

Il gruppo torinese convoca il sindacato e comunica: ridurrò ulteriormente la produzione Nei guai Cassino, Chivasso e l'Alfa

Nulla di fatto ieri nel round del negoziato con l'Intersind Una lettera di Mortillaro rivela il nervosismo della Fedemeccanica

Gli edili in piazza il 26 A Roma per chiedere un mercato del lavoro civile e la riforma della Cig

La Fiat «raddoppia»: 70.000 sospesi

E per il contratto tutto fermo, domani interviene il ministro

La Fiat «raddoppia»: ieri ha comunicato al sindacato che i lavoratori interessati alla cassa integrazione non saranno più 35mila, ma 70mila. L'azienda ha bisogno di tagliare una produzione di 90mila auto. Preoccupatissimo il sindacato, che comincia a dire i primi, umidi, «no». Intanto, alla vigilia dell'incontro da Donat Cattin, nulla di fatto anche nel negoziato Intersind

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Metalmeccanici tutto diventa più difficile. Ferma la trattativa contrattuale con la Fedemeccanica, non ha dato alcun risultato l'incontro di ieri con le imprese pubbliche. E ormai Donat Cattin si prepara ad intervenire (domattina ha convocato le parti). Ma la notizia più grave, è quella arrivata ieri. All'improvviso, la Fiat ha convocato le segreterie di Fiom, Fim, Uilim per comunicare l'aumento della cassa integrazione. Ora, secondo le intenzioni del gruppo

il provvedimento di sospensione riguarderà 70 mila operai il doppio rispetto al piano precedente, comunicato a settembre. Le ragioni? La Fiat ha sostenuto che il mercato ha perso un altro 7,5%. Di qui, la necessità di tagliare la produzione. Entro dicembre, la Fiat dovrà produrre 90 mila vetture in meno. Quindici mila in più del «primo taglio», quando aveva preventivato una riduzione di 75 mila auto. A farne le spese saranno gli stabilimenti di Cassino (dove si fanno la Tipo e la

Tempra), di Pomigliano d'Arco (Alfa 33 e Y10) e Chivasso (Dedra e Della). Fabbriche che a settembre erano state escluse dalla cassa integrazione. Senza contare che a Desio il blocco delle linee sarà di due settimane consecutive. Fatti i conti si arriva a 70 mila lavoratori sospesi. Preoccupatissimo ovviamente il sindacato. Tutto il sindacato (compresa la Fim e la Uilm che, invece, a settembre, all'epoca della prima comunicazione erano sembrate più «ottimiste»). In un comunicato unitario cominciano a dire i primi timidi «no». Scrivono, infatti, che sarebbe possibile studiare misure alternative alla cassa integrazione per esempio l'utilizzazione dei permessi individuali non goduti. Al di là delle soluzioni tecniche (delle quali il sindacato spera di poter discutere in un incontro con l'azienda fissato per venerdì) resta l'ansia per il futuro. «A questo punto», sostiene Gino Mazzone, il segretario della

Fiom - la situazione è davvero critica. E va affrontata per tempo. Discutendo col sindacato di tutto dalla qualità all'organizzazione del lavoro. Non si può pensare di andare avanti a colpi di cassa integrazione». Sindacato preoccupato, dunque. Anche perché tutto questo arriva nel bel mezzo di un asprissimo scontro contrattuale. «Non dico che la Fiat si sia inventato tutto», aggiunge Mazzone - «ma è indiscutibile che questa cassa integrazione può avere un impatto sulle lotte contrattuali». Insomma se c'è pericolo per l'occupazione, diventa più difficile scioperare. Ed è un calcolo che probabilmente hanno fatto a Corso Marconi. Un calcolo mite perché sarebbe interesse anche della Fiat - dice in sintesi comunicato unitario - chiudere presto il contratto e stabilire assieme una strategia per far fronte alle difficoltà. Agnelli, volendo avrebbe gli strumenti per incidere sull'atteggiamen-

to della Fedemeccanica. Invece, sono brutte le notizie che arrivano dal fronte dei contratti. Anche quelle che riguardano la trattativa con l'Intersind (che pure sembrava meglio avviata). L'incontro di ieri tra il sindacato e le imprese pubbliche non ha avvicinato di un millimetro la firma del contratto. Ma intanto si tratta i protagonisti si rivedranno oggi pomeriggio. E non è poco, visto che per quel che riguarda i privati, il negoziato non esiste neanche più. O meglio non c'è più trattativa fra le parti. Ma domattina, sindacati e Fedemeccanica saranno «costretti» a reincontrarsi perché sono stati convocati da Donat Cattin al ministero. Che ancora non si sa bene cosa farà se avverrà un tentativo di mediazione oppure se si limiterà ad una «ricognizione». In ogni caso, l'organizzazione degli industriali privati dà segni di nervosismo. Il consigliere delegato della Fedemeccanica, il professor Mortillaro, ha mandato una

lettera al sindacato e all'Intersind. Per protestare con una clausola, proposta dalle imprese pubbliche e accettata dai sindacati, che a suo dire danneggerebbe l'industria. Si tratta di questo la «par condicio», cioè una norma secondo la quale non dovranno esserci disparità tra i due contratti (Fedemeccanica e Intersind). Per Mortillaro, «questo avrebbe conseguenze economiche» e quindi propone tra le righe ma non tanto l'unificazione delle trattative. Un segno di nervosismo, ma anche un fatto pericoloso. Spiega Cremaschi, Fiom: «Mortillaro ha detto a Paci facciamo un solo contratto. Su quali linea è facile immaginare su quella che ha bloccato la vertenza ormai da dieci mesi».

E tutto questo avviene alla vigilia della riunione, convocata da Donat Cattin. Per fare che cosa? Nessuno lo sa. Non è un mistero, però, che le associazioni dei lavoratori preferirebbero trovare al contratto una soluzione «sindacale» - come si dice in gergo - individuata cioè autonomamente dalle parti. Fatto, per ora impedito dal «no» di Mortillaro. In attesa di capire come si muoverà Donat Cattin, il sindacato mette le mani avanti. In un articolo che uscirà sull'«Avanti» il numero due della Fiom, Cerfeda, scrive così: «Non sarebbe utile a nessuno che quel po' che si è fatto durante i negoziati venisse azzerato, per ricominciare daccapo con Donat Cattin». E allora, due sono le strade. La prima: «il ministro prudentemente si limiti ad accettare lo stato del negoziato» (magari come premessa per costruire dopo una mediazione). Seconda ipotesi (che è anche una proposta) (che è anche una proposta) e mettono per scritto, fuori dalle solite schermaglie, le vere offerte su ogni singolo punto. «In modo da poter avviare, in qualsiasi sede, le sintesi conclusive».

ENRICO FERRARO

ROMA. La riforma del mercato del lavoro sarà al centro della manifestazione nazionale degli edili che il prossimo 26 ottobre porterà a Roma oltre diecimila lavoratori. «Un mercato del lavoro arcaico» commenta il segretario generale della Fillea-Cgil, Roberto Tonini, «praticamente fallito dall'irresponsabile comportamento degli organi istituzionali», aggiunge Natale Foriani, segretario della Ficca-Cisl.

La manifestazione nazionale è stata presentata ieri nella sede nazionale della Fic, la federazione che raggruppa le tre organizzazioni degli edili di Cgil-Cisl-Uil, nel corso di una conferenza stampa tenuta dai segretari generali. L'introduzione, affidata a Tonini, è stata subito concentrata sul tema centrale del mercato del lavoro. O meglio, delle sue gravissime storture. «L'edile - esordisce Tonini - è l'unico lavoratore a non avere la certezza di un salario sicuro e calcolabile». La precarietà è la regola, insomma. «Una situazione - continua il segretario della Fillea - che gli edili da anni cercano di superare individuando una politica in grado di rendere continuativo il lavoro nei cantieri nel corso dell'anno». In Italia, nonostante le grosse ristrutturazioni degli ultimi anni in edilizia lavorano ancora 1 milione e 200mila operai. Una realtà, dove accanto a figure specializzate e altamente professionalizzate, convivono forme di lavoro nero («ormai se non si cambia la qualità del lavoro - denuncia Tonini - i giovani abbandoneranno sempre di più i cantieri») e di sfruttamento salvaggio («in molte imprese - aggiunge il sindacalista - si ricorre massicciamente agli extracomunitari, gli unici disposti ad accettare di lavorare in condizioni precarie e senza garanzie»).

Accuse di Granelli che chiede l'intervento di Andreotti. Cragnotti: Montedison ha deciso

«Enimont, in vista un regalo a Gardini»

Gardini avrebbe già deciso cosa rispondere alle condizioni dell'Eni per la vendita di Enimont: lo ha detto l'amministratore delegato della joint-venture Cragnotti. E probabile comunque che Montedison prenda ancora tempo prima di far conoscere le proprie valutazioni. Intanto Luigi Granelli (sinistra dc ed ex ministro delle Pps) chiede un intervento di Andreotti per sospendere la procedura di vendita.

GILSO CAMPESATO

ROMA. «Credo che ci sia già una risposta di Montedison sulle condizioni poste dall'Eni per la cessione di Enimont», secondo Sergio Cragnotti, amministratore delegato di Enimont, Gardini potrebbe aver già deciso se accettare i vincoli

dell'Eni. Prenderebbe dunque il via l'ultima mossa della partita quella che porterà a vedere il prezzo del 40% della joint venture chimica destinato a passare di mano dall'Eni a Montedison o viceversa. È probabile, comunque, che Gardi-

ni decida di prendere ancora un po' di tempo prima di sciogliere la riserva. La delibera del Cipi gli «concede» cinque giorni a partire dal ricevimento delle condizioni poste dall'Eni. La lettera di Cagliari gli è arrivata sabato. Dunque, il presidente Montedison ha tempo sino a giovedì per rispondere, anche se c'è chi dice che la domenica non va considerata. nel conteggio andrebbe quindi aggiunta anche la giornata di venerdì in ogni caso, è ormai questione di pochissimo.

Tuttavia, mentre i tempi si fanno sempre più stretti non si placa la polemica sul «percorso» deciso dal ministro delle Partecipazioni Statali Piga che ha dato a Gardini l'ultima pa-

rola, mettendolo così in condizione di deciderla privatamente o meno della chimica. Per non dire delle modifiche alla bozza di contratto imposte all'Eni, così da rendere il patto meno vincolante (e quindi più accettabile) per Montedison. Interventi che hanno finito per far circolare per il Palazzo una battuta che vuole Piga ministro alle «partecipazioni Ferruzzi». Proprio con Piga polemizza il dc Luigi Granelli, titolare delle Partecipazioni Statali all'epoca in cui cominciò a prendere corpo l'operazione Enimont), quando denuncia «il poco comprensibile conflitto tra il ministro e l'Eni». Secondo Granelli, la «neutralità» del governo può fare da schermo a conse-

guenze assai gravose per la finanza pubblica, all'ennesimo affare privato a carico dello Stato». Per Granelli il rischio è duplice: che l'Eni proponga a Gardini un prezzo troppo basso svendendo così la propria quota in Enimont, o al contrario che gli proponga un prezzo così alto da indurlo Gardini a vendere portandosi così a casa, oltre ad un gruzzolo spropositato, la liberazione da impianti poco produttivi e da 4.000 miliardi di debiti scaricati in Enimont.

Per Granelli si può porre rimedio al meccanismo impestato da Piga. «Il problema è politico e non può essere risolto da analisti finanziari e industriali o con la inappellabile decisione finale del privato. È per questo che il presidente del Consiglio dovrebbe prendere una iniziativa urgente se vuole evitare fatti compiuti e nuove spaccature nella coalizione». Quella di Granelli è solo una affermazione astratta oppure la telenovela Enimont può effettivamente riservare nuovi colpi di scena? Sembra crederci Amaldo Mariani, segretario nazionale della Fulc. «Sono molto guardingo nel dare un giudizio sull'esito della vicenda perché non sono ancora convinto che il contratto proposto dall'Eni sia la strada per una soluzione definitiva». Intanto, il gruppo Ferruzzi ha definito «destituita di ogni



Raul Gardini

fondamento» la notizia diffusa ieri dal Tg2 secondo cui la società ravennate avrebbe acquisito la Bastogi del gruppo Romagnoli. Smentite anche dall'Acqua Marcia non solo della cessione anche dell'esistenza di «trattative».



Le nuove Polo. Non vorresti mai scendere.

Non c'è niente da fare: non vogliono più scendere. Sportivi e sedentari, perché le nuove Polo sono ancora più comode e scattanti. Innovativi e conservatori, per-

ché la loro linea, interamente ridisegnata, è ancora più accattivante. Docenti e discenti, perché dalla «Polo S», modello ultimo nato e ultimo grido, c'è solo da imparare.

Concreti e filosofi, perché il nuovo motore da 1.050 cc, grazie anche al sistema «mono-motronic» e al catalizzatore abbassa ancora di più i consumi e i livelli di impat-

to ambientale. Cibernetici e piloti, per l'intelligente ergonomia degli interni. Pittori e avanguardisti, per gli inediti colori di carrozzeria e rivestimenti.

Insomma: le nuove Polo sono contagiose. Chi ci sale, non vuol più scendere. E perché mai dovrebbe? Oltre che nuove, belle, solide, affidabili, sicure, sono Volkswagen.

Polo 1.043 CC 33 KW/45 CV 148 KM/H 1.043 CC CAT 33 KW/45 CV 148 KM/H 1.272 CC 87 KW/119 CV 173 KM/H 1.272 CC CAT 88 KW/120 CV 173 KM/H 1.280 CC DIESEL 35 KW/48 CV 142 KM/H 1100 KM/90000 KM/90000

Volkswagen
C'è da fidarsi.

1.380 PUNTI DI VENDITA E ASSISTENZA IN ITALIA. VEDERE NEGLI ELENCHI TELEFONICI ALLA SECONDA DI COPERTINA E NELLE PAGINE GIALLE ALLA VOCE AUTOMOBILI