

Borsa
+0,20%
Mib 997
(-0,3%
dal 2-1-1991)



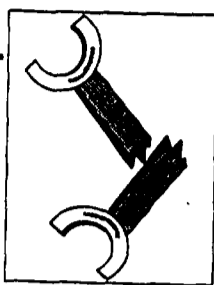
Lira
Ancora
un calo
Il marco
va forte



Dollaro
Una lieve
flessione
(in Italia
1230,15 lire)



**Industria
alle corde**



ECONOMIA & LAVORO

Si della Confindustria ai referendum: «Vogliono cambiare»
Agnelli sferzante con Forlani: «Non conti sul voto operaio»
L'Avvocato duro anche sulla contingenza: «Il problema
non è il costo del lavoro, ma il posto di lavoro»

L'ira degli industriali: governo inetto
E intanto Pininfarina insiste: «Mai più scala mobile»

**La Piaggio
conferma:
lascieremo
Pontedera**

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PIERO BENASSAI

FIRENZE. La Piaggio vuole trasferire la produzione dei motori da Pontedera in un'area dove sia possibile avere finanziamenti agevolati da parte dello stato. E la decisione sarà presa in tempi brevi in quanto l'azienda di Umberto Agnelli vuole arrivare alla scadenza del 1993 con un prodotto in grado di competere sui mercati internazionali sia dal punto di vista qualitativo, che per quanto riguarda le normative relative alla difesa dell'ambiente. I dirigenti dell'azienda della Vespa lo hanno dichiarato apertamente in un incontro avuto a Firenze con il presidente della giunta regionale, Marco Maruccini e con il sindaco di Pontedera, Enrico Rossi. Tra le ipotesi al vaglio della direzione aziendale vi sono zone del Portogallo, della Spagna e della Francia, che godono di facilitazioni fiscali. Ma quella che sembra godere dei maggiori favori è la Campania ed in particolare il comune di Nusco, patria del presidente della Dc, Ciriaco De Mita. Le agevolazioni previste dalla legge sul terremoto e sull'innovazione tecnologica, secondo alcuni calcoli, arriverebbero a coprire con finanziamenti agevolati ben il 70% dei costi del nuovo impianto. Siamo all'assurdo. Gli incentivi per favorire l'industrializzazione delle aree depresse vengono utilizzate dalle grandi aziende per fuggire dalle cosiddette «aree forti».

«La stessa Piaggio», afferma il presidente della giunta regionale toscana, ha ammesso che a Pontedera esistono le condizioni ottimali dal punto di vista strutturale ed organizzativo, ma preferisce attingere ai finanziamenti pubblici. Una scelta che non ci sembra politicamente accettabile e che cercheremo di contrastare, chiamando in causa anche il governo. Dopo tante voci si esce così dall'incertezza e la Piaggio conferma la volontà di spostare il «cuore» della produzione al di fuori della Toscana. L'azienda smentisce di voler trasferire l'attuale linea motori, ma di fatto ne sanziona la chiusura. Infatti per lo stabilimento toscano su questo fronte non è previsto alcun investimento. «Siamo di fronte», insiste il sindaco Enrico Rossi, Pds, ad una sorta di ricatto che dimostra ancora una volta la mancanza di una reale politica industriale da parte del governo. Se questo piano dovesse passare si metterebbe in discussione l'intero assetto produttivo del comprensorio. In termini occupazionali si perderebbero, all'interno dello stabilimento, in tempi più o meno lunghi, circa mille posti di lavoro a cui bisogna aggiungere altri 500 dell'indotto. Come prima risposta il sindacato ha già proclamato per la prossima settimana uno sciopero generale di 2 ore del settore metalmeccanico.

Pontedera verrebbe trasformato in un impianto di assemblaggio e verniciatura dei veicoli a due ruote. Gli unici investimenti, circa 140 miliardi, riguardano l'accordo sottoscritto da Piaggio con la Dahisuta per la costruzione di 35 mila mini van all'anno a Pontedera comunque si provvederà solo al loro assemblaggio.

L'appoggio della Confindustria ai referendum sarà tutto politico, «perché accelerano il cambiamento». E non solo verbale: raccoglieranno le firme nelle sedi periferiche. Questo perché gli industriali non ne possono più di questo governo «impotente». Altra musica sulla scala mobile: propongono di cancellare con essa anche la contrattazione articolata, pena una valanga di licenziamenti.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Non sanno, non vogliono dire come e con chi, ma una cosa è certa: gli industriali italiani sentono ormai la necessità del cambiamento come urgente, ineludibile e drastica, e si affidano alla scommessa di un rimescolamento complessivo. I lavori della giunta della Confindustria, svoltisi ieri nella sede dell'Eur, proprio intorno a questo unico tema, «il cambiamento», hanno ruotato con ossessiva insistenza, e con un'intensità di

toni del tutto inusitata. Comincia il presidente Sergio Pininfarina, ricordando il segnale forte venuto con il referendum sulla preferenza unica, un referendum che è stato «un valido tentativo per superare la situazione di stallo che ostacola il cambiamento». E proprio da quel giudizio parte per gettare sulla bilancia dei nuovi referendum il peso della Confindustria. I nuovi referendum, dice, produrranno «un deciso

cambiamento di rotta», dunque si tratta di appoggiarli politicamente «senza entrare nella distinzione tra l'uno e l'altro». E non basterà sostenersi solo a parole, con qualche dichiarazione dal centro, ma occorrerà l'impegno delle organizzazioni in periferia nella raccolta delle firme. Un salto di qualità dunque anche rispetto all'impegno recente sulle riforme istituzionali, una scelta più convinta. Perché? Lo spiega bene Cesare Romiti: da parte della periferia della Confindustria, insomma dalla «base», la pressione per un pronunciamento del genere è tale per cui non ci può essere alcun dubbio. «Può darsi», aggiunge, «che nei prossimi giorni anch'io vada a firmare». E persino per un personaggio schivo come Leopoldo Pirelli la spinta a partecipare ai referendum è «la parte qualificante della relazione di Pininfarina».

Va bene, ma che cosa vogliono cambiare gli industriali? Non personalizziamo, rispondono in coro, e si guardano bene dal citare un uomo o un partito, ma poi mettono sotto accusa l'intero governo: alle loro diagnosi, ai loro dati non ha mai risposto nel merito, perché non sa confutarli, ma solo con gli insulti dettati da «irritazione e impotenza». «Siamo arrivati», dice Pininfarina agli insulti personali. E chiaramente l'insulto più sanguinoso è stato quello del segretario della Dc Forlani, che ha accusato Agnelli di non vendere perché fa cattive auto. «Mi stupisce», gli risponde Agnelli, «che un uomo politico possa contare su consensi tra gli operai quando afferma che la produzione del suo paese è meno buona di quella degli altri».

Insomma questo governo, la sua manovra senza «riforme strutturali», la sua incapacità di fare la riforma elettorale, che adesso Agnelli chiede esplicitamente, sono ormai insopportabili. Il che non significa che gli industriali si schierino su posizioni di rinnovamento senza contraddizioni, anzi. Sulla questione del costo del lavoro infatti Romiti e Agnelli si fanno minacciosi: «quale "costo"?», dicono, «ormai in discussione c'è il "posto"». Come dire che se non si fa come vorranno loro l'attuale smottamento di occupati diverrà una frana.

Ancora più esplicito Carlo Patrucco, vice di Pininfarina, che chiede, oltre l'abolizione della scala mobile, quella della contrattazione articolata: senza scala mobile, spiega, si guadagnerebbe un punto e mezzo d'inflazione, senza oneri un altro mezzo, il terzo punto che ci separa dai concorrenti va cercato nel blocco della contrattazione articolata. Quanto alla «scala mobile per legge», Pininfarina è iridente: la votino pure, varrà solo per il pubblico impiego se noi non l'avremo firmata.

Naturalmente dal mondo del lavoro arrivano reazioni altrettanto polemiche, come quella di Del Turco, che sulla contrattazione articolata accusa Patrucco di voler «eliminare, senza dirlo esplicitamente, il sindacato», denuncia il disprezzo di Pininfarina per le leggi e in generale addita nella Confindustria l'ostacolo vero alla trattativa.

E infine un giudizio duro per bocca dell'economista Augusto Graziani, che accusa Agnelli di aver già scelto, in mancanza dello sfogo della svalutazione, la linea del «drastico calo del livello di attività con licenziamenti, disoccupazione e quindi una ripresa della ristrutturazione accelerata».

In dettaglio il funzionamento dei comitati paritetici previsti da un'intesa che ha diviso e poi riunito i sindacati

Ecco la partecipazione «made in Zanussi»

L'accordo Zanussi è pronto per essere messo in pratica. Un modello di codeterminazione o partecipazione, come amano dire nell'azienda. Come è fatto l'accordo? Chi eleggerà i membri delle commissioni? Saranno delegati o supereperti? Domande e dubbi, su un'intesa che ha diviso e poi riunito i sindacati. E che l'azienda considera «un fatto politico per fare insieme l'impresa nuova».

FERNANDA ALVARO

ROMA. Attivo dei delegati Fiom a Porcia, Pordenone. Il più grande stabilimento della Zanussi, 3.700 operai. Nella fabbrica che per prima in Italia ha stabilito nel '69 l'elezione linea per linea dei comitati di collima, l'accordo sulle commissioni congiunte ha avuto il suo battesimo di fuoco. Riallora il timore che gli organismi storici di rappresentanza, delegati ed esecutivo, spariscano sotto il peso delle nuove, autorevoli, commissioni.

«sperimentale» che dura due anni. Gli organismi istituiti con appositi accordi sindacali e che, in alcuni casi, hanno potere deliberante, sono composti sia da membri di nomina aziendale che di nomina sindacale. Tre più tre è la struttura tipo, e i membri effettivi possono avvalersi dell'aiuto di esperti, anche non dipendenti. La Commissione ecologia e sicurezza verifica l'esigenza di interventi di prevenzione all'interno delle fabbriche, esamina i programmi di investimento che migliorano l'ambiente di lavoro, la sicurezza e l'impatto ambientale, con accertamenti medico-specialistici per il personale interessato all'area di rischio. La Commissione tecnica esamina, in via preventiva, i progetti che comportano investimenti, innovazioni tecnologiche, organizzazione del lavoro, formazione, produttività e articolazioni professionali. Elabora proposte tecniche di miglioramento e di riforma delle situazioni e condizioni organizzative, produttive... C'è poi la Commissione per l'inquadramento, che studia «l'evoluzione dei profili professionali nello stabilimento». E il Comitato misto di sorveglianza sulla mensa.

Al momento della firma, le commissioni erano costituite a seconda delle dimensioni occupazionali degli stabilimenti. Ma subito Fim, Uilm e azienda, avviando l'intesa, avevano modificato l'accordo: nessun limite di numero di occupati. Tutte le commissioni possono essere attivate dove «sussistono particolari condizioni o situazioni produttive e prestative...». Le divisioni, tra i sindacati, si sono accentuate sull'articolo che affronta il problema di come poi queste commissioni prenderanno decisioni. Quan-

do non c'è unanimità, ma «orientamento prevalente», è scritto nell'accordo, i sindacati hanno cinque giorni di tempo per trovare una soluzione unitaria, anche diversa dall'orientamento prevalente. Trascorso questo tempo la decisione passerà a maggioranza. Da qui il pericolo di accordi separati. Magari riproponendo lo schema del 19 ottobre, Uilm, Fim e azienda da una parte, Fiom dall'altra.

L'intesa di ottobre scorso ha un suo terreno di semina: l'accordo del 17 ottobre '90, per esempio, che avvia la discussione sulle commissioni, e soprattutto quello del 12 giugno '91 firmato a Mestre, che regola in modo nuovo il monte ore a disposizione di delegati ed esecutivi di fabbrica. C'era, sottolineano alla Fiom, il disegno di restringere le ore dei delegati a vantaggio dell'esecutivo, di rompere la struttura di rappresentanza e della contrattazione, saltare il delegato e arrivare alla commissione. Partecipazione, sì, ma ad alti livelli. Non è andata così: a Porcia nel '92, delegati ed esecutivi avranno 30 mila ore da utilizzare per le attività sindacali. Ora però, con commissioni che deliberano, la possibilità di estromettere il consiglio di fabbrica si ripropone. I membri di queste strutture sono eletti dai firmatari degli accordi che le costituiscono: le segreterie provinciali del sindacato e gli esecutivi. Potranno essere lavoratori, sindacalisti di base, o tecnici lontani mille miglia dai problemi del singolo stabilimento. «Sarebbe la morte dei consigli», spiega Valentino Danelon, responsabile Zanussi alla Fiom di Pordenone - la nostra indicazione è mandare nelle commissioni delegati di fabbrica. Certo investendo in formazione sindacale, per evitare di trovarci spiazzati davanti a supereperti».



Un interno dello stabilimento Zanussi a Pordenone

Ma la codeterminazione non finisce a Porcia

BRUNO UOLINI

ROMA. L'accordo Zanussi fa discutere. Tutto era cominciato al Congresso della Cgil, a Rimini, quando l'accordo era «separato», firmato solo da Fim e Uilm. E anche oggi c'è chi lo vede come il faro-guida della codeterminazione, parola magica del futuro sindacato. Per altri, invece, è un diabolico tranello del padrone ormai pronto ad inghiottire anche la vecchia e gloriosa Fiom. Il problema non è rappresentato dalle pregiudiziali ideologiche. È stato Romiti a teorizzare, negli anni scorsi, non la «codeterminazione», ma la liquidazione dello strumento sindacale, la volontà di avere le «mani libere» nei processi produttivi. Le ristrutturazioni spesso sono state condotte così. Con un sindacato che gridava il suo

degrado e la sua ferma opposizione, e il padrone che faceva e disfaceva, usando i vari strumenti a disposizione, smantellando il potere sindacale. Ora c'è un gruppo, la Zanussi, che propone la «partecipazione», discute a lungo con i sindacati, promuove un accordo. È un passo avanti considerevole, rispetto ad altri atteggiamenti imprenditoriali. La «codeterminazione» diventa così un terreno di confronto, una scommessa. Certo, i padroni della Zanussi non sono dei benefattori, non sono ispirati da filosofie umanitarie, non vogliono fare un favore al sindacato, magari per renderlo più robusto e democratico. Sono alla ricerca, come è del tutto ovvio, di una tutela sempre migliore dei propri legittimi in-

teressi. L'obiettivo rimane quello di luoghi di lavoro pacificati, con sempre maggiore efficienza e produttività. Magari facendo diventare il sindacato un semplice cuscinetto tra interessi padronali e richieste dei lavoratori. Magari facendo del sindacato una «istituzione» centralizzata, staccata dai lavoratori. Magari costruendo in fabbrica un gruppetto di «esperti» designati dai sindacati, lontani da chi sta materialmente nelle arie delle nuove tecnologie e nelle aree vecchie delle catene di montaggio.

Sono tutti rischi presenti nell'accordo Zanussi. Non lo negano nemmeno i dirigenti della Fiom che pure lo hanno firmato. È probabile che qualcuno veda, ad esempio, nella formazione della ormai famosa «commissione paritetica», incaricata di esaminare i proble-

mi dell'azienda, la possibilità di un annullamento del potere del consiglio di fabbrica. Ma intanto c'è da dire che già oggi il ruolo dei delegati del consiglio, del suo comitato esecutivo è in crisi. Il sindacato è andato preparato a questo appuntamento. Ma è altrettanto vero che l'ambizione, magari nascosta, di far fuori la struttura sindacale di fabbrica, appare velleitaria. Non sarebbe davvero facile «saltare il rapporto con i delegati. Un episodio significativo, uno sciopero di mezz'ora contro l'aumento del carico di lavoro, in un reparto appunto della Zanussi, ha dimostrato che i fatti sono più prepotenti delle parole e dei disegni più o meno occulti. E, comunque, nel preambolo all'accordo Zanussi è scritto, con grande chiarezza, che il «sistema della contrattazione» non viene scardinato. Quello che bisogna stabilire è una «complicità», come dicono alla Fiom, tra, ad esempio, la «commissione», e i delegati del consiglio. Insomma è possibile ricostruire, chiarire, nel vivo dell'esperienza concreta, il potere contrattuale del sindacato in fabbrica. Magari in forme nuove, magari facendo vivere quella riforma dei consigli prevista nella intesa nazionale formulata a suo tempo da Cgil, Cisl e Uil sulle rappresentanze sindacali, ma rimasta sulla carta. Rischi che, tra l'altro, se non verranno combattuti non risolveranno nemmeno quei problemi di produttività, efficienza e «partecipazione», cari all'azienda. Non è con un gruppo di «esperti», chiusi nelle stanze di una commissione paritetica, che si fa «partecipare» la massa del popolo di fabbrica.

Altri 13mila lavoratori in cig quasi tutti a Mirafiori
In un anno 300mila auto in meno. «Tipo» in ripresa

Fiat, in dieci mesi produzione ridotta del 15%

Sono 13.000, soprattutto di Mirafiori, i lavoratori che la Fiat-Auto metterà in cassa integrazione per una settimana in dicembre, in aggiunta al «ponte» natalizio che era stato concordato proprio allo scopo di evitare sospensioni. Così la produzione scenderà quest'anno di 300.000 auto, un taglio del 15%, e di altrettante nel '92. Intanto nei settori non automobilistici la Fiat denuncia 10.000 «eccedenti».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Per quanto tempo potrà tirare avanti un'industria che non utilizza il 15 per cento della capacità produttiva? La domanda è drammatica, perché riguarda 115.000 lavoratori della Fiat-Auto. Dalle fabbriche italiane del gruppo, che quasi ogni mese vengono fermate mettendo gli operai in cassa integrazione, usciranno quest'anno 300.000 automobili in meno. La produzione complessiva scenderà a circa 1.700.000 vetture, contro le 2.037.600 costruite nel 1989 e le 1.949.600 auto fatte nel 1990 (anno di inizio della crisi). Sono cifre fomite ieri, in occasione dell'annuncio «a sorpresa» di nuove sospensioni in dicembre per 13.000 operai ed impiegati, che si aggiungono al «ponte» natalizio per tutti i dipendenti della Fiat-Auto concordato appena due mesi fa con i sindacati. Unica, vera «smentita» rispetto alle previsioni è la revoca della cassa integrazione a Cassino.

13.000 lavoratori che rimarranno a casa nella settimana dal 16 al 22 dicembre comprendono 1.000 impiegati (tecnici e sono per la maggior parte di Mirafiori: 9.000 in carrozzeria, 1.000 in meccanica, 1.500 alle presse. Vi sono poi 450 lavoratori di Rivalta, 250 di Verone, 450 di Villastellone, 200 di Firenze, 250 di Sulmona ed 80 di Livorno. Essi lavoreranno solo dieci giorni in dicembre e poi, tra «cassa» e «ponte» natalizio, rientreranno in fabbrica il 2 gennaio. I sindacalisti, convocati all'ultimo momento, tanto che all'incontro ieri non hanno potuto partecipare i segretari nazionali ma solo i responsabili torinesi del settore, non hanno nascosto il loro disappunto. «Queste cose vanno gestite», ha esclamato Canavero (Fim) - in un modo che ci crei meno difficoltà con i lavoratori». In settembre infatti i sindacati avevano concordato con la Fiat il «ponte» natalizio, retribuito con permessi individuali e recuperi di festività, spiegando in fabbrica che sacrificare qualche permesso serviva ad evitare cassa integrazione in dicembre. «La cassa integrazione», ha commentato Cavallotto (Sida) - è lo strumento di cui si serve la Fiat per pianificare gli stock. Bisogna finirlo - ha fatto eco Capuano (Uilm) - col «navigare a vista». I lavoratori - ha detto Baietto (Fiom) - devono sapere di

quanti permessi possono usufruire. La Fiat dovrà dirci quali prospettive ha, in particolare per gli stabilimenti piemontesi. E deve darsi un piano d'impresa, una strategia contro la crisi, che finora non ha presentato in nessuna sede. Chiederemo interventi in sedi istituzionali». Due settimane consecutive di chiusura del più grande stabilimento italiano sono infatti un segnale allarmante di inasprimento della crisi. Invano i sindacati hanno chiesto di spostare la cassa integrazione in gennaio. Non si può, ha risposto la Fiat, perché bisogna far fronte subito ad un calo di vendite della «Croma». Ma 19.000 sospesi della carrozzeria di Mirafiori sono nove decimi di quella maestranza e si fermeranno non solo le linee della «Uno», ma anche quelle della «Y10», «Croma» e «Thema». Unico segnale controtendenza, e da sottolineare, è l'annuncio che 4.000 operai di Cassino addetti alla «Tipo» non faranno più la settimana di cassa integrazione prevista per fine novembre, segno che questo modello torna a «tirare». La faranno invece i 2.000 addetti alla «Tempra». Infine la Fiat ha dovuto tirar le somme, ammettendo che quest'anno produrrà 300.000 auto in meno e verosimilmente altrettante nel '92.

Alla domanda iniziale, se può reggere un'azienda col 15% della capacità produttiva inutilizzata, il responsabile Fiat-Auto delle relazioni industriali, dott. Paolo Gasca, ha risposto ostentando ottimismo: «Siamo comunque sopra il punto di pareggio. E la cassa integrazione non è l'unica nostra terapia. A Mirafiori investiremo 2.500 miliardi in 5 anni per fare la «Tipo B», nuovi cambi e motori. A Chivasso faremo un nuovo motore. Allo stato attuale delle previsioni confermo che non vi saranno riduzioni di capacità produttiva, né eccedenze strutturali di manodopera. Sarebbe suicida tagliare, visto che per la metà degli anni '90 si prevede una forte ripresa».

Ma intanto le «eccedenze strutturali» la Fiat le ha già denunciate nei settori non automobilistici per un totale di 10.000 persone. E nell'auto, se si osserva la tabella sopra, si vede che gli stabilimenti in cui più imperversa cassa integrazione sono quelli che fanno vetture medio-alte.

IRI
ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE

PRESTITO OBBLIGAZIONARIO IRI 1991 - 2001 A TASSO VARIABILE di nominali L. 1.000 miliardi (coo. 27615)

AVVISO AGLI OBBLIGAZIONISTI

Si rende noto che il tasso di interesse della cedola n. 2, relativa al semestre 1° dicembre 1991/31 maggio 1992 ed esigibile dal 1° giugno 1992, è risultato determinato, a norma dell'art. 4 del regolamento del prestito, nella misura del 6,45% lordo.

Casse incaricate:
BANCA COMMERCIALE ITALIANA, BANCA NAZIONALE DEL LAVORO, CREDITO ITALIANO, BANCO DI ROMA, BANCO DI SANTO SPIRITO e MONTE TITOLI S.p.A., per i titoli della stessa amministrati