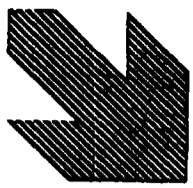


Borsa
-0,33%
Indice
Mib 912
(-8,8% dal
2-1-90)



Lira
Arrestata
la discesa
nello Sme
La sterlina
2199,375 lire



Dollaro
Leggero
ribasso
in Europa
In Italia
1.159,35 lire



ECONOMIA & LAVORO

Donat Cattin chiede alle parti di chiudere il contratto meccanici in poco tempo ma la Federmeccanica risponde di non «avere fretta»

Più possibilista Cesare Romiti Un incontro Battaglia-Agnelli Il 7° nuovo round nel negoziato Il sindacato già studia le iniziative

Mortillaro dice «no» anche al ministro

Donat Cattin invita le imprese e il sindacato dei metalmeccanici a firmare il contratto nel giro di qualche settimana. «Le vicende internazionali - dice - consigliano di evitare laceranti conflitti sociali». Mortillaro, invece, sostiene di non aver fretta. Più possibilista Romiti. Fiom, Fim, Uilm preparano nuove iniziative. Si parla anche di uno sciopero generale, se l'incontro del 7 dovesse andare male.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Tre settimane per fare il contratto dei metalmeccanici. Dopodiché Donat Cattin prenderà l'iniziativa e interverrà nella trattativa. Cosa che tutti i protagonisti della vicenda (governo compreso) vorrebbero evitare. Ma se sarà necessario, il ministro utilizzerà i suoi strumenti per trovare (far trovare) un'intesa. Le due intensissime giornate di confronto negli uffici di via Flavia, anche se non hanno dissipato del tutto i dubbi sul carattere «pubblicitario» dell'iniziativa di Donat Cattin, qualche risultato l'hanno dato. Insomma, dai tanti «faccia a faccia» tra il ministro, la Confindustria, la Fiat

e i sindacati, qualche «notizia» è uscita. La prima, riguarda il ruolo del governo nella più difficile vertenza contrattuale, quella dei metalmeccanici. Donat Cattin ha chiesto alle parti di fare presto. E ha fissato un limite: due, tre settimane. Un limite non casuale: in un breve incontro con i cronisti, l'anziano ministro dc - polemico, piglio sicuro - ha detto «nessuno sarà in grado di prevedere come si evolverà la situazione internazionale nel Golfo». E allora, c'è bisogno di «un paese senza tensioni sociali». Questa è la premessa, ma il ministro non è ottimista: col suo linguaggio assai poco

diretto ha aggiunto «di aver maturato una opinione non completamente ottimistica». Tradotto: la firma dell'intesa non gli sembra vicinissima. E allora? Allora, se non dovesse accadere nulla, «qualcosa bisognerà pur fare», Donat Cattin, dunque, è pronto ad intervenire. Donat Cattin o l'intero governo? Difficile dirlo: resta, insomma, il dubbio che questi due giorni di discussione siano stati più un'iniziativa personale che un intervento concordato col resto dell'esecutivo. Tant'è che, contemporaneamente al confronto negli uffici del Lavoro, a Torino, un altro ministro, il repubblicano Battaglia, s'incontrava addirittura col presidente della Fiat, Agnelli. Da questo «vertice» torinese, però, è trapelato ben poco.

Al contrario, invece, i protagonisti delle due giornate al Ministero non hanno lesinato le dichiarazioni. Tra le tante, quella del consigliere delegato della Federmeccanica, Mortillaro. Ha detto chiaro e tondo che la sua associazione «non ha fretta». Certo - ha aggiunto - anche gli industriali sono interessati ad un contratto «equo», ma il problema dei tempi stretti non li tocca più di tanto. «Io non metto limiti alla provvidenza - ha spiegato Mortillaro - Potremo chiudere in un giorno, una settimana, un anno. Dipende...». Parole che sono sembrare una prima risposta all'invito del ministro. Parole - ancora - che sono apparse in netto contrasto con quelle rilasciate dall'amministratore delegato della Fiat, Cesare Romiti. «La nostra azienda ha interesse a rinnovare il contratto, anche dopodomani - ha detto - L'importante è essere ragionevoli». Romiti ha anche aggiunto che «non c'è legame tra la vertenza dei metalmeccanici e la cassa integrazione» («che dipende da fattori congiunturali, chi lo nega non sa le cose») ma almeno è apparso più «ossessivo» nei confronti del Donat Cattin di quanto non sia stato Mortillaro.

Certo, anche con Romiti si è ancora alla «stera delle parole». E il sindacato non sa più cosa farsene. Da Donat Cattin

ieri è andato un sindacato decisamente battagliero. Un sindacato, - perché non dirlo? - che sembra aver corretto il tiro, il giudizio sulla richiesta avanzata quattro giorni fa dalla Fiat. Angelo Airoidi, segretario generale della Fiom, per esempio, ha detto: «Non so se sia strumentale o no, la richiesta

di cassa integrazione. So solo che chi l'ha proposta probabilmente avrà anche pensato agli effetti sulla lotta contrattuale. È difficile, insomma, scioperare sapendo che la crisi incombe...». I metalmeccanici, dunque, vogliono vedere chiaro nella richiesta della Fiat. E vogliono, soprattutto, stringere i tempi della trattativa contrattuale. Il prossimo appuntamento, è per il 7 settembre. Sarà davvero un incontro decisivo: «Non ci interessano più le belle frasi sulle volontà di chiudere - spiega Luciano Scalla, Fim - Dalla prossima volta si dovrà discutere di cifre. Quanto salario, quanto orario, quanto diritti». Altrimenti, il sindacato non si opporrà all'intervento del governo. Ma non solo. Fiom, Fim e Uilm, insomma, già parlano di nuove iniziative di lotta. Se ne comincerà a discutere tra pochi giorni, in una riunione della segreteria unitaria. E poi si deciderà in base ai risultati del negoziato con Mortillaro. Ma il «vertice» di quella che una volta si chiamava la Fim ha già chiaro cosa fare. Ha spiegato Lotito, segretario Uilm: «Davanti ad una Federmeccanica che sembra uno zombie, lenta e brutale, credo che saremo costretti a ricorrere a forme di lotta ampie. Insomma, all'ordine del giorno del sindacato c'è un nuovo sciopero generale della categoria. Il secondo dopo quello del 27 giugno».



Cesare Romiti amministratore delegato della Fiat (a sinistra) e Cesare Annibaldi responsabile relazioni esterne della Fiat (a destra) all'uscita dopo l'incontro con Donat Cattin

Intervista sul difficile autunno al segretario generale Fiom-Cgil Airoidi: per le automobili Fiat si è esaurita la spinta di Ghidella

Propongo una verifica con i metalmeccanici sui «punti irrinunciabili» per una conclusione contrattuale. Nessuno vuole che la Fiat perda la competizione internazionale. Un buon contratto aiuterebbe. Ma certo si è esaurita la spinta di Ghidella. Non ho apprezzato la sortita di Cesare Annibaldi, in risposta a Del Turco: la Fiom non fa autocritica. Intervista ad Angelo Airoidi, segretario dei metalmeccanici Cgil.

BRUNO UGOLINI

ROMA. Donat Cattin è sembrato voler aprire il confronto di autunno. Con che obiettivo? Solo per esprimere una sua preoccupazione sulle prospettive economiche, anche in connessione alla vicenda drammatica del Golfo e per auspicare trattative rapide. Donat Cattin non ha avanzato alcuna richiesta formale, né i sindacati hanno proposto una mediazione. Sarebbe necessaria, semmai, una politica economica capace di incidere po-

sitivamente in questa fase difficile. Il governo, invece, annaspava. L'impressione di essere un governo a termine. I sindacati metalmeccanici, ad ogni modo, il prossimo settembre avranno un incontro con la controparte, la Federmeccanica. È possibile che l'autunno veda acuirsi un problema politico enorme: questi lavoratori debbono avere o no un contratto di lavoro?

Quale è il clima nelle fabbriche, dopo il rientro dalle ferie e di fronte a notizie come

quella della cassa integrazione alla Fiat? La mia impressione è che sia ancora forte e radicata l'idea di poter fare un buon contratto. Ma la prima cosa da fare è organizzare tra operai, impiegati e tecnici, una «verifica». È necessario andare unitariamente e in tempi rapidi, come Fiom, Fim e Uilm, tra i lavoratori, con una proposta, da considerare «conclusiva» sul contratto, contenente precisi «punti irrinunciabili», da discutere con i lavoratori stessi e poi con le controparti.

E a proposito di controparti, come giudichi l'atteggiamento del professor Mortillaro, l'ossessivo richiamo al «realismo» nelle richieste? La Federmeccanica, il professor Mortillaro non hanno trovato, finora, il modo di esprimere le proprie valutazioni sul come chiudere questa partita contrattuale. È inutile dire «siamo disposti, anche dopodomani», come ha fatto ieri Romi-

ti, punto e basta. È necessario che precisino le loro posizioni, dal punto di vista quantitativo e qualitativo. Hanno finora menato il can per l'ala parlando di eccessive pretese oppure proponendo un «accordo-ponte». Non sono mai arrivati ad un confronto stringente.

La Federmeccanica vi ha però consegnato, prima delle ferie, un documento... Sì, un documento sulle relazioni sindacali, sui diritti di informazione, sulle molestie sessuali. Le risposte, su quest'ultimo aspetto, sembrano presentare qualche elemento di novità. Valuteremo, comunque, questi punti, nei prossimi giorni. Ma quel documento non rappresenta certo la traccia di una possibile conclusione contrattuale. E abbiamo perso due mesi per tentare di smontare la tesi del «contratto-ponte». Sarebbe importante, a questo proposito, una presa di posizione esplicita di tutto il sindacato confederale, sia

contro il tentativo di utilizzare le avvisaglie di crisi economica per cercare di tagliare le richieste contrattuali, sia contro il tentativo di perdere altro tempo.

La cassa integrazione alla Fiat indebolisce l'iniziativa dei metalmeccanici? Il provvedimento, certo, colpisce il venti per cento della categoria. Ma, ripeto, il clima nelle fabbriche non sembra, certo, di dislatta. Anche per questo bisogna andare tra i lavoratori, discutere, fare quella «verifica» di cui parlavo. Non vedo un nesso immediato tra il ricorso alla cassa integrazione e la pressione strumentale per smorzare la lotta contrattuale. Occorre affrontare questo momento di difficoltà con freddezza di analisi.

E quale è la tua opinione sulla «malattia» di quella che è rimasta l'unica industria dell'auto italiana? La crisi non è imputabile al

Giappone e neanche al Golfo. La Volkswagen, in Europa, denuncia proprio questo come il suo anno migliore. La mappa della cassa integrazione Fiat mostra, d'altro canto, che, ad esempio, sono sotto accusa modelli medio-alti su cui si basava l'operazione Alfa Romeo. È stata sbagliata la politica dei prezzi? È mancata, come si è denunciato, la qualità? Le motivazioni fornite finora non sono sufficienti. Capisco che un venditore di auto ha le sue esigenze pubblicitarie, ma occorre pur spiegare che cosa è successo e come si pensa di affrontare il futuro. Io penso che sia finita la spinta di Ghidella e che occorra trovare nuove idee, nuovi prodotti, nuove forme organizzative.

Il contratto può servire alla crisi Fiat? La situazione consiglierebbe di accettare una soluzione dignitosa per i lavoratori, molto più quando si auspica una «reattività» dei lavoratori stessi.

Ma c'è, credo, nella Fiat, anche la tentazione di rincorrere la logica degli alti profitti, scontando una certa tensione sociale, prendendo sul governo per eventuali agevolazioni. Nessuno vuole che la Fiat perda la competizione internazionale. Ma spesso tocchiamo con mano una politica miope e contraddittoria.

Cesare Annibaldi ha risposto ieri a Del Turco, spargendo, «di è parso di capire, velenose accuse sulla Fiom». Non ho particolarmente apprezzato quelle affermazioni. Non ci siamo mai autoesclusi dalle trattative, come insinuava Annibaldi, se non quando ci siamo trovati fuori dalla porta, senza la possibilità di un rientro. E quando sono emersi fatti preoccupanti che facevano intravedere una violazione di diritti, abbiamo fatto scelte precise che la Fiat può non condividere. Non facciamo autocritiche.

Tir: traffico normale ai valichi



È tornato normale il traffico dei Tir ai valichi italo-austriaci. Al valico autostradale del Brennero, il primo camion in testa a una colonna di tre chilometri in attesa di riprendere il viaggio (nella foto) era di una compagnia di trasporti di Innsbruck. Al casello di ingresso verso l'Italia il primo a passare è stato un autocaricatore olandese vuoto, diretto verso l'Italia centrale per caricare una partita di frutta. Nello stesso momento sono state riaperte le frontiere tra l'Austria e la Baviera. Dopo la revoca del provvedimento del ministro dei trasporti, Carlo Bernini, da ieri sono circa 4000 i Tir che potranno transilare attraverso l'Austria. Ai 1500 passaggi concordati per il Brennero ai vertici di Bruxelles, tra Italia, Austria e Germania, se ne aggiungeranno altri 2000-2500 che dovranno affrontare le varie stazioni austriache dal nord al sud.

Funerali ieri a Milano del banchiere Giovanni Monti

Si sono svolti ieri mattina i funerali di Giovanni Monti, scomparso mercoledì a Milano all'età di 90 anni. Monti fu il figlio di un grande mondo bancario del dopoguerra. Direttore della sede milanese della Bnl, fu poi direttore generale della Cariplo dal '56 al '62. Nel 1967 coordinò la fondazione dell'Ibi di cui fu amministratore delegato e direttore generale fino al 1970. Ai vertici, Monti, rettore dell'Università Bocconi, le condoglianze dell'Unità.

Telefoni: maggiorati i canoni trasferimenti

Chi vorrà trasferire su un altro numero le chiamate del proprio telefono, pagherà sulla bolletta Sip, un canone mensile di 20 mila lire, più uno scatto per ciascuna procedura di trasferimento. È quanto stabilisce un decreto del ministro delle Poste, Oscar Mammi, pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» di ieri con il quale vengono fissate le tariffe dei servizi telefonici supplementari. I servizi di telefonia pubblica, gli abbonati della rete telefonica pubblica commutata, permettono, oltre al trasferimento ad un altro numero delle proprie chiamate, di autoidentificare il proprio telefono alle chiamate interurbane ed internazionali, di attuare la telelettura del contatore, di mantenere sul proprio telefono alle chiamate in attesa, di aggiungere un terzo abbonato.

Cassa integrazione per la Scavo: accordo siglato al ministero

È stato siglato oggi presso il ministero del lavoro l'accordo che permetterà l'avvio delle procedure per la cassa integrazione alla Scavo. Alla presenza dei rappresentanti del ministero, il presidente del sindacato di categoria Fulc e il nuovo segretario della Scavo, Quella Marcucci, si sono accordati per un provvedimento che riguarderà per ora 320 dipendenti della casa farmaceutica senese (su un totale di circa 1.300). Saranno, però, esclusi i dipendenti del centro ricerche Scavo, un dei più attivi in Italia. L'accordo prevede che, in ciascuna sede, la cassa integrazione sarà applicata fino a fine ottobre, in cui dovranno essere per complessivi eventuali permessi o cessazioni del servizio a partire dalla data del 1° agosto. Trimestralmente avverranno tra le parti incontri di verifica sull'utilizzo della Cig, che sarà applicata a rotazione. A breve scadenza, nel corso di un incontro, a cui parteciperanno i rappresentanti dei ministeri del lavoro, della sanità, della ricerca e delle partecipazioni statali, sarà, inoltre, esaminato il piano di ristrutturazione dell'azienda messo a punto dallo stesso Marcucci. Infine, nel caso si proceda alla ristrutturazione della Scavo, secondo un progetto che vede la costituzione di una holding e la trasformazione delle attuali divisioni interne in società operative, Marcucci si è impegnato a mantenere la quota di maggioranza in ciascuna di esse anche nel caso fossero realizzate joint venture con altri partner.

Aumentano le tariffe aeree internazionali

Via libera da parte della Iata (l'associazione internazionale del trasporto aereo) all'aumento delle tariffe internazionali. Secondo quanto si è appreso, il comitato incaricato di adeguare i prezzi ai costi crescenti sopportati dai vettori, ha deciso un ritariffamento dell'Italia, farebbe salire le tariffe dei voli dall'Italia per l'Europa (e viceversa) del 5 per cento e quelle per i voli per il resto del mondo del 7 per cento. A essere due fasce di partecipazione quattro gruppi di collegamenti: i voli provenienti dall'Australia, dal Canada e dall'Africa costeranno l'8 per cento in più, quelli provenienti dall'Arabia Saudita e dall'Iran aumenteranno del 6 per cento, mentre nessuna variazione è prevista per quelli in partenza dalla Libia e dal Giappone. Gli aumenti entreranno in vigore fin dal prossimo primo di ottobre, subiranno nuove verifiche da parte dei tecnici della Iata in occasione di una prossima conferenza già programmata a Ginevra. Le oscillazioni del prezzo dei carburanti potrebbero inoltre indurre anche l'Alitalia, sulla scia delle principali compagnie europee, a chiedere un ritariffamento delle tariffe nazionali.

FRANCO BRIZZO

I sindacati milanesi si ribellano a Romiti e chiedono un'audizione alla Camera «Corso Marconi non rispetta gli impegni presi al momento dell'acquisto dello stabilimento»

Cassa integrazione, l'Alfa non ci sta

La Fiat fa un uso improprio della cassa integrazione, perché la utilizza «a scopo preventivo». Che fine hanno fatto gli impegni sottoscritti dalla Fiat al momento dell'annessione dell'Alfa di Arese? A Milano la decisione di corso Marconi non passa sotto silenzio. Fiom, Fim Cisl e Uilm vogliono un confronto in Assolombarda e le rappresentanze sindacali di fabbrica chiedono un'audizione alla Camera.

BIANCA MAZZONI

MILANO. Voci concordate da Milano. Non sempre si parla lo stesso linguaggio per giudicare la decisione della Fiat di mettere in cassa integrazione trentacinquemila dipendenti ed è certo sintomatico che il giudizio dei tre sindacati metalmeccanici finora sia un mosaico di prese di posizione e di interviste dei singoli dirigenti. A Milano Fiom, Fim Cisl e Uilm - al contrario - sono promoti-

ci di due distinte iniziative unitarie. Ieri è partita alla volta dell'Assolombarda una lettera firmata dai segretari provinciali, in cui si chiede un incontro sul «caso Fiat». Dal canto loro, tre delegati del consiglio di fabbrica, Marco Marras per la Fiom, Pierluigi Sostaro per la Fim Cisl e Antonio Colombo per la Uilm hanno scritto al presidente della commissione lavoro della Camera, Vincenzo

Mazzini, e a tutti i gruppi parlamentari per chiedere un'audizione «sui problemi relativi alle strategie industriali dell'Alfa Lancia».

Con l'associazione degli industriali milanesi i sindacati vogliono prima di tutto verificare se le quattro settimane di cassa integrazione chieste per l'Alfa di Arese (tre in tutti gli altri stabilimenti del gruppo) sono giustificate dalla situazione reale del mercato e produttiva. Se il Cobas di Democrazia Proletaria dello stabilimento fa sapere che respinge la cassa integrazione, preannunciando azioni legali per il pagamento integrale del salario, Fiom, Fim Cisl e Uilm non hanno un atteggiamento pregiudizialmente contrario, ma molto autonomo e critico. «Siamo in presenza - dicono - di una cassa integrazione «preventiva», usata

ciò non per smaltire scorte eccessive, ma per prepararsi a una prevedibile e prevista stagnazione della domanda. Il livello delle scorte di vetture invendute ad Arese ci conforta in questo giudizio. È vero che non si produce più per il magazzino, che si lavora per il mercato, ma per assorbire demumila auto bastava prolungare di una settimana le ferie».

Seconda questione che sarà sollevata non solo in sede sindacale, all'Assolombarda, ma anche in sede politica, alla commissione Lavoro della Camera, come richiesto dal consiglio di fabbrica: qual è il futuro dello stabilimento di Arese? E di conseguenza quali le scelte strategiche della Fiat per le vetture della fascia medio-alta del mercato? «La Fiat - dice Augusto Rocchi, il segretario provinciale della Fiom che se-

Enimont ancora nella bufera Piga: «La chimica a Gardini» L'Eni: «Se la compri tutta oppure ci pensiamo noi»

MILANO. Il ministro delle Partecipazioni statali Franco Piga ha incontrato a colazione l'intero vertice dell'Eni. È la seconda volta che avviene, ma in questo caso non si è trattato di un incontro di cortesia ma di una vera e propria riunione di lavoro. All'ordine del giorno un esame della questione Enimont, una questione sulla quale le distanze tra il ministro e il vertice dell'ente pubblico sembrano ancora rilevanti.

L'ex presidente della Consob si sarebbe convinto della necessità di riconoscere alla Montedison la responsabilità della gestione del polo chimico, e vorrebbe congelare l'attuale assetto azionario per almeno un anno e mezzo. Il vertice dell'Eni - che tornerà a riunirsi lunedì mattina per formalizzare la propria posizione - preme invece per una soluzione più netta: o si gestisce insie-

me la società, si dice, o uno dei due compra la quota dell'altro.

All'ente petrolifero sanno ovviamente benissimo che Gardini non ha né voglia né soprattutto mezzi per rilevare la quota in mano all'Eni. Insistere su questa posizione finisce per assumere quindi solo un significato: quello di chiedere al governo il via libera per comprare tutta l'Enimont. In caso contrario all'indomani dell'assemblea di venerdì, che la Montedison conta di dominare con i propri alleati, potrebbe cominciare una lunghissima e paralizzante vertenza legale per violazione dei patti costitutivi della società.

La palla torna ora in mano a Piga, il quale mercoledì vedrà gli altri ministri interessati, per mettere a punto una proposta definitiva in vista dell'assemblea del giorno 7.



Operai all'uscita dell'Alfa Romeo