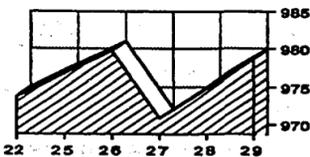
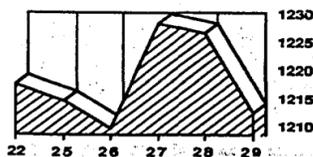


Borsa
I Mib
della
settimana



Dollaro
Sulla lira
nella
settimana



ECONOMIA & LAVORO

L'annuncio che la Fiat darà domattina non sarà una sorpresa: gli operai avevano capito da tempo che lo stabilimento inaugurato da Pesenti nel '62 non avrebbe avuto futuro

Macchinari lasciati arrugginire, lavoratori e produzioni trasferiti. Eppure solo un anno fa era «la fabbrica più moderna d'Europa» l'unica in grado di produrre la «vera» qualità

Chivasso, eutanasia di una fabbrica

Chiude la Lancia. E poi l'Alfa di Arese passerà di mano?

E se giocando sulle aree la Fiat cercasse buoni affari?

DALLA REDAZIONE

TORINO. Che rapporto passa fra Enzo Papi e la Lancia di Chivasso? Fra l'amministratore delegato della Cogefar-Impresit detenuto a San Vittore con l'accusa di corruzione e la gloriosa fabbrica di automobili che la Fiat vuole smantellare? Apparentemente nessuno. Si potrebbe al massimo dire che sono due pessime immagini che il gruppo di corso Marconi sta dando di sé, che la spregiudicatezza con cui la Fiat si è lanciata nelle opere pubbliche è pari a quella con cui sta privando del posto migliaia di lavoratori, dopo aver incassato, dallo Stato cospicui finanziamenti per incrementare l'occupazione.

Ma proprio in corso Marconi circola voce che qualcosa di più ci sia. E qualcuno sviluppa un ragionamento. I motivi per cui la Fiat ha deciso di non costruire più automobili a Chivasso sono certamente la crisi di mercato, la scelta di andare a fare le utilitarie all'estero oppure nel nuovo stabilimento di Melfi e l'eccesso di capacità produttiva che di conseguenza si ritroverebbe negli attuali stabilimenti. Ma che cosa se ne farà poi della vecchia fabbrica? Una speculazione «in loco» è improbabile. Anche se la Lancia occupa un'area enorme, 1.226.000 metri quadri, di cui 233.000 coperti da edifici, sorge praticamente in aperta campagna, all'estrema periferia di Chivasso, in un luogo dove è difficile pensare ad attività diverse da un'industria.

La Fiat però potrebbe fare una sorta di scambio. A Torino c'è lo stabilimento della Fiat Aviazione (conosciuto come «Motori Avio») che soffre di carenza di spazio perché, oltre ai motori turbogetto per aerei militari e civili, vi si fanno le turbine a gas per piccole centrali elettriche, la cui domanda è cresciuta. Per sfruttare al massimo gli impianti, la Fiat ha chiesto agli operai un nuovo sistema di turni con lavoro anche al sabato. Una soluzione definitiva sarebbe il trasloco della Motori Avio nei grandi capannoni di Chivasso.

Che ne sarebbe allora dello stabilimento torinese? È a questo punto che il ragionamento si fa interessante. La Motori Avio si trova in via Nizza, proprio accanto al vecchio stabilimento del Lingotto, che il mega-progetto dell'architetto Renzo Piano sta trasformando in una sorta di Beaubourg cisalpina: un centro per fiere, esposizioni, attività scientifiche, facoltà universitarie e sedi di rappresentanza. A differenza del Lingotto, edificio di oltre mezzo secolo su cui c'è il vincolo della Sovrintendenza ai Monumenti, la Motori Avio fu costruita nel 1954 e potrebbe essere rasa al suolo. Ed è facile immaginare cosa potrebbero realizzare la Cogefar-Impresit o la Fiat-Engineering su quest'area di 118.000 metri quadri, ciascuno dei quali vale sul mercato molti milioni. A chi chiede se questo sia qualcosa di più di un ragionamento, la Fiat risponde smentendo ogni speculazione. Ma fino ad un paio di settimane fa smentiva anche la chiusura della Lancia di Chivasso. □ M.C.

Non sarà una sorpresa, tantomeno per i lavoratori che l'avevano capito da un pezzo, l'annuncio che la Fiat darà domattina: la Lancia di Chivasso chiude. Ma ci sarà molto da discutere, per evitare che altre fabbriche (la prossima potrebbe essere Arese) facciano la stessa fine, che migliaia di lavoratori vengano sospesi senza prospettive. E questa volta la Fiat non potrà più dire «navighiamo a vista».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Noi lo avevamo già capito da un pezzo. Da quando abbiamo visto che una nuovissima linea di assemblaggio, costata la bellezza di 30 miliardi, veniva lasciata inutilizzata ad arrugginire. Da quando ci hanno detto che tutta l'officina di stampaggio lamiera sarebbe stata trasferita a Rivalta e che la nuova «Delta» non si sarebbe fatta più qui

ma a Pomigliano. Da quando lo scorso inverno hanno mandato 180 operai a Mirafiori ed a Verrone. E dire che un anno fa, quando il Papa era venuto a visitarla la fabbrica, Agnelli aveva avuto il coraggio di vantare davanti a lui l'impegno sociale dell'impresa che crea occupazione. Non ci ha stupito nemmeno il fatto di leggere sui giornali la notizia della chiusu-

ra, prima che la comunicasse ai sindacati. È lo «stile» della Fiat, l'unica cosa che sia rimasta in comune con la vecchia Lancia, perché per il resto era cambiato quasi tutto...».

A «non stupirsi» sono alcuni vecchi operai di Chivasso, che erano già in questo stabilimento nel 1962, quando fu inaugurato dall'industriale Pesenti, allora padrone della Lancia. Fu presentata come «la fabbrica più moderna d'Europa». Peccato che fosse stata progettata senza tenere minimamente conto di chi avrebbe dovuto lavorarci. Pochi mesi dopo si dovettero già usare i martelli pneumatici per aprire dei fori di aerazione nei muri della lastrofferta, costruita assurdamente senza finestre, col risultato che all'interno i fumi delle saldatrici rendevano l'at-

mosfera micidiale: «Nebbie in val Padana...», ironizzavano gli operai.

I ricordi sconsigliano. La crisi della fine degli anni '60, con i piazzali pieni di auto invendute, l'intervento della Fiat che disse di aver «salvato» un'industria prestigiosa, in realtà si impadronì di un marchio da mettere su vetture costruite magari a Mirafiori, con gli stessi motori e le stesse finiture di altre Fiat, cosa di cui i clienti «lancisti» si accorsero subito. E poi tante lotte, quelle dell'autunno caldo, quelle del contratto del '73 quando i fascisti arrivarono con diversi pullman da Ivrea a bastonare gli operai che picchettavano i cancelli, quelle contro i terroristi che avevano preso di mira proprio questa fabbrica con gli attentati, quella in difesa dei posti di lavoro

nel 1980, con Berlinguer che erano venute anche a Chivasso ad incoraggiare i lavoratori.

Sembra un luogo comune, dire che è un altro pezzo di storia operaia che scompare. Ma se ne va qualcosa di ancora più prezioso: una tradizione, ormai rara, di professionalità e di qualità del lavoro. In una fabbrica dove gli occupati avevano raggiunto la punta massima di 7.500 alla fine degli anni '70, dove la produzione non superava mai il mezzo migliaio di auto al giorno, non si sono fatti grandi investimenti tecnologici ed impiantistici (negli anni '80 un po' di linee pallettizzate passo-passo, un po' di automazioni in verniciatura e nelle traslazioni) e contava molto invece la capacità dei lavoratori, che conservavano ancora la vecchia cultura

Lancia e la trasmettevano ai nuovi assunti.

«Le prime Lancia Thema che la Fiat aveva deciso di costruire a Mirafiori - raccontano i lavoratori - le portavano a Chivasso per il collaudo. E qui si scartavano molte vetture deliberate a Mirafiori. Allora hanno smesso di farcele collaudare. Romiti adesso pontifica sulla Qualità Totale, ma è qui a Chivasso che nell'83 si fece il primo ed unico esperimento serio di contrattazione del salario legato alla qualità, che la Fiat non volle proseguire. E se si continua così, altre fabbriche faranno una brutta fine. Abbiamo saputo che una società di consulenza è stata incaricata dalla Toyota di analizzare i costi dell'Alfa di Arese...».

L'azienda smentisce l'allarme lanciato dai sindacati sui nuovi tagli: «Nessuna procedura è stata avviata» Domani corteo di protesta. La paura di veder chiudere da un momento all'altro il «fabbricone» di Lambrate

Maserati: il giallo dei 618 in mobilità



I lavoratori della Maserati alla manifestazione di venerdì a Milano

La Maserati chiude perché ai 500 in mobilità se ne aggiungono altri 618? Sembrava così fino a ieri, ma poi l'azienda ha smentito. Una smentita che, però, lascia molti dubbi. La procedura di messa in mobilità non è stata avviata, ma potrebbe esserlo. Allarme sul fronte sindacale dopo la «serrata» di giovedì. Per domani è prevista un'assemblea con l'ennesimo corteo di protesta.

ROMA. Il «fabbricone» di Lambrate chiude? Non c'è più nulla da fare per l'ex Innocenti? Altri 618 dipendenti della Maserati in mobilità si aggiungono ai 500? A tutti questi interrogativi si poteva rispondere con un quasi «sì» fino a ieri. Perché da ieri c'è una novità e viene dall'azienda. Smentiti i 618 in mobilità. Ma allora? L'allarme dei sindacati è falso? Non è detto. Il comunicato dell'azienda smentisce, ma... Secondo la direzione dell'azienda di Lambrate, è destituita di ogni fondamento l'asserzione che l'azienda abbia proceduto

alla messa in mobilità di 618 dipendenti poiché per questa ipotesi è necessaria una procedura che non è mai stata avviata. Dunque nessuna procedura è stata avviata, ma potrebbe esserlo. Forse è proprio di questo che hanno sentore i sindacati che giovedì hanno lanciato l'allarme.

Ma veniamo con ordine a quello che è successo giovedì a Lambrate mentre le fabbriche di tutt'Italia si fermavano per due ore per protestare contro il «taglio della scala mobile». Dopo la manifestazione, i cortei, i comizi, per tutti il rien-

tro al lavoro. Per tutti, ma non per quelli della Maserati che dopo lo sciopero venivano messi in libertà uscita: «Nell'impossibilità di controllare il flusso del processo produttivo - c'era scritto in un comunicato affisso - siamo costretti a rifiutare le prestazioni di lavoro. Dunque, visto che i lavoratori stanno bloccando le merci per protestare contro i 500 in mobilità da aprile, l'azienda risponde «tomatevne a casa». Sospensione temporanea del lavoro fino a nuovo avviso. Una serrata. Ma la Maserati spiega a modo suo anche questo - dice - per la quale il ricorso alla magistratura è un obbligo a difesa della parte interessata. «Giovedì 28 maggio - afferma il comunicato - è ripreso il blocco delle portinerie e, da questo stato di fatto è emerso il rifiuto delle prestazioni comunicato dall'azienda, dovuto anche ad un impedimento tecnico creato dal blocco delle merci in entrata ed in uscita».

Secondo quanto sostenuto dai sindacati giovedì sarebbe trapelata anche l'altra notizia. Quella della messa in mobilità di altri 618 lavoratori che porterebbero il totale degli «espulsi» a 1118 su un totale di 1131. La crisi risale allo sbarco della Fiat a Lambrate che si accorda con De Tomaso e rievoca il 49% del pacchetto azionario. Subito dopo arrivano 600 licenziamenti. Poi un accordo nell'aprile del '91, i 600 rientrano e su un organico di 1280 si individuano 250 esuberanti. Ma l'accordo rimane lettera morta e tra ottobre e novembre arriva la richiesta di mobilità per 600 lavoratori. Comincia la «guerra». I sindacati trascinano la Maserati in tribunale. Il resto è di qualche giorno fa, sono i 500 in mobilità dal 10 aprile e, come risposta, per 40 giorni, il blocco delle merci. Si tenta una schiarita, nei giorni scorsi al ministero del Lavoro, ma non va bene. Resta ora il mistero dei 618... E per domani è prevista un'assemblea. □ Fc.Ai.

Accordo alla Magneti Marelli A Potenza la «Paganelli» riassumerà subito 335 lavoratori su 383

POTENZA. Magneti Marelli è fatta. È stato siglato a Roma il sospirato accordo. Ad apporre la firma in calce, insieme alla Magneti Marelli, anche la Fiat, la Paganelli sud e i sindacati (Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilim/Uil). Le novità riguardano le conseguenze occupazionali della cessione alla Paganelli Sud della vecchia Magneti Marelli di Potenza, una azienda che produce motori per autoveicoli. Quali novità sono previste nell'intesa? La Paganelli sud dovrà assumere 335 dei 383 addetti dello stabilimento. Con la possibilità, per gli altri 48 dipendenti, di poter accedere a strumenti quali i prepensionamenti (35), l'esodo incentivato, la mobilità interstabilimentare e di intergruppo (13 restanti). Intanto per consentire la ristrutturazione degli impianti, tutti i lavoratori sono

posti in cassa integrazione straordinaria, i dipendenti torneranno in fabbrica, gradualmente, a partire dal settembre prossimo, periodo in cui comincerà l'attività di formazione professionale propedeutica alla produzione. Ma c'è di più. Il sindacato aveva battuto molto sul tasto delle garanzie per il futuro produttivo della Paganelli sud. Ebbene, l'accordo in questione prevede che la Fiat garantisca allo stabilimento di Potenza un volume di attività per un fatturato di almeno 21 miliardi di lire all'anno. Nel capoluogo lucano, la Paganelli sud - azienda di Cinisello Balsamo (Milano) - produrrà stampi per carrozzerie di automobili, tra cui la «Fiat Tipo» e i nuovi modelli di vettura che vedranno la luce nel nuovo stabilimento di S.Nicola di Melfi.

Chimica, alluminio, agricoltura: Porto Marghera deserta di fabbriche

Il «cavallo bianco» non trotta più Anche Vidal chiude: fuori in 110

Da 30mila a 18mila addetti in pochi anni. A Porto Marghera il polo industriale più importante del Nord-Est, chiude una fabbrica dopo l'altra. Giovedì è stata la volta della gloriosa Vidal, 110 dipendenti (chi non ricorda il bagno schiuma pubblicizzato dal cavallo bianco). In cassa integrazione i 274 della Sava di Fusina e i 115 di Alutekna. Alluminio, chimica, agricoltura la parola d'ordine è «chiusura».

NOSTRO SERVIZIO

VENEZIA. Porto Marghera, il polo industriale più importante del nord est, è passato in pochi anni da 30 mila addetti a poco più di 18 mila di oggi. In pochi giorni stanno chiudendo una dopo l'altra fabbriche «storiche», giovedì ha chiuso i battenti la gloriosa Vidal, l'azienda del famoso «cavallo bianco». Ora i 110 dipendenti dell'azienda che la multinazionale tedesca Henkel ha «messo in libertà» senza preavviso

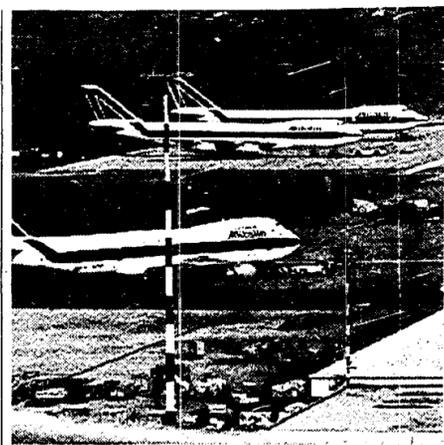
hanno chiesto un incontro col direttore della mostra del cinema di Venezia, Gillo Pontecorvo per denunciare l'assurdità della sponsorizzazione della prossima edizione della mostra del cinema (per 800 milioni) di fronte al loro licenziamento. Con un fonogramma dipendenti e il consiglio di fabbrica hanno informato il regista de «La battaglia di Algeri» che la fabbrica del famoso bagno schiuma, nata nel 1900,

ormai non esiste più.

Ieri invece è stato l'ultimo giorno di produzione alla Sava di Fusina, uno degli stabilimenti per la trasformazione dell'alluminio, primario con 274 lavoratori. Già ieri, 35 dipendenti sono stati messi in cassa integrazione, gli altri 235 inizieranno da domani. La «manovra» si concluderà, secondo gli accordi tra sindacati e Partecipazioni statali, entro il 15 giugno prossimo. Il motivo della chiusura della Sava è l'obsolescenza degli impianti. Ma è in forse anche il futuro dello stabilimento Alutekna (gruppo Alumix) di Marcon, una cittadina del Veneziano. Gli esuberanti sono 115 su 240 addetti. La ristrutturazione prevede la chiusura dello stabilimento di Marcon con il trasferimento di alcune produzioni a Porto Marghera e la dismissione

di altre attività. A sua volta l'impianto di Porto Marghera verrebbe ristrutturato e trasferito al caposettore Alumix.

Il 21 maggio scorso i sindacati sono stati informati della fermata (per 13 settimane e conseguentemente della messa in cassa integrazione) dell'impianto ammoniacale dell'Enichem agricoltura di Porto Marghera. Mentre la società Sidermarghera, che tre anni fa ha acquistato lo stabilimento Deltavaldamo di proprietà Iri per risanarlo, ha ancora in cassa integrazione 110 lavoratori. La lista non esclude il settore agro-alimentare: giorni fa hanno chiuso le «Malterie adriatiche», per la produzione di malto per birra. Il 30 giugno prossimo chiuderà i battenti la Cereol Italia del gruppo Ferruzzi che produce olio industriale ricavato dalla soia.



Trasporti: 7 giorni a rischio

Continua la raffica di scioperi. E il 12 giugno si bloccano gli aeroporti

Treni, aerei, ancora treni e poi ancora aerei. Prosegue la settimana «di passione» per quanti si spostano su e giù per l'Italia a causa di una vera e propria raffica di scioperi e micro-agitazioni che sino alla fine della settimana mettaranno a dura prova il «sistema» dei trasporti. Il 12 giugno, poi, si rischia la paralisi di tutti gli aeroporti italiani per lo sciopero del personale di terra aderente a Cgil, Cisl e Uil.

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. Inizia una settimana che potrebbe rivelarsi difficile soprattutto per il trasporto ferroviario.

Oggi. Possibili disagi al trasporto aereo per lo sciopero di 2 ore (dalle 6,20 alle 8,20) dei piloti Cisl dell'Ati. Domani. Nuova azione di lotta (con le stesse modalità) dei piloti Cisl Ati, mentre è rientrata l'astensione dal lavoro dei controllori di volo del centro di Firenze. Nelle ferrovie inizia una lunga serie di agitazioni proclamate dalla Fisast-Cisas (che si concluderà domenica) articolate in tre ore di sciopero quotidiano: sono esclusi dagli scioperi i macchinisti, il personale viaggiante e il personale di uffici e officine. Il personale di macchina del deposito locomotive di Pistoia sciopererà invece dalle 9 alle 18. La protesta è stata indetta da Filt-Cgil, Filt-Cisl, Uiltrasporti e Comu (coordinamento macchinisti uniti). Le ferrovie informano che, in concomitanza di questo sciopero, potrebbero verificarsi disservizi «che verranno limitati dall'istituzione di servizi sostitutivi».

Mercoledì 3. Parte l'offensiva nelle ferrovie: dalle 49 alle 18 scioperano i macchinisti del Comu (Coordinamento dei macchinisti uniti) cui hanno aderito gli autonomi della Fisast-Cisas.

Caldo il fronte delle ferrovie anche giovedì 4. A partire dalle 21 per 24 ore, sciopero nazionale dei ferrovieri della Fisast-Cisal, limitato ai lavoratori delle biglietterie, uffici, dogane e merci, cui aderiscono i macchinisti del Comu. Nel settore aereo qualche problema potrebbe verificarsi all'aeroporto di Fiumicino per uno sciopero (dalle 23,30 fino alle 24 di venerdì 5) del personale di terra aderente al sindacato autonomo Sanga.

Venerdì 5. Nuova iniziativa di lotta della Fisast-Cisal (dalle 10 alle 14) che interesserà il compartimento di Roma. La Fisast-Cisas, dal canto suo, organizza 24 ore di sciopero del personale degli uffici e delle officine. Sempre venerdì, a Roma, è prevista una manifestazione nazionale di tutti i ferrovieri contro la trasformazione dell'Ente Fs in spa. Al corteo organizzato dalla Fisast hanno dato la propria adesione il Comu, i Cobas del personale viaggiante e la Fisast-Cisas.

Sabato 6. A partire dalle 21 fino alla stessa ora di domenica, sciopero del personale viaggiante della Fisast.

Per il 12 giugno, infine, i sindacati confederali dei trasporti, Filt-Cgil, Filt-Cisl, Uiltrasporti, hanno proclamato 24 ore di sciopero nazionale del personale di terra degli aeroporti. Lo ha reso noto la Filt Cisl specificando che la decisione è da collegarsi alla situazione della vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro della categoria. Le trattative comunque non andranno, senza interruzione, a partire dal martedì di prossimo 2 giugno sulla parte economica e sull'inquadramento.

Il confronto tra le parti ha permesso finora di trovare un accordo sui temi delle relazioni sindacali, sul part-time e sulla contrattazione decentrata. Resta ancora da chiarire, secondo i sindacati, la quantità di riduzione dell'orario di lavoro. Sulla parte economica invece, sempre secondo le organizzazioni sindacali, restano distanti le posizioni tra le parti: i sindacati hanno presentato una piattaforma che prevede un aumento complessivo annuo medio di sei milioni, mentre l'Alitalia avrebbe offerto un aumento di circa quattro milioni.

Iritecna scende in sciopero

Otto ore di fermata per tutto il gruppo contro il nuovo piano industriale

ROMA. Il piano industriale presentato da Iritecna non piace al sindacato che dichiara il proprio dissenso sulle strategie e le opzioni di politica industriale, proclama il blocco degli straordinari e uno sciopero nazionale di 8 ore in tutte le aziende del gruppo, così da consentire lo svolgimento di assemblee in tutti i posti di lavoro.

In una nota, le segreterie nazionali della Fillea-Cgil, Filca-Cisl, Feneal-Uil ed il coordinamento nazionale dei delegati dell'Iritecna esprimono riserve sui contenuti del piano industriale presentato dall'Iritecna. «Tali indirizzi, se attuati, si rivelerebbero penalizzanti per il settore delle costruzioni: essi infatti pregiudicano un sostanziale abbandono, da parte delle partecipazioni statali, della presenza pubblica nel com-

parto, con pesanti ricadute sul piano occupazionale e sulla capacità di competizione e di presidio del mercato nazionale ed internazionale».

A parere dei sindacati sarebbe utile pervenire, prima del programmato incontro del 10 giugno, ad una modifica del piano «altrimenti - spiegano - insorge l'esigenza di una verifica, su questi problemi, con il governo e con l'Iri».

Per questa ragione i sindacati hanno deciso «la sospensione di ogni prestazione straordinaria, l'attuazione di un programma di mobilitazione e di lotta attraverso la sospensione del lavoro e lo svolgimento di assemblee da diffidarsi azienda per azienda». In questa prospettiva, le organizzazioni sindacali hanno proclamato 9 ore di sciopero in tutte le aziende del gruppo.