

Economia & lavoro

BORSA	LIRA	DOLLARO
In ribasso Mib a 1204 (-1,87%)	In lieve calo Marco a quota 975,94	In lieve calo In Italia 1650 lire

«Prima della fine del prossimo anno non vedo l'uscita dal tunnel della recessione»
Il presidente della maggiore industria italiana dà ragione agli «oracoli» più pessimisti

Nuova cassa integrazione negli stabilimenti del gruppo: in dicembre ruoteranno fuori dagli stabilimenti da 12 a 45 mila persone
Restano all'orizzonte i rischi di espulsioni

Agnelli: «La crisi durerà a lungo»

«Ripresa forte ma lontana» e alla Fiat nuova cassa integrazione

Un Gianni Agnelli pessimista ha dichiarato in un convegno che la crisi potrebbe continuare per tutto il 1994. Ma nel prossimo giugno si esaurirà la cassa integrazione straordinaria che la Fiat usa per ridurre la produzione (ieri è stato annunciato che in dicembre la subiranno da 12 a 45.000 lavoratori per settimana). Sempre più concreto il rischio di espulsione per migliaia di operai e impiegati

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO Due fatti gravi di conseguenze per migliaia di lavoratori sono avvenuti ieri a Torino. Intervendo ad un convegno sul futuro dell'industria automobilistica, Gianni Agnelli ha smorzato ogni facile ottimismo. «Qualcuno prevede la ripresa a metà '94 e qualcuno pensa che bisognerà ancora soffrire tutto il prossimo anno. Io sono tra i pessimisti. Nello stesso momento la Fiat-Auto comunicava ai sindacati la solita ragione di cassa inte-

grazione rimarranno a casa il prossimo mese da 12.000 fino a 45.000 lavoratori per settimana, tagliando la produzione di 44.600 autoveicoli. Esaurita la cassa integrazione ordinaria, quella che la Fiat sta usando per le fermate settimanali è la cassa straordinaria. Ma anche questa finirà nel giugno '94. Cosa succederà allora, se la crisi continuerà a picchiare duro, come prevede lo stesso Agnelli? «Bisognerà tener la gente temporaneamente fuori

ha risposto il presidente della Fiat - usando gli ammortizzatori sociali. Cosa significa temporaneamente? Non si può dire».

È la conferma che la Fiat si prepara ad espellere quei 20.000 lavoratori di cui si è parlato nei giorni scorsi? Ed è probabile che lo faccia assai prima del prossimo giugno? Può darsi. «Continuamo - ha detto Agnelli - a percorrere la strada del rigore nel contenimento dei costi e nel recupero di efficienza. Pensiamo ad interventi che permettano di rendere più flessibili i rapporti di lavoro di ridurre il costo, che in Europa è mediamente il più elevato al mondo e di alleggerire il peso degli oneri sociali che costituiscono una vera e propria tassa sull'occupazione». Quando la crisi finirà, ha aggiunto, si ripartirà con un'impegnata vertenza. Ma impennata solo per tornare ai livelli ante-crisi perché «la cre-

scita del mercato prevista per i prossimi anni sarà molto lenta e assai incerta».

In ogni caso conferma Agnelli, la Fiat dovrà cercare di cavarsela da sola perché in Europa «alcune concentrazioni minori sono avvenute mentre altre quelle di maggiori dimensioni non sono mai riuscite. Quello che appare certo è che un processo di razionalizzazione e concentrazione do-

vrà interessare l'industria dei componenti». Questo «scenario economico-politico» è stato confermato da Martin Bangemann, responsabile per gli affari industriali della Cee. «Siamo d'accordo con le concentrazioni se servono a migliorare la concorrenzialità», il commissario Cee si è scusato di dover parlare di «politica industriale» spiegando che questo termine non ha più nul-

la a che fare col gergo statale, col protezionismo e con qualsiasi cosa attenti ai «canoni del liberosmo. Ma cos'è allora la politica industriale per cui la Cee spenderà 400 miliardi di Ecu (quasi 750.000 miliardi di lire), metà dei quali entro il 2007? «Creare un ambiente - risponde Bangemann - in cui le decisioni dell'industria possano essere positive».

Fare da «ola in Europa vorrà dire, per la Fiat, diventare competitiva nelle autovetture di fascia-media le più diffuse nel vecchio continente. Adesso la Fiat è impegnata nel lancio della «Punto» (le cui linee di montaggio a Mirafiori e Termoli Interese sono escluse dalla cassa integrazione) per recuperare terreno sul mercato italiano. Ma la partita decisiva in Europa se la giocherà con la «Tipo C», il modello destinato a sostituire la «Tipo», che non regge più il mercato. Infatti ieri

è stato annunciato che le linee della «Tipo» resteranno ferme 5 settimane a Rivalta e 2 a Cassino. Di 5 settimane sarà pure la fermata produttiva per la «Uno» a Mirafiori, per la «Dedra» a Rivalta, per l'«Alfa 164» e la «Y10» ad Arese (dove metà dei lavoratori rimarranno a casa per un mese, il che rafforza i timori sulla sorte della fabbrica lombarda).

Il numero complessivo dei cassintegrati sarà di 12.700 nella settimana dal 6 al 12 dicembre, di 12.600 dal 13 al 19, di 31.600 dal 20 al 26, di 44.600 dal 27 dicembre al 2 gennaio e di 15.600 dal 3 al 9 gennaio. È stato pure concordato che coloro che non saranno in cassa integrazione lavoreranno l'8 dicembre (Immacolata Concezione) mentre sulle linee della «Punto» a Mirafiori si lavorerà la notte di domenica 13 dicembre per non dover andare in fabbrica la notte di Natale.



Gianni Agnelli

Bruno Trentin - dimostra una notevole povertà culturale all'estero esiste maggior fantasia e senso di responsabilità. Non si utilizza una forza lavoro come una partita di mucche». Le proposte di Confindustria - ha proseguito - sono cose da Mediceo Ad Abete - ha continuato Trentin - consiglio di occuparsi di ricerca scientifica, innovazione tecnologica, qualificazione professionale, tutte materie per le quali la sua associazione e l'Italia sono in coda alle classiche». Secondo il segretario generale della Cgil per l'occupazione «non ci sono neppure i programmi di ricerca e sviluppo. Le esercitazioni antinucleari sono un altro esempio di come non potranno fare a meno di fare conti» e che siano necessarie «strategie complessive» per affrontare mentre nel decreto sull'occupazione approvato dal consiglio dei ministri si affrontano i fenomeni con parzialità assoluta, con tempi e modalità ordinarie».

Ed ecco ieri, al di là del dibattito una proposta concreta viene dalla Fiom torinese che ha chiesto una trattativa con la Fiat proprio sull'orario per un governo effettivo degli orari di fatto che come si sa, sono di gran lunga superiori a quelli contrattuali e per nuovi strumenti legislativi che mantengano il lavoro

LA POLEMICA

Agli antipodi le ricette per salvare l'occupazione

Trentin, Abete, Fiat: sull'orario è guerra aperta

Sulla riduzione dell'orario di lavoro è polemica senza esclusione di colpi. Abete: «È un'idea antistorica, meglio la flessibilità, i turni e le deroghe contrattuali». Trentin: «Le proposte di Abete sono medievali. In Italia nei confronti dei lavoratori vige la logica dell'usa e getta». Agnelli: «Se riduciamo l'orario perdiamo competitività e vincono i giapponesi, meglio la cassa integrazione».

già da alcune settimane ripete il suo no ad ogni revisione degli orari e ripete la ricetta della flessibilità selvaggia, di nuovi turni e di deroghe ai contratti di lavoro, è sceso ieri anche l'avvocato Agnelli. Per il capo della Fiat, (che proprio ieri ha peraltro annunciato consistenti programmi di cassa integrazione), una politica di riduzione degli orari di lavoro come quella decisa dalla Volkswagen potrebbe essere pericolosa per l'industria italiana ed europea dal momento che rischierebbe di farle perdere competitività. «La riduzione degli orari - ha detto Agnelli - dovrebbe essere comunque considerata nell'ambito di una politica globale ma provocherebbe in ogni caso una perdita di competitività dell'Europa rispetto a Stati Uniti e Giappone. Questo porterebbe al protezionismo».

La ricetta quindi per l'avvocato è quella applicata abbondantemente nella sua azienda e cioè, come ha detto ieri in un convegno sul futuro europeo dell'auto «Tenere i lavoratori temporaneamente fuori dalla fabbrica utilizzando gli ammortizzatori sociali».

La riduzione degli orari non piace neppure al commissario Cee per gli affari industriali Martin Bangemann. Ancora una volta sotto accusa la Volkswagen «Lavorare quattro giorni alla settimana - ha detto

Bangemann - significa produrre meno e limitare l'innovazione. Se i salari rimangono invariati per una produzione minore le difficoltà aumenteranno». Il fronte sindacale attacca il presidente della Confindustria e difende la possibilità che, anche in Italia si vada ad una riduzione dell'orario di lavoro e che se ne cominci a discutere subito il presidente della Confindustria ha dichiarato il segretario generale della Cgil

Ecco le coordinate dell'«autoriforma»: unità, regionalizzazione, democrazia interna. Ma intanto i pensionati superano gli attivi

La scommessa di una Cgil più... anziana

La relazione di Epifani ha aperto la Conferenza di organizzazione della Cgil. I capisaldi dell'«autoriforma» del sindacato di Corso d'Italia: l'opzione dell'unità (a «piccoli passi»), un decentramento fondato sulla regionalizzazione e la «sburocratizzazione» le nuove regole (ancora indefinite) per la formazione dei gruppi dirigenti. Intanto, nel tesseramento i pensionati superano per la prima volta gli attivi



Bruno Trentin

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA Tante cose da cambiare non molte indicazioni per capire come si deve cambiare. Guglielmo Epifani numero due del sindacato di Corso d'Italia non ha aperto con una (lunga) relazione introduttiva la Conferenza di organizzazione Cgil. Un'analisi a tratti impietosa che delinea il quadro di un sindacato il cui «motore organizzativo» perde colpi. Tuttavia le ricette per uscire dall'impasse sono più che mai «aperte»: si dice cosa dovrà essere la Cgil «autoriformata» ma non sono precisati i tempi e i conti non concreti di questo processo che dovrà avere come suo traguardo un sindacato «fondato sull'unità come obiettivo e vincolo strategico sulla solidarietà e i diritti come valori programmatici e fondativi sulla democrazia co-

mo line e metodo costitutivo». Anche perché come spiega lo stesso Epifani dalla tribuna ai mille e più delegati il tesseramento non va con conseguenze non indifferenti. Anche se i dati sono ancora parziali per la prima volta - e chissà se è un passaggio storico - in casa Cgil i pensionati iscritti superano i lavoratori attivi. Nel 1992 gli attivi erano 2.655.041 (+2,41%) e i pensionati 2.545.966 (+4,01%). Alla vigilia di settembre si registra un ulteriore massiccia flessione delle scartature dei lavoratori attivi (circa 100 mila in meno) e di una nuova ondata di tessere tra i pensionati (130 mila in più). È evidente che per un sindacato generale dei diritti e della solidarietà la «dignità» dell'iscritto allo Spi è esattamente la stessa di quella del metalmeccanico

Ma è altrettanto vero che questa è una morsa di tessere - per il sindacato della Cgil dal mondo del lavoro - va in qualche modo arrestata tra l'altro dice Epifani «presto una battaglia per un «reinsediamento sociale» della confederazione verso quel vasto magma di «nuovi mestieri» a cavallo tra il lavoro autonomo e quello dipendente. Il problema è che

non servono soluzioni soltanto organizzative, ci vuole un po' di politica». I capisaldi dell'«autoriforma» secondo il numero due di Corso d'Italia sono: «figli legittimi del progetto varato al congresso di Rimini (il cui vero limite spiega Epifani) si chiama è stato il non aver compreso appieno l'importanza di una dotazione economica e di occupazionale strutturale e non solo

conjunturale». Il primo è la scelta dell'unità con Cisl e Uil la strada proposta è quella dei «piccoli passi» perché troppe sono ancora le differenze di concezioni su questioni di mandato e di associazione. Dunque unificare i servizi avviare un dibattito tra quadri e delegati e rivedere le Rsu. Il secondo tema è il riappre-

del potere all'interno dell'organizzazione. La proposta è quella di rafforzare le strutture di base (dai Comitati degli iscritti ai comprensori) e soprattutto i Reg. Anzi che «mangeranno» potere e funzioni al Centro Nazionale e alle Categorie regionali (che praticamente spariranno). Una Cgil «regionalizzata», dunque, ma «unitaria». È da capire però come si concretizzerà questa ipotesi, l'altra faccia della medaglia è la cosiddetta «sburocratizzazione», che comporta gli annunciati tagli all'apparato privilegiando il volontariato e la militanza (e il risparmio). Ancora sfumato in fine il nodo in cui verrà realizzata la fine del vecchio scilicet ma per la formazione dei gruppi dirigenti verrà abbandonato il modello delle componenti partitiche ma di certo oggi c'è solo l'abolizione della figura dell'aguzzino. Ma nella struttura più complessa - il che fa pensare al Centro confederale tanto per cominciare - resterà un «Vice segretario vicario». Sul resto spiega Epifani «la ricerca è ancora aperta. È importante che la linea di casa al Congresso venga attuata da tutti» e che la si faccia finita con l'ollaudamento di linee e di propositi e la Babele

di linguaggi». Sin dal pomeriggio è cominciato il dibattito che come noto si concluderà solo con «orientamenti» ogni modifica allo statuto potrà essere varata solo dal prossimo Congresso. Tra i commenti alla relazione di Epifani, piuttosto negativo quello di Fausto Vigevari leader della Fiom, che critica la «diminuzione del ruolo delle categorie» e conclude che «non è stata spiegata la ragione della crisi della Cgil, e poi l'unità sindacale appare annunciata solo come un titolo». Al contrario è più soddisfatto il segretario della Cgil emiliana Giuseppe Casadio che chiede un passo in più e una proposta visibile a proposito di decentramento con la regionalizzazione dice «andranno ripensati anche i poteri di contrattazione le politiche settoriali e quelle di sviluppo». Forti critiche invece dal leader di «Essere Sindaca» Fausto Bertinotti «emerge - afferma - una concezione dell'organizzazione che regredisce dal «pluralismo» alla «multiplicità». È una proposta che manca di coraggio e di radicalità». Per la Cisl Raffaele More se parla di relazione «utile e sincera» mentre il leader Uil Lanza rinvia al suo intervento in programma oggi (parlerà anche Sergio D'Antoni).

«Non è vero che sto regalando aeroporti»

RAFFAELE COSTA

■ Nell'articolo pubblicato su l'Unità del 4 novembre a firma di Filippo Cavazzuti, e dal titolo «Privatizzazione? No, il ministro Costa regala aeroporti», vengono rivolte critiche all'emendamento governativo al disegno di legge, collegato alla Finanziaria, inteso a riformare il settore del trasporto aereo. Le critiche riguardano due aspetti della riforma: la concessione delle gestioni aeroportuali e la istituzione di un'Agenzia per l'aviazione civile. Sul primo punto le considerazioni da cui muove l'articolo appaiono approfondite e ricche di spunti per una riflessione, non nuova però, ma già effettuata in sede di preparazione del testo. Le considerazioni non sono, tuttavia, condivisibili. Si afferma che con la proposta di riforma ci si limita a sostituire monopoli pubblici con altri monopoli privati e si pone in dubbio l'opportunità di privatizzare le gestioni aeroportuali. Occorre invece partire dalla premessa - del tutto evidente ad operanti ed utenti aeroportuali - che lo Stato non è un buon gestore in quanto difetta delle capacità imprenditoriali che consentano di assumere validamente i rischi della gestione e della produzione.

Non vengono meno tuttavia le misure da adeguarsi su base convenzionale in cui la parte concedente - e cioè il ministero dei Trasporti di concerto con quello delle Finanze, uditi il Consiglio superiore dell'aviazione e il Consiglio di Stato - dirette a stabilire tutta la serie dei diritti e degli obblighi del concessionario e di poter di controllo dell'autorità concedente. Non si tratta quindi, di un regalo degli aeroporti alle società private dal momento che nell'ambito degli oneri a carico del concessionario vi sarà quello di corrispondere, come è attualmente praticato, un congruo canone e soprattutto di accollarsi l'onere, per la prima volta previsto, anche di provvedere a tutte le spese di ammodernamento e di investimento che normalmente restano fuori da tutti i tradizionali rapporti concessori di beni pubblici, in quanto sono sostenute dallo Stato. Quanto alle tariffe dei servizi aeroportuali nell'emendamento è previsto esplicitamente come «nel resto già si afferma nel testo originario del disegno di legge, che entro il 1995 le tariffe per i servizi aeroportuali di assistenza a terra sono determinati sulla base di rapporti contrattuali diretti tra vettori aerei e gestori dei servizi stessi. Anche per i diritti aeroportuali non vi sono novità di rilievo rispetto al testo originario, condiviso dalle commissioni parlamentari».

La proposta governativa tende a trasferire totalmente sugli enti gestori i rischi e le responsabilità della complessa gestione aeroportuale in un contesto, quale quello attuale, in cui ai consueti parametri dell'efficienza e della economicità vanno aggiunti quelli derivanti dalle esigenze di autoproduzione da parte dei vettori dei servizi ai passeggeri. È allora, evidente il favore con cui si guarda ad una prospettiva futura in cui le gestioni degli aeroporti siano tutte tendenzialmente «totali», da affidare a società per azioni (non importa se a maggioranza pubblica o privata) per una durata massima di 30 anni, ritenuta congrua al fine di consentire i necessari ammortamenti del capitale investito.

Quanto alle osservazioni della seconda parte dell'articolo sulla nuova Agenzia per l'aviazione civile, per la verità, esse si limitano ad affermazioni del tutto indimostrate, in cui vengono semplicemente evocate immagini polemiche, talora un po' datate, come quelle di «carrozzina» o di ente «istituito durante il fascismo», talora di più recente ispirazione (almeno quanto al «pulpito»), ma non meno vuote di contenuti sostanziali, come quelle di ministero «onnivor» e di modelli (Usa in particolare) dai quali i ministri italiani dovrebbero prendere esempio. La realtà - e dall'autore così attento alle meschine figure era lecito attendersi un più attento approfondimento - è diversa. Nell'emendamento, che sul punto delega solo i principi di delega legislativa e che quindi deve completarsi nel dettaglio con il successivo decreto delegato, l'istituendo ministero dei Trasporti e della Navigazione assume solo compiti di programmazione indirizzo, coordinamento e vigilanza, mentre alla nuova Agenzia vengono affidati tutti i compiti operativi già svolti da Civivia e dagli enti del settore, contestualmente soppressi.

L'obiettivo è quello di creare attraverso l'Agenzia un modello organizzativo che proprio per la sua unità che non esclude le diverse specializzazioni in tema va in grado di operare nel rispetto dei principi di piena funzionalità e di rigorosa economia secondo modelli già utilmente sperimentati nei principali paesi europei e concretamente operativi anche negli Usa.

Il punto veramente innovativo della proposta è che lo Stato si spoglia degli onerosissimi compiti di gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni in concessione e del finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali. È chiaro che per far fronte a tali ingentissimi oneri che non possono più essere sopportati dallo Stato (si pensi, in particolare alle spese derivanti dai piani di ammodernamento e di investimento sugli aeroporti, da concordare con accordi di programma tra lo Stato e i concessionari) occorre prevedere una serie di misure che rinvestano interesse per un effettivo impegno delle società concessionarie nel settore. Si spiega così la proposta di renderle destinate dei ricavi derivanti dalla gestione, compresi i diritti per l'uso degli aeroporti e, del pari, la soppressione di precedenti disposizioni limitative della partecipazione azionaria e della distribuzione degli utili. Altrettanto è a dire per la durata della concessione.

SOSTIENI
ITALIA RADIO.
SOSTIENE LA TUA VOCE

ItaliaRadio