

Annunciata ieri a sorpresa l'apertura di due fabbriche in Campania e Basilicata - 5000 miliardi d'investimento

Ma nel frattempo vengono confermati i duemila tagli alla Geotech e si parla di 30mila «eccedenti» nel gruppo

Ottomila nuovi posti al Sud da un Agnelli «double face»

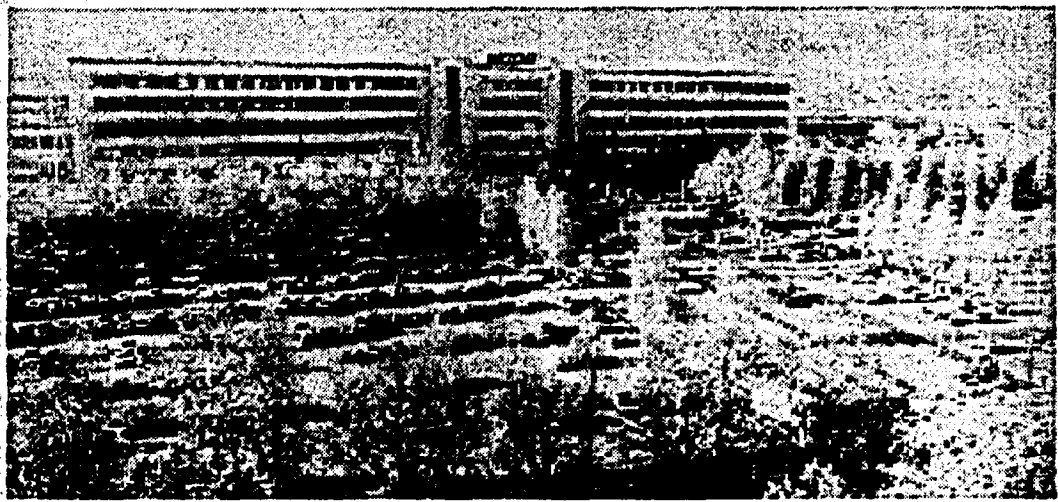
La Fiat ha tenuto banco ieri, con annunci clamorosi di segno opposto. Ha comunicato al governo ed ai sindacati che realizzerà due nuove fabbriche di auto al Sud, in Campania e in Basilicata, con 8.000 assunzioni entro il 1994. Nello stesso tempo però si è sparsa la voce che nel gruppo vi sarebbero 30.000 «eccedenti». E 2.000 «esuberanti» sono stati confermati ieri nel settore trattori e macchine movimento terra.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. È stata la giornata della Fiat, nel bene come nel male. Una serie di docce sciacqua. Nella serie romana del gruppo di corso Marconi il responsabile delle relazioni industriali dot. Figurali ha comunicato ieri mattina a Fiom, Fim e Uilm che alla Geotech (settore trattori e macchine movimento terra) un quarto dei 9.000 dipendenti, cioè oltre 2.000 lavoratori, sono da considerarsi «eccedenti». Intanto però Agnelli, Romiti ed Anni-

baldo cominciavano il giro dei palazzi romani, per dare un annuncio trionfale: la Fiat realizzerà entro il 1994 due nuove fabbriche di auto nel Mezzogiorno, con 8.000 assunzioni. Ma in serata è cominciata a circolare una voce di segno ben diverso: nel gruppo torinese i lavoratori «esuberanti» sarebbero addirittura 30.000. Cominciamo dalle nuove fabbriche al Sud, che i vertici Fiat hanno illustrato nell'ordine ad Andreotti, ai ministri Po-

micino e Donat-Cattin, ai dirigenti sindacali. Saranno due. Una del tutto nuova che sorge a Melfi, in Basilicata, produrrà a regime (fine '93-inizio '94) 1.800 vetture al giorno di un nuovo modello con cilindrata 1100-1300 cc ed occuperà 7.000 lavoratori. La seconda fabbrica risulterà dall'ampliamento della ex-Arma di Avellino, dove i 350 occupati saliranno a 1.300, e produrrà fra quattro anni 3.600 motori al giorno di cilindrata medio-alta. Investimento previsto quasi 5.000 miliardi, in parte coperti dai finanziamenti pubblici per il Mezzogiorno, di cui 3.000 miliardi a Melfi e 1.900 ad Avellino. Positivi tutti i commenti raccolti a Roma. «È una bella notizia, confortante e rasseranente in mezzo ad un mare di guai», ha detto il segretario aggiunto della Cgil Ottaviano Del Turco. «Un'iniziativa in netta contro-



Intanto è stata formalizzata l'«eccedenza» di oltre 2.000 lavoratori Geotech, che sarebbero concentrati negli stabilimenti di Modena, Vicenza (la Laverda) e Lecce. Ieri mattina la Fiat ha promesso una gestione consensuale della crisi con strumenti come la cassa integrazione, la mobilità ed incentivi per i prepensionamenti e le uscite volontarie. Ha quindi

Stagione «nera» per Geotech e Lombardini

Preoccupazione per il futuro, ma anche un atteggiamento di disincanto, tipico di chi esce da poco più di un anno da un processo di ristrutturazione cominciata già nell'86: questi i sentimenti più diffusi tra i 2.100 dipendenti dello stabilimento Fiat-Geotech di Modena, poche ore dopo l'annuncio di un esubero di ben 2.000 lavoratori nell'intero gruppo Geotech. In crisi anche la Lombardini di Reggio Emilia

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROBERTA VANDINI

MODENA. Attesa, mista a preoccupazione ed a stanchezza per un copione in parte già vista. Era questo il clima, ieri, davanti ai cancelli dello stabilimento di Fiat Geotech a Modena, alle due del pomeriggio, al momento del cambiamento. Modena è il centro strategico dell'intero gruppo, colosso mondiale per la produzione di macchine agricole e macchine movimento terra, che conta 8.800 dipendenti e stabilimenti sparsi in tutta la penisola, da Lecce a Vicenza, da Torino a Jesi.

Ieri tra gli operai ed impiegati c'era chi già aveva letto i giornali e sapeva di queste voci sugli esuberanti, mentre altri dicevano di non sapere, o comunque di non credere più di tanto. I più, quelli che hanno già vissuto la ristrutturazione dell'86 che aveva portato in cassa integrazione per un lungo periodo più di 700 dipendenti, dicevano di non lasciarsi neppure più caso ed anzi rianchevano sulle prospettive di un ricorso imminente ad altra cassa integrazione. «Già da lunedì prossimo è programmata una settimana di cassa», affermava un operaio che lavora in Fiat da ben 31 anni - sicuramente anche per il prossimo anno si va ad una reiterazione del provvedimento. E da marzo sarà cassa a tempo indeterminato. Quanto agli esuberanti di impiegati, lo sappiamo, da tempo che ci sono almeno 400 impiegati in più: la media all'interno del gruppo è un impiegato ogni due operai. Ma non tutti la pensavano così. Un impiegato, ad esempio, sosteneva che i licenziamenti avrebbero riguardato solo gli operai.

E comunque la voce di crisi ai due stabilimenti Fiat (al magazzino ricambi di San Matteo e alla vecchia Fiat-Trattori dove si produce la gamma medio-alta della trattoristica del gruppo) circola a Modena ormai da tempo sia negli ambienti economici che in quelli interni alla fabbrica. Ma quando si cerca di capire le ragioni che stanno dietro alle difficoltà che sta attraversando l'azienda le ipotesi che si fanno sono le più disparate. «Per me è una manovra politica della Fiat pensata apposta ora che il rinnovo del contratto nazionale diventa sempre più difficile», commentava un giovane del Sud assunto con contratto di formazione. C'era chi, invece, tornava a parlare del trattore nuovo, il Winner, che avrebbe dovuto rilanciare l'immagine dello stabilimento, ma che, pur contando già su numerose ordinazioni, non riesce a decollare per alcuni difetti nella progettazione, della carrozzeria. E poi le preoccupazioni per la scelta di chi sarà considerato in «esuberato»: «Tanto si sa, questo tipo di provvedimenti riguardano sempre le stesse persone, le più scomode», ribatteva, con amarezza, un altro operaio. E c'era, infine, chi attaccava apertamente il sindacato: «I padroni fanno i loro interessi - ha commentato un altro operaio - ma i nostri chi li fa?».

Due nascite annunciate in piena crisi Inizia la ristrutturazione anni Duemila?

Il mercato dell'auto è in crisi, in America e in Europa. Ed anche in periodi di congiuntura normale, l'industria automobilistica europea soffrirebbe di un eccesso di capacità produttiva. Perché la Fiat vuol aprire nuove fabbriche in questo scenario? Vuole trasferire produzioni dove ci sono finanziamenti statali ed una manodopera meno sindacalizzata? O la mossa prelude a nuove alleanze internazionali?

DALLA NOSTRA REDAZIONE

TORINO. Nel 1973 la Fiat annunciò al mondo che avrebbe realizzato grandi investimenti nel Mezzogiorno: due modernissime fabbriche di automobili che dovevano sorgere nella Piana del Sele, presso Eboli, ed in Val di Sangro, presso Chieti. Poi vennero il 1974, la guerra del Kippur, la crisi petrolifera, la prima accesa battuta d'arresto nelle vendite di auto. E la Fiat comunicò che non c'erano più le condizioni per impiantare due stabilimenti al Sud. Ci vollero diversi anni perché uno dei due progetti venisse parzialmente attuato, con la costruzione in Val di Sangro di una fabbrica di dimensioni più ridotte, per fare furgoni. Lo stabilimento di Eboli, invece, è rimasto nel libro dei sogni delle genti cam-

pano. Questo precedente storico dovrebbe ispirare un po' più di prudenza rispetto all'enfasi con cui ieri è stata annunciata la salutare, la dichiarazione d'intenti di Agnelli e Romiti sulla costruzione di due fabbriche al Sud con 8.000 addetti. Fare promesse è facile, soprattutto quando il mantenimento delle promesse è in buona parte a carico dello Stato, con le agevolazioni finanziarie previste dalla legge sugli interventi straordinari nel Mezzogiorno e da altre norme. Ma una notizia veramente buona potrà essere soltanto l'assunzione, prevista per il 1994, dell'ottomillesimo lavoratore meridionale. Sempre che, nel frattempo, il saldo occupazionale sia rimasto positivo, anche al Sud. Ed a que-

sto proposito un segnale inquietante è l'annuncio della Fiat di avere oltre 2.000 lavoratori «eccedenti» nel gruppo Geotech, che opera pure nel Mezzogiorno con uno stabilimento a Lecce. Interessanti le mosse compiute ieri dallo stato maggiore di corso Marconi lo sono senz'altro, perché suscitano nuovi interrogativi sulle strategie a medio termine della Fiat. Siamo in presenza di una congiuntura mondiale dei mercati dell'auto, che è partita dagli Usa ed è ormai approdata in Europa. In Italia la Fiat ha perso quote di mercato ed ha dovuto mettere in cassa integrazione 70.000 lavoratori (compresi i 350 della ex-Arma di Avellino, da cui si dovrebbe ricavare uno dei due nuovi stabilimenti). I più ottimisti tra gli esperti prevedono che ci vorranno due o tre anni perché i mercati europei tornino alla normalità (non al «boom» di vendite degli scorsi anni). Ed in condizioni di mercato «normale» l'industria automobilistica europea soffre di un eccesso di capacità produttiva che si aggira attorno al milione di vetture all'anno, cui si sommerà nei prossimi anni l'effetto della concorrenza giapponese. Che senso ha, in questo scenario, aprire due

nuove fabbriche? Sono possibili due risposte. La prima è politica e che la Fiat si prepara a trasferire produzioni in zone a cui finanziamenti pubblici per il Mezzogiorno e sulla prevedibile scarsa sindacalizzazione dei nuovi assunti al Sud. C'è nel comunicato aziendale un accenno preoccupante al fatto che i nuovi impianti dovranno «operare in concorrenza diretta con quanto viene costruito dai maggiori costruttori giapponesi compresi». E negli incontri con i sindacati è stato chiarito che questo significa lavorare su tre turni quotidiani per sei giorni alla settimana. La vettura da costruire nel nuovo impianto di Melfi, di cilindrata compresa tra 1100 e 1300 cc, dovrebbe essere la «Tipo B», destinata nei progetti a sostituire la «Uno» (che si fa a Mirafiori e Rivalta). Intanto corrono voci di 30.000 «esuberanti» in tutta la Fiat. E corrono voci (smentite solo ufficialmente da corso Marconi) di chiusura di stabilimenti come l'Alfa di Arese, la meccanica di Firenze e la Spica di Livorno.

La seconda possibile risposta si collega alla crisi della Geotech (trattori e macchine movimento terra), esplosa con l'annuncio di oltre 2.000 «esuberanti» ma da tempo annunciata. L'industria delle macchine agricole è in crisi in tutto il mondo, perché di trattori ce ne sono ormai troppi nei paesi sviluppati, mentre i paesi del terzo mondo non sono in grado di acquistarli. In questo frangente ha fatto la Fiat? Ha acquistato dalla Ford la sua divisione italiana, la New Holland (che controllerà all'80%), liberando la casa americana da un'attività che non rende più. In cambio di cosa la Fiat ha fatto questo generoso favore alla Ford? Si può fare un'ipotesi, non molto fantascifica: Corso Marconi è da tempo alla ricerca di un partner per l'auto, con cui raggiungere dimensioni che la rendano imbattibile in Europa e nel mondo. Potrebbero quindi riannodarsi i fili della trattativa tra Fiat e Ford bruscamente interrotta tre anni fa. Oppure potrebbe maturare un'intesa indiretta. Tra le case automobilistiche giapponesi ce n'è una, la Mazda, di cui la Ford è azionista al 25%. Oltre a possedere alte tecnologie, la Mazda è l'unica delle case nipponiche che non ha ancora una testa di ponte in Europa. □/M.C.



La sede della Geotech di Modena (nella foto grande) in alto la Fiat di Torino

Anche la Philips taglia: annunciati 860 esuberanti fra gli operai e 315 nel settore commerciale

MILANO. Nella sede dell'Assolombarda ieri la Philips ha comunicato al sindacato il piano di riorganizzazione che prevede la espulsione di 860 lavoratori (oltre ad altri 315 della rete commerciale da collocare presso altre aziende). La multinazionale olandese che, è noto, prevede di chiudere il bilancio 1990 con una perdita di 4 miliardi di fiorini, vorrebbe dunque disfarsi di circa un quarto dei suoi dipendenti italiani. Un drastico ridimensionamento che Fim-Fiom-Uilm respingono. Quello ventilato dalla Philips è un intervento sui costi, senza prospettive di sviluppo. Due ore di sciopero saranno effettuate entro l'11 dicembre, data del prossimo incontro che il sindacato ha

richiesto per affrontare in modo specifico - lo riconosce anche un comunicato Philips - le verifiche tecniche in tutti i reparti presti di mira dalla ristrutturazione. Nel frattempo l'azienda farà conoscere prospettive industriali e piani degli investimenti: il sindacato chiede infatti garanzie sul futuro della Philips in Italia. Secondo l'azienda, i tagli occupazionali interessano gli stabilimenti di Milano (380 «esuberanti»), Monza (280), Alpiantone (130), Roma (30), Bari (60) e 40 nelle varie filiali. Mentre lo sciopero del terziario-Philips prevede la cessione della Metallix di Monza (56 addetti), dell'ex Iva di Milano (83) e del magazzino di Desio (128).

Pci e Psi criticano l'assenza di strategie industriali del ministro Nella guerra del turbogas Piga si schiera con l'Ansaldo

Nello scontro sul turbogas che oppone due imprese pubbliche, l'Ansaldo (Iri) ed il Nuovo Pignone (Eni), il ministro delle Partecipazioni Statali Piga sta con il gruppo di Genova. Lo ha detto ieri al Senato: l'accordo di Ansaldo con i tedeschi è giustificato dalla critica situazione della società dell'Iri e dalla crisi dell'area genovese. Pci e Psi concordati: manca un disegno strategico per l'industria pubblica

GILDO CAMPESATO

ROMA. «L'intesa Ansaldo-Siemens può aprire prospettive di grande interesse per nuove iniziative e facilitare la conclusione dei contratti in via di perfezionamento con l'Unione Sovietica», nella guerra sul turbogas tra Ansaldo e Nuovo Pignone, il ministro delle Partecipazioni Statali Piga ha deciso di non vestire i panni di re Salmone ma di fare una scelta netta a favore del gruppo genovese. Ieri al Senato ha parlato di decisione «documentata, razionale» ma necessaria dopo il fallimento di tutti i tentativi di mettere insieme Nuovo Pignone ed Ansaldo: società in comune, consorzio, associazione di liberi azionisti al più modesto profitto d'intesa. Tutto inutile: tra i due gruppi il dialogo si è rivelato nei fatti impossibile. Si spera in qualche ripensamento per il futuro tanto che Piga ha annunciato (ma per quando?) direttive precise per far marciare le due aziende su un binario unico. Una scadenza comune, che non sarà certamente in calendario nel breve periodo e probabilmente nemmeno nel medio. Il sistema Italia è ancora lontano. Lo scontro tra Nuovo Pignone ed Ansaldo, ha spiegato il ministro, si è consumato sulle frontiere della tecnologia. Ansaldo è l'unico produttore termomeccanico a livello mondiale a non possedere la tecnologia del turbogas. Ovvero che la ricerca. Andare sul mercato internazionale offrendo soltanto caldaie, turbop-

ore e alternatori significa mancare di un prodotto oggi particolarmente richiesto e che funziona da traino per tutti gli altri. Ma in Italia le turbine a gas vengono costruite dalla Fiat e (su licenza Ge) dal Nuovo Pignone che si è detto disponibile ad entrare anche nel mercato dei 100 megawatt ed oltre. Si tratta delle centrali per cui combatte l'Ansaldo e che fanno gola ai sovietici. Proprio una loro mega commessa ha scatenato una guerra tra i tedeschi della Siemens (ora alleati di Ansaldo), gli americani della Ge (insieme al Nuovo Pignone) ed i tedesco-svedesi di Abb. Guerra dunque inevitabile tra i due cugini (Ansaldo appartiene all'Iri-Finmeccanica, il Pignone all'Eni)? Purtroppo, hanno dimostrato i vari tentativi esperti da Piga. Per presentarsi con un'offerta completa sui mercati internazionali Ansaldo ha bisogno di costruire in toto la centrale, sia le parti «calde» sia quelle «fredde». Per ottenere l'indispensabile tecnologia ha chiesto una licenza a General Electric. Se Ge accettava, la strada dell'intesa col Pignone sarebbe stata forse più facile: il gruppo dell'Eni già produce le



Franco Piga

componenti fredde della turbina. Ma gli americani non ne hanno voluto sapere. Si sono infatti opposti i francesi di Alsthom (gruppo Alcatel): costruiscono le parti calde della turbina Ge e non vogliono rinunciare alla loro fetta di affare (15-18% del valore totale). Ge li ha assecondati. A questo punto ad Ansaldo non è rimasto altro che rivolgersi alla Siemens, anch'essa detentrica di una tecnologia turbogas e concorrente di Gt. Attualmente Ge detiene il 55% del mercato. Siemens appena il 6% ma, ha detto Piga, «è più facile salire col 6% che mantenere le posizioni col 55%». E quel che spera Ansaldo è che teme invece il Pignone il quale non se l'è sentita di mollare i suoi licenziamenti americani per seguirne l'Ansaldo nell'alleanza con i tedeschi. Ma per l'Ansaldo il turbogas è proprio necessario? Sì, ha detto Piga ieri: «La difficile situazione del gruppo e la situazione di crisi dell'area genovese rendono l'intesa con Siemens «indispensabile» anche perché, ha sottolineato il ministro, potrebbero aprirsi prospettive di intese sui mercati internazionali che vanno al di là del turbogas. Secondo il socialista

Nuovi ostacoli della Federmeccanica sulla strada del contratto «Chiedete la riduzione di orario? Sì, però voglio più straordinario»

La Federmeccanica non si rifiuta più di trattare. Ha cambiato tattica: ora gli ostacoli li frappone nel merito del negoziato. Ieri ha sostenuto che ogni riduzione dovrà essere compensata da un proporzionale aumento degli straordinari. Crescono gli scioperi in tutta Italia (ieri a Milano, Varese e Bologna). Venerdì della prossima settimana (dopo altri due round al ministero) il negoziato si sposta a Torino.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Negoziato «appeso ad un filo». Però si tratta. Ed è qualcosa, visto che fino a qualche giorno fa nessuno era disposto a scommettere sulla continuazione della trattativa al ministero del Lavoro. I componenti della Federmeccanica facevano pensare che le imprese volessero «bruciare» la mediazione di Donat Cattin. Da ieri, invece, quell'atteggiamento sembra in parte cambiato. Per capire il rifiuto a trattare è ora diventato una lunga serie di ostacoli, frapposti alla firma. Le «non risposte» ora sono diventate del «no», oppure scambi inaccettabili. Ma tutto questo, anche se allontana la conclusione della vertenza, rientra in qualche modo, in un «normale» scontro contrattuale. Dunque, è cam-

biata la «linea» Federmeccanica, ma il contratto - stando all'incontro di ieri - non si è avvicinato di molto. La delegazione imprenditoriale ha spiegato in due ore di confronto le controproposte all'ipotesi di mediazione presentata martedì scorso. Che agli industriali proprio non piace. Per tanti motivi. Li ha illustrati in una conferenza stampa, un brillantissimo Mortillaro. «La riduzione d'orario ipotizzata (16 ore in meno più una ex festività, ora «monetizzata») è insostenibile per le industrie». E quindi contro-propone: «Se riduzione ci sarà, dovrà essere compensata da una, proporzionale, crescita dello straordinario». E ancora: «L'incremento salariale ipotizzato (250 mila lire, ndr) non è compatibile». Uno sforzo le

aziende lo potranno fare, a patto però che il ministro conceda un contratto più lungo (fino al '94), una diversa scansione degli aumenti (più tranne e soprattutto far slittare il «grosso» degli aumenti) e una revisione degli scatti di anzianità. Tutte cose che il sindacato ha sempre definito «inaccettabili». In più ci si mette l'ultima richiesta di Mortillaro («vogliamo una moratoria completa della contrattazione aziendale») e il quadro è completo. Proprio per questo, Airoidi, Fiom, ha commentato così il round di ieri: «Fumata nera». C'è soprattutto un elemento che preoccupa i metalmeccanici. Sempre Airoidi lo spiega così: «Siamo ancora molto indietro. Per responsabilità delle imprese che ancora non accettano il «quadro» proposto dal ministro». Insomma, la Federmeccanica ancora non si è «assegnata» all'idea che il contratto comporterà un aumento dei costi del 24,5% così come ha suggerito Donat Cattin. Dentro questo margine, poi, si possono trovare tutte le soluzioni, ma «la Federmeccanica - continua Airoidi - non accetta l'impostazione generata». Per contro, proprio la difesa