

Borsa
-1,73%
Mib 852
(-14,8% dal
2-1-'92)



Lira
Recupero
generale
Il marco
755,575 lire



Dollaro
Forte
ribasso
In Italia
1130,755 lire



ECONOMIA & LAVORO

Era annunciato con grande enfasi il comizio di Umberto Bossi a Pontedera, ma il senatur non si è presentato. Al suo posto Formentini. Ad ascoltarlo poche decine di persone

I sentimenti di una città in lotta contro la scelta del passato governo di finanziare lo spostamento di parte della produzione al Sud «La nostra lotta è per l'occupazione di tutti»

Gli operai non salgono sul Carroccio

Nella totale indifferenza lo «show» leghista alla Piaggio

PONTEREDERA. E alla fine la tanto pubblicizzata calata dei leghisti in difesa della fabbrica-simbolo di Pontedera si è risolta in una scampagnata di pochi amici che hanno trovato ad attenderli, davanti ai cancelli della mitica Piaggio, una comitiva di supporter altrettanto risicata. Una sorpresa positiva se si pensa che da queste parti il 5 aprile la Lega ha ottenuto il 5 per cento dei voti. Trenta, cinquanta persone? Non di più. Molte costrette, sembrava quasi per forza, ad avvolgere la loro ira operaia nel vessillo separatista della Lega e a palesarla attraverso significativi manifesti. Uno per tutti: «Paga e taci, somaro del nord». Non c'era neanche Umberto Bossi. Il senatur che tanto critica le spartizioni delle torte quando le fanno gli altri non ha voluto rinunciare alla possibilità di assicurarsi una fetta (o una fettona?) di quella che il consiglio comunale di Milano sta impastando in questi giorni. Ed è rimasto all'ombra della Madonnina approfittando, però, dell'ospitalità di Funari e, quindi, di un passaggio televisivo di oltre un'ora e mezzo.

Davanti ai cancelli, sotto la scritta «Piaggio e C.» incisa nel cemento più di cento anni fa, lo sparuto manipolo accorso ad ascoltare il Bossi-pensiero, si è trovato ad essere arringato da Marco Formentini, capogruppo alla Camera. Voracità della classe politica, le tangenti, i partiti «un'associazione di malviviti cui i soldi non bastano mai, impegnata a spartirsi la torta senza sapere chi l'ha fatta, senza un progetto forte», la necessità della Lega di farsi baluardo per non «portare tutta l'Italia in fondo al Mediterraneo, in Africa»: queste le argomentazioni, per così dire, di politica generale. Sul problema Piaggio il luogotenente di Bossi è stato esplicito.

Umberto Bossi alla fine ha rinunciato a scendere da «Pontida a Pontedera». E così, ai cancelli della Piaggio, davanti ad uno sparuto manipolo di manifestanti, si è esibito nel Lega-pensiero il capogruppo alla Camera, Marco Formentini. Ad ascoltarlo pochi leghisti doc e qualche operaio in attesa di entrare in fabbrica per il turno delle 13. Il problema dell'azienda è tale da non consentire spazio al folclore.

DALLA NOSTRA INVIATA
MARCELLA CIARNELLI

«A cosa serve andare a costruire un grande stabilimento in una zona del Sud dove manca del tutto un contesto capace di farlo diventare realmente produttivo? Così si spreca solo risorse. Per stare in Europa ci vuole una fabbrica come quella che c'è a Pontedera. Il meridione non ha bisogno di uno sviluppo fotocopia di quello industriale

del nord. Al sole possono svilupparsi meglio il turismo o l'agricoltura». Pomodoro e tintarella continuano evidentemente a rappresentare, nella visione leghista, l'unico sviluppo possibile per il Mezzogiorno. La sirena di fine turno è stata improvvisamente alzata dal deputato leghista che con un «Viva la libertà» è riuscito (con sol-



La linea di montaggio allo stabilimento di Pontedera

Tredici miliardi di utile nel '91 E l'azienda resta leader in Europa

La Piaggio spa, holding del gruppo Piaggio, ha chiuso l'esercizio 1991 con un utile netto di 12,9 miliardi contro i 12,1 del 1990. Il fatturato del gruppo nel 1991 - informa una nota aziendale - è risultato pari a 1.405 miliardi. Il 75% del fatturato consolidato deriva dall'attività motociclistica mentre il 18% deriva dal settore della componentistica e dei servizi all'industria ed il 7% dal settore biciclette (con la Bianchi).

Nel 1991 la società si è confermata leader dei mercati europei (quota complessiva del 28%, e del 39% nelle cilindrate sino a 50 cc) ed italiano (quota complessiva del 53%, e del 64% nelle cilindrate sino a 50 cc).

Il fatturato delle aziende facenti capo alla sub-holding Piaggio pro-ind è stato pari a 262 miliardi, mentre quello della Bianchi - che nel 1991 ha commercializzato 434 mila biciclette - è stato di 126 miliardi.

Nel 1991 il gruppo ha investito 114 miliardi di lire in immobilizzazioni tecniche, prevalentemente nel settore motociclistico nell'area toscana. Gli investimenti già realizzati per il polo produttivo pontederese per il periodo 1992-94, ammontano a circa 300 miliardi. Di questi 160 sono destinati alla joint venture P and D (51% Piaggio, 49% Daihatsu). La P and D a partire dal 1993 inizierà la produzione di minivan e mini pick-up a 4 ruote, con una capacità produttiva annua fino a 35 mila veicoli, creando 600 nuovi posti di lavoro.

lievo) a metter fine ai luoghi comuni in libertà che fino ad allora aveva fatto cadere sugli ascoltatori distratti, in parte in attesa proprio di entrare in fabbrica per andare a lavorare. Non è stata una grande idea quella della Lega di cercare di cavalcare la vertenza degli operai della Piaggio. Gli anticorpi di chi nella fabbrica ci è nato, che ogni giorno la vive sulla propria pelle, che ne è «invaso» ma né è anche parte integrante, hanno funzionato. Piaggio, qui a Pontedera, è un pezzo della vita di ognuno. Non solo della forza lavoro, ridotta via via nel tempo: nell'azienda nell'80 lavoravano 12.000 persone, oggi sono meno di cinquemila. Ma anche di quanti vivono dell'indotto, che abitano le case di quel «Villaggio Piaggio» co-

struito per le maestranze al tempo del fascismo completo di scuole, chiesa e giardinetti, abitato ora da un microcosmo in gran parte non più operaio. E di quelli, ancora, che estromessi dalla produzione per le progressive ristrutturazioni che sono riciclati nel terziario ma che nel cuore restano sempre «Piaggisti». E come potrebbe essere altrimenti? Le ciminiere della fabbrica fanno da cornice a questo paesone dalla vocazione industriale. Le strade portano tutte lì, a quei cancelli che la gente di qui vuole continuare a varcare per produrre, per contare, per vivere. Passano i camion che trasportano le ultime nate della catena di montaggio. «Vespa sì, c'è scritto sulla fiancata. «Piaggio, sì» potrebbe essere lo slogan degli operai in lotta. Ma,

sia chiaro, non contro la possibilità che altra gente come loro, bisognosa di lavorare ricca finalmente a trovare la sicurezza di un posto. Non è una lotta tra poveri quella che gli operai di Pontedera stanno portando avanti. È il desiderio di vedere le risorse distribuite meglio, in modo, comunque, di garantire la sopravvivenza di tutti. Cosa che la delibera del Cipi non fa. Franco Marchetti, del consiglio di fabbrica della Piaggio, subito dopo la esibizione leghista, dice: «Una manifestazione squallida su cui gli operai hanno ironizzato. Per Bossi, hanno detto, è più importante andare in tv che venire qui. Forse non ha voluto perdere l'occasione di appoggiare la proposta della Confindustria dei salari diversificati. Ma

è meglio che non sia venuto. Non siamo d'accordo che della vertenza Piaggio si parli perché Bossi ha deciso di «scendere» a Pontedera. È un interlocutore che noi non riconosciamo». Paolo Marconcini, segretario del Pds locale, ricorda che oggi comincia la trattativa tra azienda e sindacato in cui si discuterà il futuro della fabbrica. «Dovremo sostenere» dice - la difesa dell'occupazione e lo sviluppo produttivo dell'azienda come condizione indispensabile per assicurare nuovi investimenti in altre aree del paese, legando così gli interessi reali dei lavoratori del Nord, del centro e del Sud, non ai favori concessi a Mastella e De Mita ma ai temi della solidarietà, del lavoro e dello sviluppo di tutto il paese».

Ferme tutte le fabbriche: l'azienda tratti col governo Pirelli, ancora sciopero «La trattativa a Roma»

MILANO. Altre quattro ore di sciopero nel gruppo Pirelli, ieri, in aggiunta alle otto di mercoledì scorso, contro i colpi d'ascia di Marco Tronchetti Provera. Compatta l'adesione non solo negli stabilimenti in lotta per sopravvivere, come Villafranca e Tivoli dove da giorni i cancelli presidiati bloccano le merci in uscita, ma anche a Settimo dove nessuno crede alle promesse di rafforzamento: «La crisi mette in discussione la futura strategia del gruppo. Per questo nessuno si sente al sicuro», dicono alla Fulc del Piemonte. Di nuovo critica, infine, la prospettiva per Milano Bicocca. «Il sentimento coinvolge nella sorte di Villafranca e Tivoli», dice il leader Flicea Giorgio Reillo. Ma Bicocca è alle prese con nuovi guai diretti: ieri all'Assolombarda è stato comunicato nei dettagli il «piano esuberanti» di Milano, altri 200 colletti bianchi degli uffici centrali in aggiunta ai 300 collocati in mobilità dall'ultimo accordo. Grande attesa alla vigilia dell'incontro: «Vogliamo capire le ripercussioni sull'assetto produttivo e sullo sviluppo di ciascuna unità, i cavì, la Pirelli Spa e i pneumatici», spiega Roberto Polli dell'esecutivo. Si aprono giorni di teso dibattito, nel consiglio di fabbrica e nelle assemblee. La preoccupazione

Adesione compatta in tutti gli stabilimenti Pirelli alle quattro ore di sciopero di ieri, in aggiunta alle otto di mercoledì, dopo l'avvio formale (lo scorso 3 luglio) delle procedure di mobilità. La Fulc: «Per il caso Pirelli la sede è la presidenza del Consiglio», ma il governo tergiversa. Fabio Mussi: «Chi fugge dal Sud e chi vi scende coi soldi pubblici: ma con quale industrializzazione?».

GIOVANNI LACCABÒ

per il futuro è legata alla ricerca. Polli torna a chiedere l'arrivo rapido del confronto: «Prima di discutere esuberanti strumenti, vogliamo capire la proposta strategica». Ma nel frattempo, rispetto al grande sciopero di mercoledì 1 luglio, la situazione registra un peggioramento: dal 3 luglio Pirelli ha formalmente avviato le procedure delle quali 1.600 mobilità. Dice il leader Flicea Luciano Scapolo: «A maggiore ragione ora si impone, con celebrità, l'apertura del negoziato da parte del presidente Amato. Con lo sciopero abbiamo risposto a Pirelli e abbiamo sollecitato il ruolo del governo, ma sapendo che i tempi sono quelli della legge 223». Il negoziato dev'essere «complessivo», spiega ancora Scapolo. La sede è la presidenza del Consiglio. Non il ministero dell'Indu-

ustria, che comporterebbe il rischio di un ragionamento parziale, e comunque una strada già percorsa con l'ultimo accordo. Non il ministero del Lavoro, perché non si tratta di cercare ammortizzatori. E le procedure di mobilità già decollate? «Vuol dire che non sarà facile far retrocedere Pirelli. A maggior ragione deve entrare in gioco il governo». Obiezione: ma sarà comunque un negoziato condizionato dai tempi, quelli della legge 223. Che farete qualora per qualsiasi motivo Giuliano Amato tarderà a convocare le parti? La prossima settimana si riunisce il coordinamento: se entro quella data l'incontro non sarà ancora in calendario, assumeremo le decisioni necessarie. Il riferimento è alla «lotta dura»? «Certamente, siamo pronti ad inasprire le lotte, sen-



Lo stabilimento della Pirelli Bicocca a Milano

Riunione straordinaria in consiglio regionale. Intervento di Annibaldi Fiat assicura: Chivasso non muore Il Piemonte vede crescere la crisi

Crisi o rilancio? L'economia del Piemonte è a un difficile bivio, se ne è discusso in un consiglio regionale «aperto». Per Cesare Annibaldi, la chiusura della Lancia di Chivasso non intacca la capacità produttiva della Fiat e gli stabilimenti a Torino resteranno «il cuore dell'azienda». Ma non mancano dubbi sulle intenzioni di Corso Marconi. Chiesto un accordo di programma con governo, regione, forze sociali.

PIER GIORGIO BETTI

TORINO. Deindustrializzazione? A Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni esterne Fiat, la parola non piace, gli sembra uno slogan. In fondo, dice, non c'è nulla di irreversibile nella perdita di competitività dell'industria piemontese. La soluzione per la Lancia di Chivasso «non ha inciso sulla capacità produttiva della Fiat», l'auto resta un punto di forza, la nuova fabbrica a Melfi rafforzerà anche Mirafiori e Rivalta che continueranno a essere «il cuore dell'azienda». Il Piemonte, insomma, ha le potenzialità «per uscire bene». Vuol essere tranquillizzante il dirigente di Corso Marconi, ma resta contro corrente. L'accordo per la Lancia sarà pure positivo, «però mi trovo a firmare l'atto di morte dello stabilimento» si sfoga il sindaco di

Chivasso, Bruno Ardito: «Sulla chiusura ci hanno ingannato, e non sappiamo cosa porteranno le dieci aziende che dovrebbero impiantarsi nell'area». Piaccia o meno a certi orecchi, parla di deindustrializzazione anche il presidente della Giunta regionale Gianpaolo Brizio: le aziende più importanti «spostano altrove fette sempre più consistenti della loro produzione», che significa che qui «si produrranno sempre meno automobili, sempre meno computers e capi d'abbigliamento», e bisognerà prepararsi a «una profonda riconversione delle capacità industriali e finanziarie». «Porremo al governo - promette - la questione Piemonte». No, non è facile essere ottimisti in questo Consiglio regionale «aperto» in cui sono di scena i troppi malanni dell'e-



Vicenda Ilva In vista oggi il no della Cee

La Cee potrebbe aprire oggi una procedura di infrazione contro l'Italia per la ricapitalizzazione concessa dall'In all'Ilva. Secondo il commissario Cee per la concorrenza, Leon Brittan (nella foto), l'aumento di capitale di 650 miliardi di lire deciso dalle Partecipazioni statali a favore della società siderurgica potrebbe costituire un illecito aiuto di Stato. La decisione potrebbe essere presa nella riunione che la Commissione tiene oggi a Strasburgo. Pare che tutti i Commissari siano d'accordo tranne Filippo Maria Pandolfi, dopo che la chiusura in passivo del bilancio '91 dell'Ilva (una perdita consolidata di 503 miliardi) ha fatto slittare la possibilità della sua quotazione in Borsa, condizione per la ricapitalizzazione e il risanamento della caposettore dell'In per la siderurgia.

Legacoop Il Pds sarebbe per Pasquini alla presidenza

La riunione svoltasi a «Botteghe Oscure», cui ha preso parte la componente del Pds rappresentante nell'Assemblea nazionale della centrale cooperativa. Si sbloccerebbe così l'impasse determinatosi dopo la rinuncia di Ivano Barberini, attuale presidente delle Coop-consumatori, alla candidatura per la successione di Lanfranco Turci, eletto in Parlamento. Barberini era stato indicato in «pole position» fra i pretendenti alla presidenza da un sondaggio condotto da un comitato di tre «saggi».

Giuseppe De Rita contrario alle «gabbie salariali»

L'istituzione di retribuzioni differenziate per i lavoratori del nord e sud non trova d'accordo il segretario generale del Censis e presidente del Cnel, Giuseppe De Rita. Rilanciata dal vice direttore di Bankitalia Antonio Fazio e dal direttore generale della Confindustria, Innocenzo Cipolletta, l'idea è stata nettamente contestata da De Rita che ha negato l'opportunità di una legge che crei differenze: «Sono per l'omogeneità e quindi fautore della fisiologia del sistema: ogni cosa va affrontata in maniera fisiologica all'interno del sistema e non come se fosse una cosa a sé». La stessa logica induce De Rita ad essere contrario «ad ogni legge speciale e ad ogni intervento straordinario».

Maserati Iniziativa Pds De Tomaso condannato

La Pds ha riunito le delegazioni di Milano e Modena e, con Antonio Pizzinato, ha messo in cantiere importanti iniziative in appoggio alla lotta Maserati. Tra queste interventi verso gli enti locali, il ministero del Lavoro e una conferenza di produzione. Ieri intanto il pretore Antonio Iannelli ha condannato De Tomaso per attività antisindacale. È la seconda condanna per l'articolo 28. La vicenda risale a maggio quando, in risposta al presidio dei cancelli, De Tomaso aveva «messo in libertà», senza retribuzione, 400 lavoratori.

Fim e Cobas a ogni effetto sono sindacati rappresentativi

La Fim e la Confederazione unitaria di base hanno avuto ieri dal pretore Gianpaolo Muntoni il riconoscimento di «organizzazioni maggiormente rappresentative» sul piano nazionale e provinciale, e dunque sono titolari dei diritti sindacali finora monopolio di Cgil-Cisl-Uil: nomina delle rappresentanze aziendali, convocazione delle assemblee tribuite con partecipazione dei dirigenti esterni. La sentenza è stata pronunciata in una causa contro la Loggia, condannata per attività antisindacale per aver impedito l'attività ai dirigenti Fim. L'azienda si è anche vista annullare la cassa integrazione per non aver convocato il sindacato di Tiboni e l'accordo in questione, firmato con Fim-Fiom-Uilm, è stato dichiarato nullo.

FRANCO BRIZZO

conomia e dell'apparato produttivo piemontese. Nell'atrio di palazzo Lascaris trillano i fischi dei lavoratori della Fiat della Pinin Farina (400 licenziamenti annunciati), delle Acciaierie Ferrero. Nell'elenco, in carmine bianco e berrettuccio arancione, siedono le ragazze delle mense di Chivasso che non sono comprese nell'accordo di riassunzione. Sono 10 mila, complessivamente, i lavoratori messi «in mobilità», e almeno 2 mila, denunciano i sindacalisti, passeranno in disoccupazione entro un paio di mesi. Asti e Alessandria si accingono a scioperi provinciali. E vede un orizzonte decisamente nero il segretario dell'Api Severino Conti: quest'anno sono già mezzo migliaio le aziende in cassa integrazione, l'aumento è del 30 per cento.

Come reagire ai rischi di declino? Melfi - chiede dubbioso il segretario regionale della Cgil Claudio Sabatini - è davvero agguaitata, come sostiene la Fiat? Semplici trasferimenti di aziende dal nord al sud non sarebbero utili al Paese, perciò il sindacato difenderà l'apparato produttivo del Piemonte, che deve però essere riqualificato in termini di prodotto e di innovazione: occorrono «altre filiere produttive e tecnologiche da inserire in questa regione», realizzando una nuova industrializzazione; e dev'essere la Regione, dotata di effettive competenze nel settore industriale, a indicare le priorità e le scelte sulla base di progetti concreti. Luciano Marengo, consigliere regionale della Quercia, auspica un «accordo di programma» che partendo dalla Regione coinvolga governo, imprenditori e sindacati. È però un cattivo sintomo, lamenta Paterno della Cisl, che nel suo programma il presidente del Consiglio Amato abbia dedicato poca o nessuna attenzione ai problemi occupazionali. Per l'on. Rocco Larizza del Pds, il governo che concede cospicui finanziamenti ai grandi gruppi «ha il dovere di chiedere alla Fiat che fine hanno fatto le risorse pubbliche». E l'elenco completo dei trasferimenti, dice il sen. Lucio Libertini di Rifondazione comunista, dovrà essere reso pubblico. Si farà? Il ministro per le Regioni Raffaele Costa (è intervenuto anche il suo collega delle Poste, Pagani) assicura che sì, entro luglio fornirà il «quadro completo degli interventi pubblici» perché si deve sapere come è stato speso il denaro della collettività. Bene, staremo a vedere.