

Economia & lavoro

BORSA

Ancora in giù
Mib a 1131 (-2,67%)

LIRA

Giornata nera
Marco a quota 998

DOLLARO

In fortissimo rialzo
In Italia 1704 lire

Il gruppo di Torino ha illustrato ieri sera ai sindacati il piano di «razionalizzazione» dell'auto: nel mirino gli stabilimenti di Mirafiori, Arese e Napoli (Sevel)

In arrivo un drastico taglio degli organici degli impiegati, mentre l'azienda dice subito no ai contratti di solidarietà. Sindacati in allarme, oggi vertice da Giugni

La Fiat cala la sua scure

5mila via, da 7 a 10mila in «cassa» a zero ore

Ecco i tagli della Fiat. 5mila «esuberanti» (3.800 impiegati e mille operai della Sevel di Napoli) e almeno 8mila «temporanei»: 5-8mila in cassa integrazione a zero ore a Mirafiori, altri 2mila ad Arese. Per questo stabilimento si profila tra due anni la chiusura. Già bocciata in partenza dall'azienda l'ipotesi dei contratti di solidarietà. Preoccupatissimi i sindacati. Oggi vertice da Giugni.

PIERO DI SIENA

ROMA. Sono circa 5.000 lavoratori in esubero strutturale alla Fiat-Auto. È quanto ha comunicato ieri a Roma l'azienda ai sindacati, alla vigilia dell'incontro col ministro del Lavoro, Gino Giugni, a cui sarà illustrato il piano triennale '94-'96 di rilancio del gruppo automobilistico. Ma l'impressione che se ne ricava è che, benché rilevanti - 3.800 impiegati in tutta l'Italia, e 1.000 lavoratori della Sevel di Napoli, che sarà chiusa perché il Ducato sarà prodotto nello stabilimento di Val di Sangro in Abruzzo -, essi non esauriscono tutto il numero delle vittime della ristrutturazione della Fiat Auto. In una situazione particolare di rischio, sebbene differito al 1996, è Arese. Infatti, fra due anni la fabbrica dell'Alfa cesserà la produzione della «164», che in una nuova versione sarà costruita a Rivalta, insieme all'intera gamma delle altre cilindrate Fiat. Quali saranno a quel punto i problemi occupazionali ad Arese, a corso Marconi oggi non sanno dire. E, tuttavia, l'azienda di Torino tiene a sottolineare che esseri dati due anni di tempo lavoro tutto a vantaggio della ricerca di una soluzione positiva per Arese. E, a conferma delle sue buone intenzioni, lascia trapelare l'idea di destinare all'area milanese le versioni «coupé» e «spide» della nuova «164».

Ciò non significa che la Fiat non intenda procedere con la mano pesante. Come si è visto particolarmente sotto tiro sono gli impiegati e quei «capi» che costituiranno nel 1990 l'arma che spezza allora la resistenza operaia. Maurizio Magnabosco, responsabile del personale della Fiat Auto, giustifica il provvedimento senza nemmeno far riferimento alle necessità della «fabbrica integrata» che prevede un'organizzazione del lavoro nelle quali funzioni amministrative e di comando sono ridotte, ma ricorrendo al bruto dato delle cifre. Quando l'auto tirava sul mercato, egli dice, l'incidenza dei servizi sul fatturato era del 13-14%, ora esso supera il 20% a causa del calo delle vendite, per cui bisogna riportare in equilibrio queste cifre. Per gli operai della Sevel di Napoli c'è

per 200 la mobilità lunga fino alla pensione, per gli altri la speranza di un'altra collocazione, anche in previsione del rilancio produttivo della vicina Alfassud di Pomigliano.

Di tutt'altra natura, continua il responsabile della Fiat Auto, sono gli esuberanti temporanei concentrati a Torino - che nel 1995 potrebbero arrivare a 8.000 e che comunque non saranno meno di 5.000 - i quali dovrebbero essere tutti riassorbiti negli anni successivi. «Fa fede a queste mie affermazioni - dice Magnabosco - il fatto che su Rivalta e Mirafiori abbiamo investito per la produzione di modelli nuovi. Gli esuberanti temporanei derivano essenzialmente dal fatto che siamo in grado di prevedere che i nuovi modelli non consentano all'inizio una produzione a ritmo completo. Tutto si riassorbirà quando saremo a regime».

Queste «rassicurazioni» non sono affatto soddisfacenti per il sindacato. Anzi, Cgil e Fiom regionali del Piemonte hanno reagito con particolare durezza alle notizie che erano incominciate a circolare nella tarda mattinata di ieri e poi sostanzialmente confermate nel corso della riunione del pomeriggio tra azienda e sindacati di categoria. «Siamo di fronte a decisioni di straordinaria gravità - dice una nota di Cgil e Fiom piemontese -. Qualsiasi decisione sugli organici deve essere preceduta da un chiarimento sulle prospettive strategiche del gruppo e eventuali problemi occupazionali dovranno essere affrontati con nuovi strumenti, con l'intervento sugli orari, i contratti di solidarietà, un massiccio impegno per la formazione».

«Mobilità e cassa integrazione a zero ore - continua il documento - non costituiscono per il sindacato risposte accettabili». Dal canto suo Magnabosco dice un «sì» all'utilizzazione dei contratti di solidarietà, dicendo che in questa ristrutturazione la Fiat ha bisogno di liberarsi di impianti obsoleti. Cosa che non sarebbe permessa da forme di riduzione di orario.

Le posizioni sono dunque molto lontane e soprattutto per il sindacato piemontese



Operai della Fiat all'uscita del turno di lavoro

c'è una crisi di credibilità di corso Marconi. Non c'è nessuna fiducia cioè che l'azienda lavori effettivamente per trovare una soluzione ad Arese e che gli 8.000 torinesi rientrino. Che Torino la tensione possa salire lo sa evidentemente anche la Fiat, se Annibaldi e Cantarella hanno sentito la necessità di illustrare il piano al sindaco della città, Valentino Castellani, in contemporanea all'incontro coi sindacati. Quest'ultimo ha affermato che «i numeri dati dalla Fiat dimostrano che la crisi è strutturale. Azienda e governo devono assumersi le loro responsabilità verso la città. Torino deve diventare un caso nazionale». D'altra parte, Castel-

lani dà credito, a differenza del sindacato, agli impegni che la Fiat assume per Rivalta e Mirafiori, e dice che la situazione attuale va colta anche come un'occasione di sviluppo alternativo per la città.

Al termine dell'incontro con l'azienda i sindacati hanno lanciato la palla al governo. Nell'incontro di oggi con Giugni si incomincerà a entrare nel merito del programma industriale della Fiat e poi si passi ad un impegno diretto del presidente del Consiglio. Solo dopo un confronto sulle strategie dell'azienda torinese nel settore dell'auto sarà possibile affrontare il problema dei livelli occupazionali e degli strumenti con cui affrontarlo.

Stabilimento	Anno	Produzioni	Dipendenti
Arese Carrozzeria	1960	Y10, 164	5.700
Arese meccanica	1960	Motori 164, 155	1.600
Firenze	1940	Componenti meccaniche	800
Livorno	1936	Componenti meccaniche	1.000
Cassino Carrozzeria	1974	Tipo, Tempra	7.500
Sulmona	1972	Componenti meccaniche	1.000
Termoli	1972	Motori	2.900
Comind	1978	Componenti in plastica	1.000
Pomigliano Carrozzeria	1973	Alfa 33, Alfa 155, Nuova Delta	8.300
Pomigliano Meccanica	1973	Motori	1.200
Termini Imerese	1970	Punto	3.000
Mirafiori Carrozzeria	1939	Punto, Thema, Panda, Uno, Y10	11.000
Mirafiori Meccanica	1950	Motori, cambi	7.100
Mirafiori Presse	1957	Stampaggio lamiera	3.100
Rivalta Meccanica	1967	Componenti meccaniche	700
Rivalta Carroz./Presse	1967	Tipo, Cromo, Dedra	9.000
Verrone	1974	Cambi, Thema, Cromo, 164, 4X4 trasmiss.	1.000
Volvera	1974	Ricambi	2.000
Melfi	in produzione dal 1994		900

ROMA. «Non si può proporre un piano di sviluppo partendo con la chiusura di stabilimenti, oggi la Sevel di Napoli e domani l'Alfa di Arese». Questo è in sintesi il giudizio di Cesare Damiano, segretario generale aggiunto della Fiom, sul piano di ristrutturazione che oggi la Fiat discuterà con Giugni e i sindacati, alla vigilia di una giornata che - tra apertura della conferenza di organizzazione e trattativa sugli esuberanti del gruppo torinese - si preannunzia particolarmente intensa per la sua fedeltà di categoria. Damiano è alle prese con gli ultimi ritocchi alla sua relazione per la conferenza di organizzazione della Fiom, che si apre oggi all'Hotel Ergife di Roma, ma naturalmente anche questo passa in secondo piano di fronte alla situazione che fa esplodere il piano della Fiat.

Damiano, la proposta della Fiat contiene le basi per avviare una trattativa?

La situazione è molto delicata. Si tratta di parire dalle questioni di fondo: qual è il futuro dell'industria nazionale dell'auto in questo momento di crisi generale del settore. L'azienda non può continuare a presentarsi programmi a breve ispirati dalla necessità di gestire la congiuntura. Nel rapporto col sindacato la Fiat deve partire dal confronto del suo piano industriale a cominciare dalle sue alleanze internazionali e dalle ragioni che non hanno portato a buon fine le ipotesi fin qui perseguite. Questo è un punto essenziale per capire se l'industria italiana dell'auto avrà spazio nei processi di ristrutturazione che seguiranno a questa crisi.

Ma la Fiat invece vuole partire dagli esuberanti...

Che sono molti di più di quelli che l'azienda dice, perché ogni riduzione di occupazione nell'auto ha effetti rilevanti nell'indotto...

Damiano: «Sono solo chiusure, non rilancio»

Come si può affrontare, dunque, questa situazione?

Al di là del confronto sindacale è necessaria l'assunzione di una piena responsabilità da parte del governo, affinché si realizzi un intreccio tra le scelte dell'impresa e quelle di politica economica nazionale. La situazione che si apre di fronte ai lavoratori del gruppo Fiat necessita cioè di un intervento diretto della presidenza del consiglio. Intanto la Fiat non può presentare un piano di sviluppo cominciando a chiudere imprese: oggi la Sevel di Napoli, domani Arese.

Di fronte a una situazione come quella che prospetta la Fiat bastano i tradizionali ammortizzatori sociali?

No, non bastano le forme tradizionali di ammortizzatori sociali, cassa integrazione e mobilità. L'uso dei contratti di solidarietà non può essere escluso. L'irrigidimento della Confindustria e delle grandi imprese su questo punto è del tutto immotivato.

Che cosa comporta il fatto che ad essere colpiti ora sono i larghi parti gli impiegati?

Questo accade anche perché ci si trova di fronte alla necessità di innovare nell'organizzazione del lavoro. «Qualità totale» e «fabbrica integrata» rendono inutili molte funzioni. È un processo in corso di cui bisogna farsi carico. Anche il sindacato, che deve rapportarsi a questa parte di lavoratori, che spesso è stata lontana dalle sue attenzioni. Per noi questo fenomeno significa rinnovare i nostri programmi e la nostra stessa cultura per vedere come affrontarlo e risolverlo. P.D.S.



IL COMMENTO

In gioco il futuro dell'industria

GAVINO ANGIUS

Il fatto è enorme. Per la Fiat auto tra esuberanti strutturali e congiunturali, si parla di oltre 15mila lavoratrici e lavoratori che, in forme diverse - dalla mobilità alla cassa integrazione a zero ore - sarebbero coinvolti. Ora sappiamo quali sono le intenzioni del gruppo dirigente della Fiat sulle prospettive dell'azienda automobilistica italiana. In sostanza la Fiat chiede ai sindacati e lavoratori mano libera nella ristrutturazione del gruppo, invocando la famosa «flessibilità» nell'utilizzo della forza lavoro e al tempo stesso chiede al governo l'applicazione (e il finanziamento) di misure ordinarie e straordinarie che funzionino da ammortizzatori sociali. In cambio la Fiat non propone un vero piano industriale, non assume su di sé la responsabilità di una prospettiva produttiva a garanzia di un impegno effettivo per il futuro dell'auto. Non vogliamo forzare i nostri giudizi e non intendiamo creare allarmismi. Ma neanche intendiamo accettare fatti compiuti. Sappiamo che la crisi che il settore auto attraversa in tutta Europa è molto grave. Ma non è uguale per tutte le case. Essa è per la Fiat molto più grave rispetto a quella delle altre concorrenti. Le ragioni sono molteplici. Ma indubbiamente una di queste ragioni risiede nel gravissimo deficit che la casa di Torino ha compiuto in questi anni e che hanno fatto perdere ad essa, progressivamente, consistenti quote di mercato.

Ma la Fiat è il più grande e importante gruppo privato italiano che ha investito negli anni '80 del più intenso sviluppo economico del dopoguerra. Ha goduto nel decennio passato del più basso tasso di conflittualità negli ultimi 45 anni. Ha agito in modo brusco contro i lavoratori e il sindacato al punto da cancellare, in alcune circostanze, il diritto dei cittadini all'identità delle sue fabbriche. Si è giovata di ingentissimi finanziamenti pubblici come nessun'altra concorrente europea. Ha usufruito dell'aumento di produttività tra i più alti del mondo. Ha avuto la possibilità di inglobare una casa prestigiosa come l'Alfa Romeo. Eppure la Fiat si trova oggi di fronte a una crisi gravissima. Siamo certi che non sentiremo in queste circostanze la grida del Savonarola dello stalinismo e di Peana dei calvinisti delle privatizzazioni. Non avremmo molto da dire.

L'Italia sta uscendo da un vecchio sistema politico che si era fondato sullo scambio tra una democrazia bloccata ed un mercato protetto. Questa è stata Tangentopoli. Non solo un insieme di singoli casi di corruzione individuale. Il mercato, il libero mercato in Italia per molti non sempre è stato effettivamente libero. Noi vogliamo per davvero cambiare pagina. Ad una democrazia politica rinnovata deve corrispondere una democrazia economica effettiva. L'uscita dal tunnel di una crisi paurosa richiede sicuramente uno sforzo effettivo di tutte le parti sociali. Noi, pur avendo alcuni riserve, abbiamo positivamente valutato il protocollo sul costo del lavoro. Ma la Confindustria prima, e ora la Fiat assumono posizioni e iniziative che contraddicono le ispirazioni di fondo di quel protocollo. Ma così non si farà molto strada sul cammino dell'uscita dalla crisi. Non è con scelte unilaterali, mettendo il sindacato e i lavoratori di fronte a un prendere e lasciare che si potrà davvero cambiare pagina.

Noi sappiamo che la perdita di posti di lavoro si è risolta in un'uscita dalla crisi economica reale. E dunque siamo consapevoli che una seria politica per il lavoro deve sostenere la ripresa, deve favorire lo sviluppo, deve consentire alle imprese private e quelle pubbliche di uscire dalla crisi. Non consideriamo di politiche industriali di politiche finanziarie del credito che abbiano un respiro strategico e che guardino con realismo i mercati nazionali. Ma quali sono le strategie della Fiat? Dove sono i dinari che gli sforzi annunciati? Come si pensa di affrontare la sfida europea e giapponese? Come non vedere che la qualità del prodotto è sempre più legata alla qualità del prodotto? È del tutto evidente che rispetto alle proposte che emergono dalla Fiat il governo è chiamato ad assumere un'iniziativa che ponga come prioritaria l'esigenza di un vero piano industriale per il settore dell'auto, che delimita con precisione obiettivi certi. Noi consideriamo questo obiettivo assolutamente prioritario e pregiudiziale rispetto alla definizione dell'utilizzo dei vari ammortizzatori sociali che si rendessero necessari per affrontare la crisi della Fiat. E individuiamo nei contratti di solidarietà lo strumento più nuovo e adeguato per un'azienda che vuole avere un futuro. Noi siamo pronti, per quel che ci compete a discutere di tutto questo. Occorre porre apertamente poi un'altra questione che consideriamo decisiva per la prospettiva della Fiat. È quella della credibilità di un piano per l'auto che sia sostenuto e portato avanti da un management all'altezza della sfida e della competizione internazionale. È una questione rilevante e delicata: sappiamo che il futuro della Fiat è una parte importante del futuro industriale e economico del nostro paese.

Industria in calo anche a novembre frenata dello 0,6%

ROMA. Diminuisce a anche a novembre la produzione industriale, ma con una «frenata» rispetto ai mesi precedenti: secondo l'indagine rapida realizzata dal centro studi della Confindustria, il calo è stato dello 0,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, a parità di giornate lavorative. L'indice medio giornaliero (depurato dalla componente stagionale e peregruato) che nel mese di ottobre aveva registrato un livello stazionario rispetto a settembre, in novembre dovrebbe segnare una flessione dello 0,4% nei confronti del mese precedente. Tuttavia, rivela il centro studi Confindustria, negli ultimi mesi dell'anno le attività manifatturiere hanno segnato un'attenuazione della fase congiunturale negativa. A settembre la produ-

zione industriale era diminuita dello 0,8% e ad ottobre (pre-consuntivo) del 5,7%. Dall'analisi settoriale traspare un andamento fortemente critico dell'industria dei mezzi di trasporto, della lavorazione dei minerali non metalliferi e della gomma. Positiva in novembre la variazione dell'acquisizione di nuovi ordini da parte delle aziende industriali su commessa (+3,3% rispetto ad un anno prima). «Ciò induce a ritenere - sottolinea la nota della Confindustria - che nel breve periodo il settore industriale possa intraprendere la strada dell'atteso recupero». Nella media dei primi dieci mesi dell'anno l'attività industriale ha segnato una flessione tendenziale del 3,7% che, in termini di produzione media giornaliera, risulta attestarsi sul -3,1%.

Due giorni di confronto Fiom-Fim-Uilm-azienda sulle prospettive del gruppo di Ivrea

Informatica, che futuro per Olivetti? Sindacati «soddisfatti, ma preoccupati»

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE COSTA

IVREA. «Siamo soddisfatti e preoccupati». La paradossale dichiarazione è uscita dalle bocche dei segretari nazionali della Fiom, Gaetano Sateriale, della Fim, Ambrogio Brenna, e della Uilm, Piero Serra, al termine dell'Osservatorio informatico, due giornate di confronto con Olivetti sulle prospettive dell'azienda. Volevamo dire che erano soddisfatti per la quantità di informazioni ricevute, ma più preoccupati che mai per i tagli occupazionali che l'Olivetti potrebbe annunciare, in un nuovo incontro martedì e mercoledì prossimi, e per il futuro della prima industria informatica italiana.

Di paradossi, del resto, è pieno il mondo dell'informatica oggi. Siamo alla vigilia di una nuova rivoluzione tecnologica, che avrà sviluppi enormi nei prossimi anni: l'integrazione tra informatica, telecomunicazioni e sistemi multimediali (computer + televisione + telefono + autostrade telematiche). Ma intanto le maggiori industrie mondiali del settore vanno in crisi, riducono l'occupazione. Il *downpricing*, la micidiale concorrenza fatta con prezzi sempre più stracciati, investe ormai anche le case di software. In Europa l'Olivetti è l'unica azienda che abbia ripreso a crescere, conquistando quote di mercato. Ma, siccome la casa di Ivrea fa questi risultati nei personal computer e nelle stampanti, prodotti su cui il *downpricing* erode i margini di utile, perde un miliardo e mezzo al giorno.

«Ci vorrebbe un colpo d'ala», aveva detto Carlo De Benedetti in un incontro con i sindacati alla fine di luglio. Ma questo «scatto» non si vede ancora. Di positivo ci sono i programmi dell'Olivetti nei personal computer e nei portatili, che mirano ad aggredire mercati anche difficili con nuovi prodotti. Positiva è pure la candidatura a gestore della seconda rete italiana di telefoni cellulari. Sostenere questa scelta, è stato precisato ancora una volta, non significa chiedere «assistenza»: creare una seconda rete è una scelta per il futuro del Paese, perché diventerà una struttura basilare per gli sviluppi della telematica.

Molto più vaga è stata l'Olivetti sui grandi sistemi informatici, che pure rappresentano il 30% del suo fatturato: impegni, intenzioni, ma assenza di scelte concrete. Il primo sospetto è

che queste scelte l'azienda non possa farle, perché condizionata dall'alleanza con Digital, seconda industria informatica del mondo e prima proprio nel campo dei sistemi. Una seconda ipotesi è che l'Olivetti non sia in grado di decidere per colpa delle gravi inadempienze del governo sui progetti di informatizzazione della pubblica amministrazione. E che si veda la tentazione (anche se i dirigenti dichiarano di non pensare a una «Olivetti più piccola») di defilarsi da un settore che non dà utili a breve, poiché richiede forti investimenti in ricerca e progetto.

«L'Olivetti - hanno aggiunto i sindacalisti - vuol raggiungere il pareggio di bilancio entro il 1994. Ci auguriamo che scelte di sburocratizzazione e una più efficiente organizzazione del lavoro facciano premio su interventi di taglio del costo del lavoro». Un esempio in tal senso lo hanno dato i lavoratori dell'Olivetti di Scarmagno, il più grande stabilimento del gruppo. Di fronte ad un'emergenza, la necessità di consegnare 40.000 personal computer, 5.000 stampanti e 300 sistemi entro metà dicembre, sono stati concordati quattro sabati lavorativi, che saranno recuperati con altrettante giornate di riposo in gennaio, mentre l'azienda si impegna a mantenere invariati i livelli produttivi e occupazionali a Scarmagno per tutto il 1994. L'accordo è stato sottoposto all'approvazione dei lavoratori: su 1.600 interessati hanno votato 1352, i lavoratori sono stati 952 (70,4%), i contrari 401 (29,6%).

JURASSIK SCHOOL

GLI STUDENTI
SI RACCONTANO ALLA RADIO
ITALIA RADIO

Ogni mercoledì dalle 16.10 alle 17.00
con collegamenti in diretta e ospiti in studio.

Ecco alcune principali frequenze

Siena 103.500	Napoli 100.900-88.000
Milano 91.000	Bari 87.500
Genova 88.550	Palermo 107.750
Bologna 94.500	Roma 97.000

Per intervenire 06/6791412-6796539 Fax 6781936