

La Ig metal lancia la sua proposta: anno sabbatico, part-time e settimana di 35 ore. L'inizio della trattativa è stato fissato per l'11 novembre. Ieri un primo incontro

Intanto la Daimler Benz (50mila esuberanti nel '94) annuncia un taglio dei dividendi. E in Giappone per aumentare i consumi il governo propone week-end più lunghi

# Volkswagen, sugli orari è subito guerra

## I sindacati affilano le armi: troppi soldi in meno e poi...

Comincia l'11 novembre la trattativa fra sindacati e Volkswagen sulla proposta dell'azienda di riduzione dell'orario e del salario. Ieri incontro informale con il consiglio di fabbrica. La Ig metal lancia le sue proposte: part time e anno sabbatico. Intanto la Daimler annuncia un taglio dei dividendi. E in Giappone il governo propone un allungamento del week-end per aumentare i consumi.

### RITANNA ARMENI

ROMA. La trattativa sulla settimana cortissima e il salario più leggero è di fatto già iniziata. La presidenza e il Consiglio di fabbrica della Volkswagen si sono incontrati ieri a Wolfsburg, nella sede della casa automobilistica tedesca, per una riunione definita di "routine", nel corso della quale però è stata affrontata, fra l'altro, la questione della riduzione dell'orario di lavoro da cinque a quattro giorni alla settimana. Lo ha fatto sapere un portavoce della Volkswagen, senza però rivelare ulteriori dettagli. La riunione di ieri ha affrontato solo marginalmente il tema dell'orario di lavoro, ha detto il portavoce. La casa di Wolf-

sburg ha preferito mantenere il riserbo, non far sapere i particolari e nemmeno il calendario dei colloqui, per non creare da parte dell'opinione pubblica e dei media eccessive aspettative «che potrebbero nuocere al negoziato». È sceso invece nel merito della questione della riduzione della settimana lavorativa da cinque a quattro con relativa riduzione del salario il presidente della Ig metal Klaus Zwickel che, in una conferenza stampa, ha precisato le posizioni del sindacato. Il sindacalista ha annunciato che probabilmente il prossimo 11 novembre comincerà la trattativa vera e propria con la Volkswagen. E che il

sindacato non andrà solo per ascoltare. Deve essere chiaro, ha detto Klaus Zwickel, che «non tutti possono o vogliono vendere un giorno libero in più con un salario in modo conseguente». Il sindacato vuole andare a vedere quali sono i punti effettivamente deboli del processo produttivo, in che modo si può lavorare a tempo ridotto e l'effettiva entità della riduzione del salario. E pare di capire che non è d'accordo che il salario si riduca di un quinto come se la settimana fosse di cinque giorni e non di sette. Vuole, in poche parole, riesaminare tutti i punti della proposta aziendale. E comunque chiede che la Volkswagen rinvii ogni decisione di riduzione del personale e ogni licenziamento. Per ora - ha suggerito il presidente dell'Ig Metal - si può ridurre l'orario in modo volontario introducendo il tempo parziale o l'anno sabbatico. Oppure - ha proseguito - si può pensare di anticipare la settimana di lavoro a 35 ore che sarebbe dovuta entrare in vigore nel 1995. In questo caso i sindacati rinuncerebbero a quell'aumento dell'1,4 per

cento che lo stesso accordo prevede. Mentre a Wolfsburg i sindacati del settore si incontrano con i vertici della Volkswagen per discutere dell'introduzione della settimana lavorativa di quattro giorni e quindi evitare almeno 30.000 licenziamenti da qui al '95, la Daimler-Benz ha annunciato di avere in programma un taglio del dividendo '93 rispetto ai 13 marchi per azione versati l'anno scorso. A dare l'annuncio è stato lo stesso presidente della Daimler-Benz, Edzard Reuter, che in un'intervista radiofonica, ha affermato che la crisi rende necessari dei sacrifici non solo da parte dei dipendenti, ma anche dagli azionisti. La Daimler ha già detto di voler tagliare 49.000 posti di lavoro su un totale di 365.000, di cui 27.000 nella divisione auto Mercedes-Benz, ed ha preannunciato oneri eccezionali per ristrutturazione per 1,5 miliardi di marchi nel secondo semestre di quest'anno. Si prevede che le perdite nette saranno così a 3 miliardi di marchi a fine anno contro un utile di 1,35 miliardi nel '92. Il tema dei tempi di lavoro

attraverso ormai il mondo e si pone perfino nel laboriosissimo Giappone dove il governo ha lanciato una nuova proposta. Le festività nazionali giapponesi potrebbero essere celebrate di lunedì o venerdì nei prossimi anni, per allungare a fine settimana e permettere ai lavoratori di godere meglio i

ministeri interessati, ha dichiarato ieri a Tokyo il portavoce del governo Masayoshi Takemura, stanno esaminando la possibilità di rendere mobili le festività nazionali per migliorare la qualità della vita dei cittadini, ridurre il monte ore di lavoro annuale e stimolare la ripresa economica attraverso un

aumento dei consumi. I responsabili dei vari dicasteri, ha precisato Takemura nel corso di una conferenza stampa tenuta dopo una riunione di gabinetto, hanno già espresso parere favorevole alla proposta in questo senso, fatta dal ministro della funzione pubblica Koshiro Ishida.



L'uscita degli operai della Volkswagen dopo il turno della mattina

# «Settimana cortissima da buttare? Sarà l'orario la nuova frontiera»

### GIORGIO CREMASCHI

Non mi convince la stroncatura dell'esperimento Volkswagen, operata da Vittorio Capecchi su queste pagine. Certamente la riduzione dell'orario di lavoro a 32 ore settimanali su quattro giorni, con pari riduzione di salario, non può essere semplicemente trasferita da noi vista anche la differenza di potere d'acquisto tra un operaio tedesco e uno italiano. È altrettanto vero che la crisi industriale italiana va affrontata con un progetto complessivo che tocchi la qualità dello sviluppo e l'impiego delle risorse, la formazione e l'istruzione. Ma tutto questo non cancella la necessità di mettere in campo misure immediate per tutelare il lavoro nella ristrutturazione industria-

le in atto. Oggi, nelle piccole fabbriche dove non si esporta, lavoratrici e lavoratori possono essere buttati in mezzo alla strada dalla sera alla mattina, dove invece si lavora per l'esportazione le 50, 60 ore settimanali sono la normalità. Nelle grandi imprese siamo di fronte a un crescendo di tagli massicci di personale, rispetto al quale l'unica misura che ha il consenso della Confindustria, e nei fatti, del governo è la cosiddetta «mobilità lunga», cioè una disoccupazione assistita per un massimo di sette anni, fino al raggiungimento della pensione. Anche nei grandi gruppi, licenziamenti e straordinari vanno di pari passo: alla Fiat Mirafiori si lavora per tre turni, notte compresa, sulle li-

nee della Punto, mentre in altre linee migliaia di lavoratori sono in cassa integrazione. Il rischio concreto che abbiamo di fronte è quello di una frammentazione senza precedenti nel mondo del lavoro: disoccupati, lavoratori precari più garantiti e privi di qualsiasi diritto, in cassa integrazione o in straordinario permanente effettivo, ogni area del mondo del lavoro separata, quando non contrapposta, rispetto alle altre.

In questo quadro, che significato avrebbe l'applicazione in Italia della settimana di 32 ore? Prima di tutto è bene chiarire che con l'ultima legislazione sui contratti di solidarietà un accordo di modello tedesco applicato da noi vedrebbe il 75% della perdita salariale dei lavoratori coperto dallo Stato. Nella sostanza 32 ore di

lavoro sarebbero retribuite come 38, con una perdita salariale del 5%. Questa misura, se generalizzata, permetterebbe di trattenerne al lavoro decine di migliaia di lavoratrici e di lavoratori. Anche in questo caso avremmo un intervento assistenziale dello Stato, ma si può ben convenire sul diverso valore sociale di finanziamenti pubblici tesi a mantenere occupate le persone, piuttosto che ad assistere la disoccupazione, e magari, il lavoro nero. In secondo luogo accordi di questo tipo comporterebbero un segnale psicologico rievantissimo: la scelta di non licenziare da parte delle grandi imprese sarebbe un segnale di fiducia sul futuro ben più valido di tante prediche televisive. In terzo luogo la settimana di

quattro giorni rappresenterebbe una concreta sperimentazione di quei nuovi regimi di orario, che dovremo ben mettere nella nostra agenda, se non vorremo che il continuo incremento di produttività del lavoro annulli totalmente gli effetti positivi di qualsiasi ripresa economica. È evidente che oggi non sono praticabili né le 32 ore pagate altrettanto, nel tempo insopportabile per il reddito dei lavoratori, né quelle pagate 40, insostenibili per le imprese. Ma proprio per questo l'applicazione generalizzata dei contratti di solidarietà può significare una soluzione di compromesso che apra una finestra sul futuro. Questa soluzione va inquadrata in un'iniziativa più ampia sugli orari, contrattuali e di legge, che abbatta gli straordi-

na, incentivi alle riduzioni di orario a parità di salario e premi, misura più consistente di quanto oggi previsto, a quelle imprese che assumano personale a seguito di riduzioni di orario. In questo quadro le ore medie settimanali assumerebbero nuove basi di concretezza. Qui sta il nodo politico della questione. La Confindustria e i gruppi prevalenti nel capitalismo italiano respingono il «modello tedesco» perché puntano ad una stabilizzazione conservatrice della crisi. Questa strategia si fonda sul liberismo selvaggio nelle politiche economiche e, sul piano sociale e culturale, sulla costruzione di barriere civili che rendano permanente la frammentazione del mondo del lavoro. Come? Ripristinando di fronte alla disoccupazione una

Verso la 1ª Conferenza delle donne del Pds

**MANIFESTO PER LA RIDUZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO**

Ne discutiamo con:  
Gavino Angius, Pierre Carniti, Giuseppe Chiarante, Sergio Cofferati, Massimo D'Alena, Claudio De Vincenti, Pietro Ingrao, Gianni Mattioli, Fabio Mussi.

Roma, venerdì 15 novembre 1993, ore 16-19  
Sala ex Hotel Bologna, via di Santa Chiara

Area politiche femminili Pds  
Gruppo interparlamentare donne

# Indiscrezioni dall'assemblea Iata. Dopodomani presentato al ministro Aumenti bloccati e 1800 tagli le conseguenze del piano Alitalia

È pronto il piano di risanamento dell'Alitalia, che per fine anno prevede un deficit maggiore del previsto. Il piano è già stato inviato all'Iri. Prodi lo illustrerà ai sindacati venerdì. Si parla di 1.000-1.800 prepensionamenti, contratti di solidarietà e blocco del turn over. E soprattutto di sospensione degli aumenti che il personale viaggiante, soprattutto i piloti, dovrebbero ricevere da gennaio.

### RAUL WITTENBERG

ROMA. Il piano di risanamento dell'Alitalia è alle battute finali. Ieri era circolata la notizia della sua consegna al ministro dei Trasporti Raffaele Costa, poi smentita dal ministro stesso. Ma il piano è già sul tavolo del presidente dell'Iri Romano Prodi, che dovrebbe presentarlo ai sindacati venerdì prossimo 5 novembre. A parte alcune indiscrezioni, che parlano di oltre mille prepensionamenti e di congelamenti retributivi, nulla è trapelato né dall'Iri, né tanto meno dall'Alitalia. Quasi certamente si tratterà di una cura dimagrante per la compagnia di bandiera, che ha chiuso il primo semestre '93 con una perdita di 214 miliardi ed un aumento dell'indebitamento finanziario netto da 694 a 1.244 miliardi, mentre l'indebitamento dell'intero gruppo ha toccato i 2.065 miliardi. A fine anno i valori negativi saranno peggiori

del previsto: alla crisi del trasporto aereo internazionale, che colpisce tutte le compagnie, si aggiunge la recessione particolarmente pesante in Italia.

La conferma del fatto che siamo alla vigilia della pubblicazione del piano è venuta da Dallas, dove si sta svolgendo l'assemblea generale della Iata, l'associazione internazionale delle compagnie aeree. Come dicevamo, venerdì - quando Prodi sarà tornato dal Giappone dove si trova per i problemi della siderurgia - il piano dovrebbe essere illustrato ai sindacati. E sulla sua versione definitiva, l'amministratore delegato Giovanni Bisignani a Dallas non ha voluto fare anticipazioni. Tuttavia sono insistenti le voci su un taglio al personale con prepensionamenti per 1.000-1.800 dipendenti, contratti di solidarietà e blocchi del turn-over nel trien-

no 1994-96. E qui siamo alle consuete misure di ristrutturazione. Ma fa scalpore una ulteriore ipotesi volta a mettere sotto controllo il costo del lavoro: dovrebbero essere negoziati di nuovo gli incrementi retributivi al personale navigante (anzitutto i piloti) già concordati, e che dovevano essere erogati a partire dal primo gennaio 1994. In sostanza si punterebbe al congelamento degli stipendi al livello del '93.

I sindacati, ancora all'oscuro del piano almeno nei suoi dettagli, vivono una vigilia di forte attesa mista a preoccupazione per le voci di interventi e tagli che si accavallano alle smentite ufficiose. «Una attesa che non ci fa dormire certo sonni tranquilli - confessa il segretario nazionale della Uiltrasporti, Guido Moretti - perché temiamo che dal piano scaturiscano tagli di personale e soppressioni di collegamenti, proprio il contrario di quanto chiediamo noi, cioè il rilancio degli investimenti. Peraltro in molti settori il personale non è certo in esubero, come nell'area commerciale. L'Iri dovrà peraltro rispettare gli impegni di intervento nei bilanci della compagnia, quanto mai necessari in un momento di forte concorrenza internazionale».

Anche i piloti sono in ansia. Sul ventilato congelamento delle retribuzioni il comandante Buontempi dell'Appl avver-

te: «Certo, se come qualcuno dice, ci bloccheranno gli aumenti contrattuali in corso, sarebbe un fatto molto grave, considerando che altre categorie, come gli assistenti di volo che sono i più pagati d'Europa, hanno già avuto tutto quanto spettava loro». E l'Appl lancia un appello contro il ridimensionamento dell'Alitalia. «Non abbiamo ancora alcuna indicazione - ha detto Buontempi - per cui ci riserviamo un giudizio solo dopo l'incontro del 5. Vorremmo però che il piano non si limitasse a tapare dei buchi, ma puntasse al rilancio e alla soluzione dei problemi strutturali. Ormai in tutto il mondo si punta su grossi accordi fra compagnie, come suggerito dalla stessa Iata per fronteggiare la crisi. Se l'Alitalia non si muoverà su questa linea c'è il rischio che essa diventi un vettore di serie B. In linea di principio non siano contrari ai tagli purché in un'ottica di sviluppo».

Tempi duri per il trasporto aereo, dunque. E intanto i sindacati autonomi dei controllori di volo Anpac e Licta annunciano due ore di sciopero nazionale degli uomini radar domenica prossima, dalle 7 alle 9. Inoltre la Licfa fermerà i suoi nel centro di assistenza di Fiumicino anche dalle 11 alle 13, sempre di domenica 7 novembre.

# È nata la federazione delle aziende della mobilità Tutti i trasporti in viaggio verso la Confindustria

In Confindustria nasce una nuova organizzazione: la Federtrasporto, che mira ad associare tutte le imprese che operano nella mobilità. Per ora quella su terra, nel futuro ci sono gli armatori e si spera anche sull'Alitalia. La confederazione di Abete si avvia a diventare l'unico rappresentante dei datori di lavoro, tranne il commercio. Mortillaro a Costa sugli esuberanti nelle Fs: «Vogliamo essere giudicati sui fatti».

ROMA. La Confindustria diventa l'unica organizzazione che rappresenta i datori di lavoro in Italia, tranne il commercio. L'Asap, l'associazione delle società dell'Eni, si scioglie entro la fine dell'anno e i suoi funzionari stanno cercando nelle aziende di origine. Sulla stessa strada è l'Intersind, che organizza le aziende delle ex Partecipazioni statali. E ieri è toccato al mondo dei trasporti. Ieri nel palazzo di via dell'Astronomia il direttore generale della Confindustria Innocenzo Cipolletta e il presidente dell'Agens (Agenzia dei servizi) hanno annunciato la costituzione della Federtrasporto, una federazione confindustriale che si ripromette di organizzare tutte le associazioni di imprese del settore che operano in terra, in mare e nell'aria.

Il trasporto su terra. Ma i promotori della federazione prevedono come prossimo l'ingresso della Confindustria, l'associazione degli armatori privati già inquadrata nella Confindustria. E Mortillaro non rinuncia al sogno di avere al suo fianco anche l'Alitalia. Alla base dell'iniziativa c'è la necessità di far fronte al gigantesco business che i trasporti costituiscono nel breve e medio periodo. Mentre Mortillaro cita i 370 miliardi che si spendono per i trasporti, di cui 54mila a carico del bilancio statale («al secondo posto dopo la Sanità»), Cipolletta sottolinea che la Confindustria per il settore punta all'efficienza, l'economicità e l'occupazione; precisando che le imprese hanno un forte interesse ad avere un sistema di trasporti che funzioni bene - soprattutto adesso che questo settore è diventato un segmento fondamentale

**IL SALVAGENTE regala un libro**

i primi cento abbonati di novembre (sostenitori 50.000 lire, a 6 mesi 40.000) riceveranno in omaggio «OSTERIE D'ITALIA»

**DI ARCIGOLA SLOW FOOD**  
oltre 600 pagine, 1.200 locali, regione per regione, edizione 1993 rilegata

il versamento va effettuato sul conto corrente postale n. 22029409 intestato a Soci de l'Unità - soc. coop. art via Barberia, 4 - 40123 Bologna specificando nella causale «abbonamento a Il Salvagente»