti dello Stato. Il responsabile delle Finanze, che rivedrà per la prima volta i suoi colleghi (Formica è rientrato ufficialmente dalle vacanze soltanto venerdì), ha passato tutta la giornata di ieri in consultazioni con i suoi tecnici, a cominciare dal direttore del Secit che dovrebbe aver stilato proprio il documento sulla politica fiscale sino al 1993. Un incartamento discretamente voluminoso, al quale sono già state apportate precise correzioni in seguito alla vicenda Iraq-Kuwait. Del nuovo indirizzo se ne parlerà a lungo nel colloquio di oggi pomeriggio tra i ministri finanziari. La defiscalizzazione degli eventuali aumenti della benzina servirà per non spingere l'inflazione, ma oltre al solito discorso sui tagli resta da vedere da dove arriveranno e in quale misura nuove entrate.

Tassi d'interesse in settimana scatteranno i «ritocchi»

Ultimi giorni di attesa dal fronte dei tassi d'interesse. In settimana infatti sono previste riunioni di varie grandi banche, dalle quali dovrebbero scaturire le loro decisioni su un riacco dei tassi attivi. Per metà settimana si riuniranno in particolare i consigli di amministrazione di istituti come il San Paolo di Torino e la Banca Nazionale del Lavoro. Nel frattempo si è appreso che il Banco di Roma avrebbe già optato per un rialzo di tutta la fascia dei tassi con decorrenza dal primo settembre prossimo. Con ogni probabilità verso giovedì l'istituto bancario romano potrebbe infatti comunicare i nuovi tassi di riferimento, mentre resta ancora incerta la misura dell'aumento. L'eventuale «ritocco» potrebbe interessare anche alcune scadenze dei certificati di deposito. Attualmente il Banco di Roma applica un prime rate del 13 per cento e un top rate del 19 per cento.

FRANCO BRIZZO

Pubblico impiego Cgil, Cisl e Uil minacciano nuovi scioperi se i contratti non saranno applicati

ROMA. «I contratti del pubblico impiego non possono essere trattati come merce di scambio». L'ha affermato il responsabile degli enti locali della Cgil, Michele Gentile confermando le minacce di sciopero per alcune categorie del settore. «La legge-quattro deve saltare - ha ribadito il segretario della Uil, Giancarlo Fontanelli - perché devono essere adottate nuove procedure sui tempi di riscossione dei benefici contrattuali».

Per il futuro, sarà, quindi necessario trovare soluzioni simili a quelle del settore privato. La partita è, infatti, ancora aperta per i contratti della sanità, degli enti locali, delle aziende autonome e delle università, anche se l'accordo tra sindacati e governo è stato trova-

to da tempo. Innanzitutto andrebbero, quindi, mantenuti i patti recepiti in un decreto legge, le parti «vitali» dei contratti. Ma, in vista dei prossimi rinnovi contrattuali, l'obiettivo di Cgil, Cisl e Uil è quello di abbreviare le procedure di approvazione dei contratti. Anche se con la legge sul diritto di sciopero è stato eliminato il passaggio del consiglio di Stato, è ancora necessaria l'approvazione della Corte dei Conti. Ai primi di settembre, perciò, una commissione presenterà le prime proposte per accelerare i tempi. Intanto i sindacati sottolineano che, in una situazione di crescita del deficit pubblico, aggravata dalla crisi del Golfo, i contratti del pubblico impiego non devono essere additati come elementi generatori di spesa.