Economia lavoro

BORSA
In rialzo
Mib a 1161 (+2,65%)

LIRA
Torna a respirare
Marco a quota 987

DOLLARO
Quotazioni in calo
In Italia 1679 lire

Immediata reazione degli operai degli stabilimenti di Arese e della Sevel di Napoli contro il piano di razionalizzazione presentato a Roma dalla Fiat. Scioperi e manifestazioni Bloccata la Milano-Laghi e (a Napoli) la Circumvesuviana

Fiat, barricate contro i tagli

Cobas e Flm per la prima volta uniti all'Alfa

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. Dalle fabbriche la protesta si è subito riversata fuori dai cancelli. Sciopero di due ore ad Arese, con il sit in sull'Autolaghi, bloccata per quaranta minuti, fino alle 11: una coda di dieci chilometri di automezzi su entrambe le corsie. Sciopero alla Sevel di Pomigliano, con blocchi alla Circumvesuviana e sulla via nazionale delle Puglie. E a Mirafiori, un'assemblea dopo l'altra: la tensione che divampa come una grande vigilia di lotta.

Ad Arese sul piazzale di Lainate il breve comizio di Franco Marras, Fiom, davanti a migliaia di motori spenti ed una folla di tute quasi al completo il primo turno, tranne una parte degli impiegati. Ma tutta la fabbrica è in lotta. Una una severa requisitoria quella di Marras contro «l'ipotesi Fiat» che vuole disfarsi di quei duemila operai a zero ore ed una quota per ora indefinita di impiegati. «Tutti senza prospettiva dopo il '96». Lo applaudono all'unisono e non è una moda. Evento raro, forse inedito: la protesta registra «una unità di intenti» di tutte le sigle sindacali della grande fabbrica. Anche i Cobas, anche la Flmu. Tutti d'accordo su un impegno di principio: nessuno deve finire sulla strada. Nessun accordo che preveda espulsioni tramite mobilità o zero ore. La controproposta? «Una vertenza di tutto il gruppo auto per modificare il piano industriale», rispondono Fim-Fiom-Uilm. Franco Ciappa, delegato Fiom da 15 anni, moglie e due figli, vive l'ansia di moltissimi suoi compagni di lavoro: «Ho 44 anni, solo fare solo questo mestiere. Se mi mettono fuori so di essere fuori mercato». E c'è chi sta peggio: i «monoreddito» spinti a elemosinare ai capi ore di lavoro in più, per integrare la busta paga. Un problema di sopravvivenza sempre più grave perché gli spazi della solidarietà sono sempre più ridotti. Per Mario Rigo, delegato «storico» della Fim, il comunicato di Agnelli è «astuto». «Numeri pesanti a Torino, ma dal '96 posizione privilegiata sulle produzioni, mentre ad Arese prospettive immediate non drammatiche, ma con la catastrofe dietro l'angolo del '96, quando la fabbrica cederà le produzioni». Forti timori confermati più che dalle voci dalla «gestualità» che ha con[fuso] ieri mattina al Pirellone l'incontro tra Cesare Annibaldi e i vertici istituzionali: la presidente Fiorella Ghilardotti e l'assessore all'Industria Guido Galardi, che hanno affidato le «preoccupazioni per il futuro di Arese» ad un telegramma a Carlo Azeglio Ciampi, a Gino Giugni e a Paolo Savona. Sollecitati ad «un incontro urgente» e a «salvaguardare il prestigioso marchio e la vocazione produttiva dell'Alfa e con esse l'occupazione». Si apre una stagione dura, lunga, difficile: tutti lo sanno. Si preparano iniziative capaci di catalizzare alleanze simpatie. La prima, la sera del 7 dicembre davanti alla Scala in occasione della «prima». Una prima presa di contatto viene dal Pds del Piemonte: «Inaccettabile un confronto senza un preventivo chiarimento di strategie con l'intervento del governo». Torino, già tartassata dalla crisi, «non può sopportare altri sacrifici». Ancora più drammatica la prospettiva di Pomigliano: i mille lavoratori Sevel dopo i blocchi stradali e ferroviari ieri hanno raggiunto i cancelli dell'Alfalancia ottenendo solidarietà. La lotta si è protratta per l'intera giornata, ma già martedì sera avevano reagito con tre ore di sciopero alla condanna a morte minacciata dal «piano triennale», anche perché i veicoli commerciali Fiat oggi escono dalle più moderne linee di Val di Sangro (Chieti). Per Luigi Nuzzi, leader sindacale del comprensorio, la Fiat deve «rispettare gli accordi che prevedono il potenziamento dello stabilimento. Solo dopo il piano di rilancio solo dopo saremo disponibili a discutere gli strumenti». Temono a Pomigliano che il «polo industriale» diventi un deserto industriale «dopo le mazzate all'Alenia ed all'Alfa Avio. La Sevel produce 130 «Ducato» al giorno: un mercato da circa un anno in overdose di saturazione. Dalle biciclette del dopoguerra la fabbrica è passata agli autocarri e dall'86 eccola nelle braccia di Agnelli (51) con una compartecipazione Peugeot Talbot Citroen.

Via libera del governo alla proroga della «cigs»

ROMA. Il Consiglio dei ministri ha approvato ieri il decreto di proroga della cassa integrazione straordinaria. Con l'approvazione del decreto la cassa integrazione straordinaria (cigs) che fino a ieri poteva essere erogata per un periodo di 12 mesi più una eventuale proroga di un anno, potrà essere estesa per altri 12 mesi anche se, per non creare oneri aggiuntivi sul bilancio dello Stato, l'ulteriore estensione della cigs comporterà una riduzione di eguale durata nell'erogazione del trattamento economico per i lavoratori in lista di mobilità. Di fatto il cambiamento per i lavoratori è rilevante, poiché viste le scarse possibilità di trovare un nuovo posto di lavoro questa ulteriore proroga della cigs (in tal modo può arrivare complessivamente a 36 mesi) permetterà loro di conservare il posto di lavoro originario. Già negli scorsi giorni il ministro del lavoro aveva sottolineato come grazie alla decurtazione delle erogazioni del trattamento economico per i lavoratori in lista di mobilità l'estensione di un anno della cassa integrazione straordinaria non comporterà aggravi per le casse dello Stato.

Da lunedì si tratta Ma l'ultima parola sarà di Giugni

MARCO TEDESCHI

ROMA. Partirà lunedì prossimo 29 novembre a Torino la trattativa tra la Fiat e i sindacati sul piano di riorganizzazione aziendale '94-'96. Lo ha annunciato ieri sera il ministro del Lavoro Gino Giugni al termine dell'incontro con i rappresentanti del gruppo automobilistico e quelli dei sindacati di categoria Fiom Cgil, Fim Cisl, Uilm Uil e Fismic. Il ministro ha anche detto che quella del governo sarà nel corso della trattativa una «presenza attiva». «Si tratta della vertenza più importante e più grave - ha detto ancora Giugni - per quanto concerne l'occupazione. La gravità deriva dal fatto che alla fine ci saranno molti posti di lavoro in meno e altri cambieranno». Giugni ha anche detto che per la gestione dei lavoratori in esubero non possono essere esclusi i contratti di solidarietà.

«Il ministero - ha proseguito Giugni - sarà costantemente informato della trattativa in sede sindacale e il ministro si è impegnato a nome del Governo a seguire integralmente la vicenda. Non sarà una presenza passiva bensì attiva. Quello di oggi - ha poi detto Giugni - è stato solo l'inizio in una atmosfera distesa e collaborativa. Mi auguro che continui così fino al termine. Ci vorrà del tempo per maturare le decisioni e l'accordo, ma non dobbiamo lasciare nell'incertezza i lavoratori interessati e la stessa opinione pubblica che dimostra sempre grande interesse per le vicende che riguardano la più grande impresa italiana». Nel corso dell'incontro - ha proseguito il ministro del Lavoro - i sindacati hanno ribadito che non intendono sviluppare una trattativa circoscritta agli effetti delle difficoltà di mercato e di struttura descritte dall'azienda nel piano. Per i sindacati - ha detto Giugni - il confronto deve estendersi alla piena ricognizione dei programmi di sviluppo e solo dopo alle conseguenze occupazionali». Il ministro ha infine detto che il confronto dovrà comunque ritornare in sede ministeriale per definire gli ammortizzatori sociali a cui ricorrere per la gestione degli «esuberi».

Al termine dell'incontro il responsabile del personale della Fiat Auto Maurizio Magnabosco ha precisato che l'azienda chiede una «soluzione veloce dei problemi in sede sindacale». Il segretario generale della Fiom Fausto Vigevani ha ribadito invece che «il confronto deve partire dall'esame dei progetti e dei programmi industriali e poi esaminare le conseguenze in termini occupazionali e di impianti. È importante - ha concluso - che il Governo abbia deciso di stare dentro questa vicenda». Secondo il segretario nazionale della Fim Pier Paolo Baretta «il ministro Giugni ha evitato che la difficile vertenza deragliasse alla prima stazione assumendo un ruolo importante di mediazione nel negoziato». In particolare Baretta ha sottolineato l'importanza del fatto «che secondo Giugni non vi possano essere pregiudiziali sugli strumenti da utilizzare: quindi ci sono in campo anche i contratti di solidarietà». Per il segretario generale della Fismic, Giuseppe Cavalitto «il momento è delicato per la Fiat e per il sindacato che deve fare una scelta: sedersi al tavolo e trovare un equilibrio tra le esigenze della Fiat e la salvaguardia dell'occupazione». Per il segretario della Uilm Roberto Di Maulo la trattativa deve «ridisegnare un nuovo patto sociale tra Fiat e sindacato essendo saltato quello precedente».

«Tenteremo in tutti i modi di impedire la chiusura della Sevel e dell'Alfa Lancia di Arese» ha dichiarato sempre ieri il segretario nazionale della Cgil Sergio Cofferati in una intervista a *Radio Popolare*. Il sindacalista ha poi aggiunto che «le intenzioni Fiat su Arese sono inaccettabili: non c'è un problema di solo ridimensionamento occupazionale ma, se come è stato confermato dal '96 da Arese uscirà la produzione della «164» senza una missione produttiva lo stabilimento è destinato ad una fine certa che noi giudichiamo inaccettabile». Cofferati ha poi detto che per la «Sevel» di Napoli vale «lo stesso ragionamento che ho fatto su Arese soprattutto se questa fabbrica è localizzata a Napoli». «La chiusura della Sevel - ha aggiunto il sindacalista - mette in una luce ancora più ambigua l'investimento su Melfi. La scelta meridionalista che la Fiat ha sbandierato viene in parte contraddetta da questa decisione».

Il sindaco: «Purtroppo è inevitabile nel futuro meno Fiat e più servizi»

Castellani: «Torino area di crisi, governo d'accordo»

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. «Mi fa piacere quando incontro i torinesi sentirmi dire "Sindaco, tieni duro". E me lo dicono in molti. Significa che abbiamo dato la sensazione, in questi cinque mesi, di voler aiutare la città a costruirsi un futuro». Valentino Castellani, sindaco di Torino, ora è più ottimista. Nonostante la crisi Fiat, nonostante la sua città rischi di finire tra le «aree di crisi» lui non molla, va avanti. Si è appena incontrato col ministro dell'Industria Paolo Savona. E si sente un po' spaesato in quel ministero dai soffitti giganteschi e dall'architettura fascista che decisamente non gli piace. Ma si consola pensando che il colloquio con Savona «è stato soddisfacente». E poi confessa: «Sono molto contento di come sono andate le elezioni amministrative. È stato un bel segnale. E mi auguro che Rutelli e Bassolino ce la facciano».

A metà ottobre lei aveva detto di sentirsi solo, abbandonato da tutti. Ora ha cambiato idea?

Non sono mai stato solo. Neanche allora. Ricordo quando dissi quella frase. È andata un po' come a *Blob*. Ero a un convegno della Cisl dove avevo detto di avere paura che il processo di rinnovamento si impantanasse. Temevo soprattutto di rimanere isolato e che l'esperienza torinese potesse avere vita difficile. Così tirai fuori una battuta: "Sarebbe come mettersi di traverso sulle rotaie di un tram". È nata così la storia che mi sentivo solo. Ma non era vero. Adesso poi, se come mi auguro arriveranno Sansa, Cacciari, Illy, Rutelli si potrà creare una rete di città tutte caratterizzate dall'emergere di un soggetto nuovo: il polo progressista.

E a Torino, come va?

Stiamo lavorando bene. Con una prospettiva di quattro anni davanti. Non che non abbiamo fretta. Ma dobbiamo misurarci con problemi complessi.

E la Lega?

Voleva trascinarci in una rissa. Non ci è riuscita.

E la crisi, i nuovi tagli Fiat?

La crisi non ci coglie di sorpresa. Già in campagna elettorale avevo detto che Torino ha davanti un futuro con meno Fiat. È inevitabile. La Fiat produrrà a Melfi, a Termini Imerese e manterrà a Torino il cuore della sua progettazione. Ma non è solo l'auto il nostro problema. Anche le altre produzioni tipiche torinesi, il tessile, l'informatica sono entrate in una crisi strutturale. E non se ne esce con la logica dell'emergenza e dell'assistenzialismo. Quando l'industria italiana uscirà dal tunnel per noi non cambierà nulla proprio perché scontiamo una crisi strutturale delle nostre monoculture. Dobbiamo reinvestire nel nostro futuro.

In che modo?

Dobbiamo passare attraverso una caduta di immagine. La prima area industriale del paese deve essere dichiarata area di crisi. Purtroppo è un passo obbligato.

Avete parlato di questo con Savona?

Sì. Solo se verremo riconosciuti area di crisi potremo usufruire degli strumenti previsti dall'Obiettivo due della Cee, cioè finanziamenti per centinaia di miliardi e ammortizzatori specifici come la mobilità lunga. Nonchè delle agevolazioni dell'Obiettivo quattro.

E il ministro?

È d'accordo, anche se sarà il suo collega al Bilancio Spaventa a formalizzare alla Cee il pacchetto delle aree di crisi. Inoltre con Savona abbiamo parlato dell'Agenzia di promozione industriale per Torino.

Cioè?

Il 2 dicembre riuniremo un tavolo operativo cui parteciperanno enti locali, industriali, sindacati, banchieri e la stessa Fiat, che dovrà favorire lo sviluppo dell'imprenditoria minore. Torino ha bisogno di un'iniezione di fiducia. Bisogna riportare in Italia quegli industriali che stanno investendo in Francia. Il tavolo è il primo passo. E spero che possa trasformarsi presto nell'agenzia di cui parlavo prima.

Ma come immagina la nuova Torino?

Intanto va detto che quattro anni non basteranno per completare la transizione. Noi getteremo le reti e altri le tireranno in barca. Quello che vorrei comunque è una città più aperta. Credo molto nell'alta velocità che deve puntare verso la Francia, nello sviluppo dell'aeroporto e nella metropolitana. Insomma bisogna creare una nuova piccola e media imprenditoria meno legata all'indotto, più aggressiva e concorrenziale.

E il rapporto con la Fiat, come va?

Direi che è improntato ad un reciproco rispetto. Ma secondo me un'azienda di quelle dimensioni deve anche aiutarci a costruire strumenti per uscire dalla crisi. In linea di principio questa disponibilità loro ce l'hanno data. Vedremo se anche in concreto ci daranno una mano.

Le paure degli impiegati della palazzina di Mirafiori, aspettando i 3.800 tagli

«Io colletto bianco, che credeva nell'Avvocato...»

Parla un impiegato della "palazzina" di Mirafiori, dove si trovano buona parte dei 3.800 impiegati, quadri e dirigenti che la Fiat vuole cacciare in mobilità lunga. Delusione, angosce, lamenti di questi "colletti bianchi" che per la loro fedeltà alla politica aziendale (solo uno su 100 è iscritto a un sindacato) credevano fino all'altro ieri di avere il posto di lavoro garantito a vita. E invece ora

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Io sono uno di quelli che non hanno l'età, come cantava Gigliola Cinquetti, perché ho solo 33 anni. Eh sì, perché adesso come se non bastassero tutte le divisioni che la Fiat aveva creato per metterci gli uni contro gli altri c'è pure quella in base all'età ed all'anzianità contributiva. Trema chi ha compiuto 53 anni o gli mancano meno di sette anni per andare in pensione, perché è quasi sicuro che il suo nome comparirà nella lista dei 3.800 impiegati che dovranno andare in mobilità lunga. Quanti sono quelli che rischiano alla direzione della Fiat Auto? Guarda nella palazzina di Mirafiori, che si è sempre chiamata così anche se è quell'enorme casermone bianco che si vede passando per corso Agnelli, lavoriamo in 1.500 circa tra impiegati, quadri, funzionari e dirigenti. Oltre un quarto hanno l'età.

Sì, certo, colpiranno anche i dirigenti tra i quali le voci di corridoio parlano di 300-600 esuberi. Colpiranno soprattutto i quadri di 6° e 5° livello che erano utilizzati dai dirigenti come controllori degli impiegati ed ora si vedono voltare le spalle da coloro ai quali avevano dedicato fedeltà assoluta. Salveranno qualche figura professionale di cui non possono fare a meno. Pesteranno duro tra gli amministrativi, che non sono solo in amministrazione: ce ne sono anche al commerciale, alla logistica e negli altri servizi.

«No. Sembra incredibile, ma non se lo aspettavano proprio. Un paio di giorni fa incontrai due anziane colleghe, le avevo salutate con una battuta: "Non vi hanno ancora mandato via?". Mi avevano risposto risentite: "Certe cose non devi dirle neppure per scherzo". Le ho riviste. Se sapevi che eravamo in pericolo - mi hanno rinfacciato - dovevi avvertirci prima. Fino all'altro ieri un po' tutti qui erano convinti che a loro non sarebbe capitato nulla. Credevano di essere come quei lavoratori giapponesi che si dice abbiano l'occupazione garantita a vita.

«Credevano che la Fiat sarebbe stata loro riconoscente perché erano quelli della "marcia dei 40.000", che nel 1980 aveva fatto fallire la lotta degli operai per difendere i posti di lavoro. Vuoi sapere com'era andata? Mentre gli operai presidiavano i cancelli, noi continuavamo a lavorare negli alberghi in alloggi affittati dalla Fiat. I capoufficio, approfittando del fatto che i picchetti lasciavano passare i dirigenti, andavano a prendere il lavoro e con le loro macchine lo portavano in un albergo dove convocavano per telefono tutti gli impiegati. Il capo ci aveva telefonato anche per invitarci alla marcia. Era gentilissimo, ma aveva buttato lì una frase: "Sarà meglio che veniate tutti". E quella giornata la Fiat ce l'ha pure pagata.

«Fino al 1980 c'erano in palazzina 7.300 impiegati sindacalizzati. Li hanno eliminati quasi tutti. Adesso su 1.500 persone ce ne sono solo una quindicina iscritte ai sindacati confederali. Non vanno neppure alle assemblee. Gli hanno messo in testa che l'unica cosa che conta è la carriera. Qui c'è un dirigente ogni venti impiegati ed un quadro ogni 2-3 impiegati. Ma su 10 persone entrate a lavorare qui 3 sono rimaste di 5° livello, 4 o 5 sono diventate di 6° livello e soltanto uno o due sono diventate quadri. Diventare quadro tra una cosa e l'altra significa portarsi a casa un milione in più al mese. Un dirigente di prima nomina guadagna 60 milioni all'anno. Fatti i conti. Se mi mettono in mobilità a 1.400.000 lire al mese ci rimetto 25 milioni all'anno.

«Come si fa a far carriera? Ti presenti le prediche della Fiat contro la burocrazia statale? Bene, qui c'è un sistema di valutazione uguale a quello di certi uffici statali: le pagelline, sulle quali il tuo dirigente dà dei giudizi (buono, mediocre, scarso). Le voci prese in considerazione sono la qualità e quantità della prestazione lavorativa, ma soprattutto la disponibilità. Sei un buon impiegato se non rifiuti mai una richiesta di straordinario anche se quel giorno dovevi sposarti. Un altro indice di gradimento sono i corsi aziendali di inglese o di informatica, che durano una settimana e servono poco. Del resto nessuno ti chiede se ne hai ricavato qualche utilità: essere prescelti dal dirigente per andarci è un segno che sei nelle sue grazie. Ci sono usanze degne di un libro di Fantozzi, come la festicciola di Natale che il capufficio organizza procurando i pasticcini durante la quale si racconta un po' di barzellette, preferibilmente in piemontese. L'anno scorso un direttore ha redarguito quei capufficio che non avevano fatto la festa.

Adesso da 24 ore c'è un atmosfera kafkiana. Sono delusi, stupiti, angosciati. Ho visto un collega che rimirava una foto di Agnelli mentre premiava gli anziani Fiat e si lamentava: "A noi non ci fanno diventare anziani". Altri dicono: "Avessi saputo prima che finiva così avrei dato molto meno a questa azienda". Quelli che non muovevano un dito quando cacciavano gli operai adesso chiedono: "Perchè non facciamo i contratti di solidarietà?". I dirigenti sono diventati evanescenti, fanno riunioni tra di loro. Qualcuno progetta di cavarsela diventando un consulente esterno della Fiat.

«No. Non mi sento affatto sollevato perchè non ho ancora l'età per essere cacciato. Questi tagli sono solo il primo passo. Poi ci sarà una ristrutturazione radicale del lavoro negli uffici. Ma nessuno ci ha preparato, nessuno ci ha detto come dovremo lavorare in futuro. Se avessi ancora l'età per farlo mi cercherei un altro impiego.

IRI

ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE (IRI) S.p.A.
Sede in Roma 00187 - Via Vittorio Veneto, 89
Capitale Sociale L. 1.873.779.156.000 - Trib. di Roma n. 6865/92

PRESTITO OBBLIGAZIONARIO IRI 1986-1995 A TASSO INDICIZZATO (ABI 14499)

AVVISO AGLI OBBLIGAZIONISTI

Dal **16 dicembre 1993** saranno rimborsabili nominali **L. 389.011.000.000** di obbligazioni del prestito di cui trattasi

I portatori delle suindicate obbligazioni, per ogni titolo nel taglio unico da n. 5.000 obbligazioni presentato ad una Cassa incaricata e contro stacco dal titolo stesso del tagliando di rimborso quota capitale contrassegnato dalla lettera **"D"** in scadenza dal **16 dicembre 1993**, riceveranno **L. 833.000** (art. 6 del regolamento del prestito)

Casse incaricate

BANCA COMMERCIALE ITALIANA, BANCA NAZIONALE DEL LAVORO, CREDITO ITALIANO e BANCA DI ROMA.