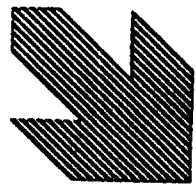
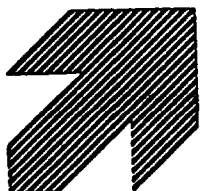


Borsa
- 0,11%
Indice
Mib 879
(- 12,1% dal
2-1-1990)



Lira
Ancora ferma
nei confronti
di tutte
le monete
dello Sme



Dollaro
Ha recuperato
lievemente
terreno
(in Italia
1163,95 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Martedì la Fedemeccanica dovrà fare le sue controfferte sul salario, l'orario, i diritti, le pari opportunità. Un primo successo «di metodo»

Il negoziato resta però difficilissimo: le posizioni di Mortillaro e del sindacato sono lontanissime sulla piattaforma. Nessuno vuole la mediazione governativa

Si tratta ma l'intesa resta lontana



Felice Mortillaro

Da martedì si tratta. Nel senso che la Fedemeccanica, dopo mesi di rinvii, dovrà finalmente rendere note le sue controfferte. Se ci sarà la possibilità, la trattativa per i metalmeccanici andrà avanti ad oltranza. Ma ci credono in pochi. Comunque, il negoziato comincia: lo hanno imposto ieri Fiom, Fim e Uilm al round in Confindustria. Le parti non vogliono l'intervento di Donat Cattin.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Contratto metalmeccanici: si comincia a trattare. Ed è una notizia, visto che, fino a ieri, la Fedemeccanica aveva sempre parlato d'altro. Da martedì, invece, in due commissioni le imprese dovranno cominciare a dire le loro cifre: quanto sono disposte a concedere di aumento, quanta riduzione, quali e quanti diritti. Si entra nel merito, dunque (e se ci saranno le condizioni, si andrà avanti ad oltranza); i metalmeccanici lo hanno «strappato» ieri. E anche solo per ottenere questo, hanno dovuto mostrare il brutto muso. È una notizia, dunque, che il negoziato parta. Ed è «positiva senz'altro dal punto di vista del metodo», per dirla con Airoldi. Ma dopo 6 mesi di

attesa, per il sindacato è troppo poco. E, infatti, ancora Airoldi, segretario Fiom, spegne i facili entusiasmi: «Martedì vogliamo conoscere quantità e cifre. Almeno le posizioni di tutti saranno esplicite e pubbliche». Una frase, che un po' tutti hanno interpretato come segnata da forte pessimismo. In altre parole: si tratta, è vero, ma da tanti segnali il sindacato ha capito che il negoziato, nel merito, sarà difficilissimo. E una conferma esplicita a tutto ciò è venuta, sempre ieri, da Felice Mortillaro. «Svolta?», ha detto rispondendo ad una domanda. «Martedì parleremo, anche, di orario e di salario. Come s'è fatto sempre. Ma tutto ciò è solo la normale evo-

luzione delle trattative». Facile la controfferta: «Se Mortillaro dice che ora la situazione è normale - commenta ancora Airoldi - ammette che prima la situazione era anomala». Battute a parte, il leader della Fedemeccanica ha confermato che se anche sarà costretto a sibilarsi, nessuno deve farsi illusioni. Lui - lo ha detto davanti ai taccuini - conferma il giudizio («tesosa») sulla piattaforma.

A cercare bene, su una cosa, imprese e sindacato si sono trovati d'accordo. La «convergenza» - se così si può chiamare - c'è stata sul «non gradimento» dell'eventuale intervento di Donat Cattin. Di nuove le parole del segretario generale della Fiom, Airoldi: «Noi siamo convinti che sia meglio una soluzione in sede sindacale». Analogo concetto lo ha espresso Mortillaro: «L'autonomia contrattuale si esercita solo al tavolo negoziale». E allora, se, com'è parso di capire, martedì la Fedemeccanica si presenterà con le briciole? Il sindacato (che lunedì riunisce le segreterie unitarie) già ci ha pensato. E la risposta è questa: «Daremo più forza alla nostra pressione». Insomma, nono-

stante l'apertura (di metodo) registrata ieri, le tre organizzazioni non hanno affatto rinunciato all'idea di un nuovo sciopero generale di categoria. Un'altra giornata di lotta, in tutte le fabbriche, che si andrebbe ad aggiungere alle altre 40 già fatte dall'inizio della vertenza. Ieri per esempio, è stata la volta della cintura operaia di Milano. Ora si pensa a qualcosa di più. Addittura a qualcosa che non sia solo dei metalmeccanici: «Se la nostra vicenda contrattuale - ha aggiunto Airoldi - diventerà un problema politico, è chiaro che nella battaglia dovranno entrarci tutti i lavoratori». Quel-

li che il contratto ce l'hanno e quelli che ancora lo devono fare. Tra questi ci sono anche i metalmeccanici dell'Intersind. Per loro sembra che il «grosso» dei problemi fosse stato risolto. Non è così: anche l'intervento di ieri non ha fatto fare grandi passi in avanti. In ogni caso, comunque, la vertenza dei metalmeccanici pubblici è sicuramente più vicina ad un'intesa. Visto che quella con la Fedemeccanica praticamente comincerà solo martedì. Una concessione, questa, che deve essere costata molto a Mortillaro. Tanto che ieri le prime tre ore di confronto si sono risolte nel solito elenco di

«non possumus». Messo alle strette, il «professore» (come lo chiamano i metalmeccanici), Mortillaro ha chiesto una pausa, s'è chiuso in una stanza e poi ha sciolto la «riserva». Qualcuno sostiene che quest'interruzione gli sia servita per consultare i «suoi». E fra i suoi c'è sicuramente la Fiat. La cassa integrazione, il calo di vendite delle auto (minore, comunque, s'è saputo ieri, dell'ipotizzabile) spingono Romiti a chiudere la vertenza contrattuale? Insomma, ci sono dissenzi in Fedemeccanica? Mortillaro nega risolutamente. «Sapete fra chi tira fuori i soldi ci si trova sempre d'accordo».

Milano, fabbriche ferme «Basta con i rinvii»

Piena soddisfazione dei sindacati per la riuscita in Lombardia dei primi scioperi dopo le ferie negli stabilimenti metalmeccanici. In prima fila le fabbriche Fiat: l'Alfa Lancia, l'Autobianchi, la Om di Milano e Brescia, la Magneti Marelli. Presidi alle portinerie di tutti gli stabilimenti di Sesto San Giovanni, blocco stradale degli operai di Arese. A Milano «lettera aperta» ai cittadini distribuita in 60mila copie.

sindacati parlano di astensioni dal lavoro nei reparti produttivi fino al 90 per cento, di linee bloccate, mentre registrano nuovamente il dato negativo della mancata partecipazione di impiegati e tecnici agli scioperi.

Questo primo sciopero dopo le ferie in coincidenza con l'incontro a Roma fra Fiom, Fim Cisl e Uilm e Fedemeccanica non è rimasto chiuso nelle fabbriche. Qualche centinaio di lavoratori dell'Alfa hanno dato vita ad un corteo fuori dallo stabilimento raggiungendo la vicina provinciale. Il traffico è rimasto bloccato per circa un'ora. Picchetti e blocco delle portinerie per tutta la giornata, invece, nelle fabbriche di Sesto San Giovanni dove gli scioperi sono stati organizzati a scacchiera per impe-

dire l'entrata e l'uscita delle merci. Così nel gruppo Breda, alla Abb, all'Ansaldo, alla Magneti Marelli (gruppo Fiat). Presidi e manifestazioni ci sono stati in altri punti della città e in alcuni comuni della provincia.

I tre sindacati milanesi dei metalmeccanici Cgil, Cisl e Uilm avevano preparato una «lettera aperta» ai cittadini per dire come e perché si trovavano costretti a manifestare e lottare ancora per rinnovare il contratto scaduto da nove mesi, lettera che è stata distribuita in sessantamila copie. Dal resto della Lombardia è venuta la conferma della riuscita degli scioperi. «L'adesione», dice la Fiom di Brescia, ha raggiunto punte elevatissime: non solo nelle grandi e medie fabbriche, ma anche nelle minori. Si



Blocco stradale degli operai dell'Alfa Romeo di Arese sulla statale Milano-Varese

tratta di un segnale importante. Uguale valutazione viene dalle province di Varese e Bergamo.

La «tenuta» dei metalmeccanici non era data per scontata. «Non bisogna dimenticare», dicono i dirigenti sindacali, «che veniamo da una lunga pausa estiva, che la prospettiva così

incerta della vertenza può generare sfiducia. E poi nelle fabbriche Fiat la richiesta della cassa integrazione può rafforzare l'idea che, in fondo in fondo, lo sciopero è inutile. E i capi reparto in questi giorni si sono fatti in quattro per accreditare questa tesi». Alla Fiom di Brescia dicono: «Lo sciopero

va bene ovunque, ma qualche consiglio di fabbrica ci ha rimproverato di non aver puntato su forme più inclusive, su una maggiore articolazione della lotta». L'attenzione comunque è già tutta rivolta alla prossima settimana, alla prima vera riunione su salario e orario fissata per martedì.

Lombardfin, il Pci richiama la Consob



«La notizia solo ora pubblicata di una ispezione Consob alla Lombardfin nei giorni scorsi, dalla quale potrebbero discendere provvedimenti drastici, complica ancora più questo «giullo» finanziario. Nei giorni scorsi avevamo chiesto ripetutamente che la Consob fornisse una dettagliata informazione al mercato, ma nessuna risposta era venuta». Comincia così una dichiarazione di Antonio Bellocchio e Angelo De Mattia, responsabile Pci in Commissione Finanze e responsabile del Pci per la sezione credito. I due dirigenti comunisti così proseguono: «In ogni caso ora non è più il caso di tracheggiare magari in attesa dei placet dei vari sponsor partitici. La Consob, senza ulteriori indugi, deve adottare le decisioni di competenza. Ma nel contempo - e in attesa che il ministro del Tesoro e il presidente della Consob forniscano i necessari chiarimenti nella sede parlamentare - deve essere fatta subito trasparenza in ordine alle prospettive della prossima liquidazione di Borsa. Sarebbe intollerabile la riapertura del gioco delle interferenze e dei padronaggi partitici, così come lo sarebbe l'ennesimo rinnovo dei finanziamenti bancari».

Il governo-ombra denuncia le manovre sulle centrali

Sergio Garavini e Chicco Testa, il primo ministro per l'energia, e Chicco Testa, ministro per l'ambiente del governo-ombra, denunciano in una dichiarazione «la decisione di procedere alla ristrutturazione delle centrali elettriche dell'Enel in Liguria, senza tenere conto dell'istanza espressa da tempo dai governi locali», le amministrazioni, infatti, hanno chiesto la metanizzazione e il graduale depotenziamento delle centrali, in modo da assicurare il pieno rispetto del territorio. «In questo senso - continuano la nota firmata dai due ministri comunisti - (è grave, ndr) il parere positivo espresso nei giorni scorsi dal gruppo di lavoro interministeriale, coordinato dal ministro dell'ambiente, in merito al progetto di ristrutturazione della centrale elettrica dell'Enel di La Spezia che esclude l'utilizzazione integrale ed esclusiva del metano».

Mammi vuole privatizzare i servizi

Il ministro del governo-ombra, Sergio Garavini ha denunciato gli «indizi di privatizzazione» perseguiti dal ministro Mammi. «Nel sottolineare le gravi responsabilità del Ministro», dice la nota di Sergio Garavini - «per i ritardi e le incertezze dei provvedimenti di riforma e la svendita dei servizi pubblici, ritengo necessario un immediato e forte rilancio dell'iniziativa politica tesa ad ottenere lo sblocco dell'iter parlamentare dei due disegni di legge, relativi alla ristrutturazione delle telecomunicazioni e alla riforma dell'amministrazione delle poste e del Ministero P.P.T.T.».

Confcommercio allarmato per i dati sull'inflazione

Le incertezze sull'evoluzione della crisi del Golfo Persico, le oscillazioni del prezzo del petrolio e le reazioni dei mercati hanno generato una situazione in cui si innestano nuove tensioni su uno sfondo tendenziale che già segnalava anche per il prossimo anno un rallentamento della crescita. Lo afferma il periodico rapporto caravita-Confcommercio, secondo cui i dati di agosto hanno registrato una dinamica vivace che ha riportato il tasso di inflazione tendenziale al 6,3% a causa degli orientamenti governativi in materia fiscale e tariffaria. Per tutto l'89 i prezzi alla produzione hanno registrato aumenti più sensibili di quelli al consumo. Nel comparto alimentare l'apertura della forbice tra il consumo e la produzione è stata di 9,5% alla produzione e 6,1% al dettaglio. I prezzi dei servizi che includono molte voci di costo per le imprese sono aumentati del 7,7%. E' evidente - si sottolinea - come il commercio abbia contenuto e continui ad assorbire e neutralizzare gran parte delle spinte al rialzo provenienti dal sistema dei costi.

Le società autostradali vogliono rittoccare le tariffe

Le preoccupazioni del comparto autostradale, che nello scorso anno ha sopportato il passaggio di circa 50 miliardi di veicoli-chilometro rispetto ai 39 miliardi transitati sulla rete francese (che presenta una estensione simile a quella italiana), sono state espresse dal segretario generale dell'associazione delle Società concessionarie autostradali e tralicci (Ascat) Vito Rocco. Le società autostradali scottano, secondo Rocco, il mancato e «promesso» adeguamento tariffario dell'8 per cento, che sarebbe dovuto scattare all'inizio dell'89 e che venne invece sostituito con il rito del 4 per cento dello scorso mese di febbraio. Oltre al taglio degli aumenti (valutato in termini di minori entrate al casello in circa 120 miliardi di lire) le società concessionarie lamentano anche la elevata incidenza dell'Iva sul pedaggio. Il 19 per cento che grava sulle tariffe italiane fruttò allo stato circa 700 miliardi di lire annue e rappresenta, dopo il 20 per cento dell'austria, la più elevata incidenza di imposta fra le nazioni aderenti al segretario europeo delle società concessionarie (Secup).

FRANCO BRIZZO

Diminuiscono occupazione e produzione: la grande industria a luglio rallenta il passo. Continua il calo del mercato automobilistico, a perdere colpi è soprattutto la Fiat

Ad agosto l'auto straniera fa boom

Il mercato italiano dell'auto continua a dare segni di difficoltà. Il rallentamento manifestato a giugno è proseguito anche a luglio, con qualche correzione solo ad agosto. Sono le auto del gruppo Fiat in particolare a perdere colpi, tanto che ad agosto per la prima volta le straniere superano la soglia del 50%. È uno degli aspetti delle difficoltà del mondo industriale, ma non l'unico.

DARIO VENEGONI

MILANO. Cala l'occupazione (-1,4%), diminuiscono le ore lavorate nella grande industria (-1,8%), si riducono gli ordini in portafoglio alle imprese (-3,4% a maggio). I dati forniti dall'Istat non lasciano molti margini di dubbio: la grande impresa italiana sta rallentando il passo. La Confindustria con le rilevazioni del suo ufficio studi rincarà la dose, annunciando a luglio un calo del 2% della produzione industriale. Sono cifre e dati pre-Golfo, antecedenti l'invasione del Kuwait. Il petrolio in questo caso non c'entra; gli effetti del rincaro del greggio

si avvertiranno solo nei prossimi mesi. In questo panorama assume particolare rilievo il caso dell'industria dell'auto, per il suo peso nel comparto manifatturiero. E anche qui non vengono buone notizie. Ieri sono stati (finalmente!) comunicati i dati ufficiali del mercato automobilistico nei mesi di luglio e agosto. Dopo il forte rallentamento delle vendite di giugno (-5,7%, dopo una crescita che durava ormai da diversi anni), il mercato dell'auto ha accusato un'altra contrazione a luglio (-4%), recuperando soltanto in parte

ad agosto (quando è stata registrata una ripresa del 2,06%).

Complessivamente, rivelano le stime dell'associazione dei produttori, nei primi 8 mesi del 1990 le vendite di automobili nel nostro paese hanno raggiunto la cifra di 1 milione 654.429, conservando un leggero margine di vantaggio (+1,1%) rispetto al record dello scorso anno. Non vengono dunque da qui i motivi di preoccupazione per la tenuta di questo decisivo settore industriale.

Ciò che allarma, semmai, è la composizione del parco macchine venduto nel nostro paese in questo scorcio d'anno. Se le auto di produzione nazionale rappresentavano l'anno scorso il 57,62% del venduto nei primi otto mesi, quest'anno nello stesso periodo la percentuale scende al 53,82, quasi il 4% in meno. E ad agosto - un mese un po' anomalo, ma non per questo trascurabile - è addirittura avvenuto il sorpasso. Per la prima volta nella storia le auto

straniere hanno sopravanzato quelle nazionali, con il 53,29 contro il 46,71%.

Semiscomparsa la Innocenti, Fiat e Alfa Romeo accusano un calo tra il 6,5 e il 7%, mentre il marchio Lancia regge il colpo, guadagnando addirittura un punto e mezzo in percentuale con gli ultimi modelli. Succede da noi qualcosa di simile a ciò che avviene negli Usa, dove le tre grandi dell'auto americana (General Motors, Ford e Chrysler) perdono quote di mercato a vantaggio dei giapponesi, al punto che Toyota e Honda hanno ormai addirittura scavalcato in classifica la casa di Lee Iacocca. Solo che qui da noi, in virtù delle barriere doganali, i «giapponesi» che roscicchiano quote di mercato alla Fiat sono la Volkswagen, la Peugeot, la Citroën, la Renault, la Opel; in altre parole le dirette concorrenti della Fiat sul mercato europeo.

I marchi italiani perdono terreno nel nostro paese, e molto difficilmente riusciranno a compensare queste per-

dite con l'incremento delle esportazioni. A Torino segnalano con soddisfazione l'aumento delle vendite in Germania, dove la Fiat ha consolidato la sua posizione di primato tra le straniere. Ma resta il fatto che anche questi risultati non diradano le preoccupazioni sulla capacità della Fiat di far fronte alla trasformazione ormai in atto su tutto il mercato continentale.

I torinesi rischiano purtroppo di essere in buona compagnia. Uno studio della potente finanziaria nipponica Nomura, citato dal Business Week, stima attorno al 12% la perdita di profitti netti della Fiat a fine anno. Ma le altre grandi europee non stanno meglio: la Ford si appresterebbe a limitare i propri profitti del 41%, l'Opel del 23, la Peugeot dell'11, la Renault del 26.

Del tutto eccezionale, in questo contesto, la prospettiva di bilancio della Volkswagen, che dovrebbe incrementare i propri utili del 7%, grazie ai vantaggi dell'apertura del mercato della Rdt.

In commissione Lavoro l'azienda parla di crisi congiunturale. I sindacati preoccupati: «Vogliamo programmi precisi»

Alla Camera la Fiat minimizza

La crisi Fiat e la richiesta di cassa integrazione per 35mila lavoratori del settore auto è arrivata ieri nella commissione Lavoro di Montecitorio. Ottimisti i manager di Corso Marconi: la crisi è solo congiunturale. Preoccupati i sindacati che chiedono precisi programmi da parte dell'azienda. Ma quanto costerà l'operazione Cig? Per Dp 100 miliardi, per i sindacati 60, mentre la Fiat parla di soli 30 miliardi.

ENRICO FIERRO

ROMA. Il caso Fiat, con la richiesta del colosso torinese di tre settimane di cassa integrazione per 35mila lavoratori è arrivato ieri sul tavolo della commissione lavoro di Montecitorio. Assente Donat Cattin, il management Fiat ha distribuito ottimismo a piene mani, «ma è un atteggiamento di maniera», ha avvertito la parlamentare comunista Angela Miglione.

La riunione, richiesta dai deputati del Pci, doveva capire i motivi della richiesta di Cassa Integrazione per il settore auto. Una decisione scaturita, secondo la Fiat, dalla flessione di vendite di automobili registrata nel secondo trimestre del 1990 che ha indotto l'azienda torinese a tagliare la produzione di 75mila vetture. È una misura congiunturale, hanno ripetuto Paolo Cantarella (dirigente Fiat-auto), Maurizio Magnabosco (responsabile del personale) e Michele Figurali (responsabile delle relazioni industriali), respingendo ogni interpretazione su una crisi strutturale del gruppo. Siamo di fronte ad un taglio di produzione e non di occupazione - ha sottolineato la «task force» della Fiat - scaturito dall'assessamento che il mercato dell'auto europeo ed italiano ha fatto registrare. Per Magnabosco, i tre settimane di Cig

(le ultime da settembre a dicembre) sono solo «l'aspirina per il raffreddore che ci permetterà di arrivare puliti nel 1991».

Tutto bene, quindi? I sindacati credono proprio di no e parlano di una crisi strutturale della Fiat. «La verità è che l'azienda perde quote importanti di mercato», avverte Giovanni Contento della Uilm. Per Pierpaolo Baretta della Fim, invece, la Fiat continua a non dare garanzie sul futuro degli investimenti produttivi e del rilancio complessivo del gruppo. Dal canto suo Paolo Cantarella ha assicurato un piano di investimenti per i prossimi dieci anni di 30mila miliardi, e per il 1993 il completamento del programma di «ecologizzazione» dei prodotti (marmitta catalitiche e adeguamento alle normative Cee). Il tutto perché non è credibile nel breve periodo, ha detto il manager, una violenta contrazione del mercato. A meno che la crisi del Golfo non ci metta lo zampino. Ed è questo il punto, avverte Sergio Cofferati segretario confederale Cgil, perché il gruppo «mostra uno stato di salute

piuttosto precario che richiede un monitoraggio costante da parte del sindacato e del Parlamento sull'andamento dell'azienda». Perché, dice Silvio Veronesi della Uil, «la Fiat non può pretendere che lo Stato le metta a disposizione i soldi pubblici senza dare la contropartita di nuove idee e nuovi programmi». Ma quanto costa la cassa integrazione? Per Dp (che ha chiesto il pronunciamento contrario della Commissione) ben 100 miliardi, per i sindacati siamo invece a 60, mentre la Fiat sbandiera la cifra di 30, a sua volta il ministero del Lavoro calcola in oltre 35 miliardi il costo dell'operazione.

Ma la cassa integrazione, dicono i sindacati, anche sul contratto. Una preoccupazione condivisa da Giorgio Ghezzi, vice presidente comunista della commissione lavoro. «La situazione è certamente diversa dalla crisi di dieci anni fa - dice il parlamentare - ma è certo che la Cig si riflette sulle trattative contrattuali perché riduce le capacità di lotta dei lavoratori».