

Il presidente della casa tedesca, Piëch spiega l'intesa raggiunta con i sindacati «Avremmo potuto licenziare 30mila persone affossando però le prospettive di vendita»

L'azienda ha invece bisogno di un rilancio le prospettive economiche sono rovinose Il '93 chiude con un buco di 2mila miliardi E pesano ancora i veleni del «caso López»

«Meno orario, una strada obbligata»

Profondo rosso nei conti Volkswagen: «Ma l'accordo ci aiuterà»

La Volkswagen chiuderà l'anno con una perdita intorno ai duemila miliardi di lire. La difficile situazione dell'azienda è stata, assieme al «caso López», l'argomento della prima uscita pubblica di Piëch e degli altri dirigenti all'indomani dello storico accordo sulla riduzione dell'orario di lavoro a 28,8 ore settimanali.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PAOLO SOLDINI

BERLINO. Il «giorno dopo» alla Volkswagen. Il resto del mondo è ancora alle prese con la grande notizia di ieri, l'accordo sulla settimana cortissima, ma i dirigenti della più grande azienda automobilistica di Germania e d'Europa sembrano avere la testa altrove. E precisamente sulle grane di casa, quelle che la maratona sulla riduzione dell'orario di lavoro aveva fatto per qualche giorno quasi dimenticare e che si chiamano: conti sempre più in rosso e José Ignacio López. E così, per quanto possa sembrare strano, al termine della riunione del consiglio direttivo, ieri a Wolfsburg, il gran capo Ferdinand Piëch si è presentato ai giornalisti con poco o nulla sullo storico accordo raggiunto con la Igm-Metall l'altra notte a Hannover e con molti dettagli, invece, sulle altre due, si mettono piuttosto male.

Sulla vicenda del super-manager strappato alla concorrente Opel e accusato di spionaggio industriale, (avrebbe portato con sé i piani più preziosi di Rüsselsheim), il consiglio, è vero, ha cercato di passare all'attacco, sostenendo che l'inchiesta commissionata dalla stessa Volkswagen e dalla Opel a un istituto di supervisione privato, in contemporanea all'indagine aperta dalla magistratura, non avrebbe fatto emergere alcun elemento a sostegno della tesi dello spionaggio. Ma proprio nelle stesse ore dalla Opel facevano sapere che invece, per quanto risulta a loro, l'inchiesta interna avrebbe accertato che i documenti sono proprio spariti da Rüsselsheim a metà del marzo scorso, in coincidenza dunque con la partenza del «dradriere» López, per riapparire nella casa degli ospiti della VW a Rothhof. Lo scambio di accuse ha subito riaperto la «guerra dei Konzern» che da mesi tiene occupati gli stati maggiori delle due aziende distrandoli da ben più serie occupazioni.

Come ad esempio le difficoltà di mercato, che stanno diventando, ormai, rovinose. I dati forniti da Piëch, ieri, sono davvero preoccupanti e gettano un'ombra anche sulle speranze accese dall'accordo di Hannover. Il 1993 si chiuderà con una perdita di circa 2 miliardi di marchi (quasi 2 mila miliardi di lire), superiore quindi alle già pessimistiche

stime che erano circolate nelle settimane scorse. Per valutare quanto la discesa sia stata rapida basti pensare che l'anno scorso, quando già la crisi delle vendite si faceva sentire, era stato chiuso con un attivo di 147 milioni di marchi (poco meno di 147 miliardi di lire). A queste cifre paurose si accompagnano le perdite accumulate dalla filiozucca spagnola, La Seat, alla fine dell'anno, dovrebbe contabilizzare anch'essa una perdita di due miliardi di marchi, 1,4 miliardi già previsti più altri 600 milioni per ristrutturazioni che si sono rese inevitabili. Il risanamento della azienda spagnola richiederebbe l'eliminazione di almeno 9 mila posti di lavoro sui 23 mila attuali e un ridimensionamento degli investimenti fino al 1998 dai previsti 45,3 a 34,9 miliardi di marchi.

In questo disastro, il consiglio della Volkswagen, ha detto Piëch, è molto soddisfatto dell'accordo di Hannover che entrerà in vigore tra sole sei settimane e che dovrebbe portare un sensibile allentamento della stretta. Il capo del personale Peter Hartz ha confermato che dalla riduzione dell'orario a 28,8 ore settimanali l'azienda si aspetta un risparmio di 1,8 miliardi di marchi, pari al 16-17% del costo del lavoro (anche i top manager della Volkswagen, Piëch compreso, subiranno una decurtazione delle retribuzioni pari al 20%).

Se si fosse andati ai 30 mila licenziamenti previsti e considerati necessari in un primo momento, ha aggiunto Hartz, la prospettiva delle vendite sarebbe stata ancor più compromessa. Per ammortizzare i costi dei piani sociali relativi ai licenziamenti, infatti, l'azienda avrebbe dovuto aumentare in media di 500 marchi (circa 500 mila lire) il prezzo al pubblico delle auto prodotte.

Il capo del personale ha fornito poi alcuni dettagli tecnici sulla riorganizzazione che seguirà l'introduzione della settimana cortissima. In particolare ha fatto sapere che le catene di montaggio continueranno, con una accurata distribuzione dei turni, a lavorare su cinque giorni. La (presunta) sottoutilizzazione degli impianti è uno degli argomenti che sono stati usati, nei giorni scorsi, dai critici della riduzione d'orario modello Volkswagen.

Ristrutturazione Fiat Fiom Piemonte scrive ai «colletti bianchi»

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

TORINO. «Cari «colletti bianchi», nell'iniziare la trattativa sui 3.800 impiegati, tecnici e quadri per i quali la Fiat chiede l'uscita dagli uffici attraverso la mobilità, il sindacato ha un problema di metodo e rappresentatività: a nome di chi, con quale legittimità, con quale efficacia le organizzazioni sindacali possono trattare per conto di lavoratrici e lavoratori che non hanno mai saputo o potuto rappresentare? Come è possibile fare una trattativa così difficile, che riguarda la vita e il futuro di tante migliaia di persone, senza avere ascoltato le opinioni e le preferenze degli interessati? È un problema che la stessa direzione Fiat dovrebbe comprendere: come può chiedere a quello stesso sindacato al quale ha sempre negato la rappresentanza di impiegati, tecnici e quadri su tutti i problemi della vita di lavoro, di assumersi con un accordo la responsabilità di espellere migliaia di persone senza neppure aver potuto ascoltare il loro parere?»

Sono le battute iniziali di un coraggioso e positivo documento che comparirà domani sui quotidiani torinesi: una lettera aperta che la Fiom del Pie-

monte indirizza ai «colletti bianchi» della Fiat, per invitarli ad un primo incontro pubblico, indetto per mercoledì alle 20,30 nella sala conferenze della Galleria d'Arte Moderna, e per proporre loro di indicare una propria delegazione che partecipi direttamente alle trattative. Documento coraggioso, perché il sindacato ammette di non essere presente tra questi lavoratori, un po' per colpa sua, un po' per colpa degli stessi interessati, soprattutto per colpa della Fiat che tra gli impiegati ha sempre adottato le peggiori pratiche antisindacali. Senza recriminare sul passato, viene adesso proposto un terreno di incontro «indipendentemente dal grado di simpatia e di consenso di ciascuno verso il sindacato e le sue politiche».

Per avviare il dialogo, la Fiom pone alcune domande di merito: l'allontanamento dei 3.800 impiegati è l'unica strada o possono esistere soluzioni diverse, come la riduzione d'orario, il part-time ed i contratti di solidarietà? È necessario chiedere precise garanzie per tutelare in futuro il lavoro intellettuale? si devono chiedere



Ciampi e Giugni tiepidi: «Da noi altri problemi»

ROMA. «Per curare la disoccupazione si deve soprattutto guardare alla capacità di un paese di trovare nuovi modi di produrre e nuovi tipi di prodotto». Così il presidente del consiglio Carlo Azeglio Ciampi all'indomani dell'accordo Volkswagen sull'orario. Ciampi non crede dunque alla possibilità di estendere anche in Italia l'esperienza tedesca. Sulla stessa linea il presidente del Cnel, De Rita, secondo il quale la riduzione d'orario «non è l'arma atomica per risolvere i problemi del sistema produttivo». Tiepido anche il ministro del lavoro, Giugni: l'intesa ricade in qualche modo i nostri «contratti di solidarietà», ma non sarebbe applicabile automaticamente a tutte le situazioni. Non alla Fiat, ad esempio. Più possibilista Tiziano Treu: «La Fiat farebbe meglio a pensarci». Alla Ig Metall, il sindacato metalmeccanico tedesco, sono intanto giunte le congratulazioni della Fiom: «per l'affermazione di un grande valore come la solidarietà». L'accordo - scrivono Fausto Viegani e Cesare Damiano - ci può aiutare a contrastare la durissima resistenza del padronato italiano a risolvere la crisi del nostro paese senza aumentare drammaticamente la disoccupazione. Le donne del Pds, infine, chiedono di approfondire il dibattito sull'orario, e in particolare sulla loro proposta di arrivare entro il duemila - in ambito europeo - ad una settimana di 35 ore. Per questo hanno inviato una lettera ai segretari generali di Cgil, Cisl e Uil: «Noi pensiamo che la riduzione d'orario possa anche, e soprattutto - si legge nella lettera - essere lo strumento per disegnare un nuovo modello sociale, una diversa qualità della vita per donne e uomini».

Il presidente del consiglio direttivo della Volkswagen Ferdinand Piëch che ieri in una conferenza stampa a Wolfsburg ha illustrato lo stato di salute del gruppo automobilistico tedesco

Contratti di solidarietà, la via italiana L'ultima intesa è alla Siemens Telecom

I contratti di solidarietà hanno di fronte una strada spianata, poiché il governo tenta di incoraggiarne l'uso alle aziende riducendo i contributi, ed anche perché, secondo fonti imprenditoriali, la perdita di salario è comunque inferiore a quella della cassa integrazione. Gli esempi della Piaggio, della Alenia di Napoli e dell'Italtel. Intesa raggiunta alla Siemens Telecomunicazioni di Milano.

GIOVANNI LACCABO

MILANO. Se la tedesca Volkswagen sponsorizza la settimana cortissima, nel nostro Paese dopo anni di tentativi e alterne fortune, quella dei contratti di solidarietà ora è una strada spianata. E i primi segnali si vedono. L'ipotesi di accordo, che oltre al prepensionamento di 300 dipendenti prevede il contratto di solidarietà a 36 ore per altri mille dal gennaio '94, è stata approvata dai lavoratori della Siemens Telecomunicazioni. Con i contratti di solidarietà dal gennaio

'94, e per un periodo di 2 anni, si lavorerà 36 ore alla settimana invece di 40 con una copertura retributiva pari a 39. L'azienda inoltre verserà ai dipendenti 250 mila lire annue.

La prima normativa in materia di contratti di solidarietà porta la data del 1984. Ora, sotto i duri colpi della crisi, la soluzione viene più sovente indicata non solo dal sindacato, ma anche da imprenditori e perfino dal governo come terapia indolore. Le ultime soluzioni hanno reso meno costosi i

contratti: la legge 236 infatti agevola i contributi, limitatamente ai cassintegrati, alle aziende che riducono l'orario in misura superiore al 20%. In questo caso la riduzione dei contributi è del 25%, quota che sale al 30% per le imprese che operano in zone di declino industriale. E se la riduzione supera la soglia del 30% i benefici per l'imprenditore hanno una bella impennata, fino al 40%.

Sul fenomeno cominciano a circolare i primi studi, anche di fonte aziendale, secondo cui passando da 40 a 32 ore settimanali, un operaio del quinto livello guadagni ogni settimana 443.977 lire, invece delle normali 481.965 lire. Ma se fosse in Cig ordinario, lo stesso operaio percepirebbe 418.138 lire, con una perdita di 17.827 lire (43.828 in caso di Cigs).

La soluzione «solidaristica» dunque si fa strada. La pratica non è anche aziende di medie e piccole dimensioni come il

pantalonicino Valentini di Cozzetta, meno di 100 dipendenti: nei prossimi due anni, il massimo della durata, tre giorni di lavoro, dal martedì al giovedì, 20 ore settimanali invece di 40. Con un calo salariale di circa un terzo. E nelle fabbriche più grandi? La Piaggio di Pontedera, 4.700 addetti, quest'anno ha fatto un'esperienza che, dice Domenico Contino, illustrato lo stato di salute del gruppo automobilistico tedesco. E pure lo scorso febbraio la solidarietà ha consentito agli addetti di evitare la Cig che invece negli anni passati era stata una specie di condanna prestabilita nei mesi invernali. Ora l'azienda, è noto, è alle prese con una richiesta di esuberanti di 300 operai e 30 impiegati, e nella crisi di gruppo viene coinvolta la storica «Gileria» di Arcore. La Alenia di Napoli invece è nella fase di rodaggio. Spiega Amodeo Fiesso, del consiglio di fabbrica: «Fino allo scorso ottobre l'azienda ha fatto ricorso alla

riduzione d'orario dei venerdì per evitare la Cig ad un certo numero di lavoratori. Con un orario ridotto del 20%, i cassintegrati in meno sono stati 80. Da una settimana viene ridotto l'orario del 35%. Per gradi, in pochi mesi a regime saranno circa 500, che corrispondono a 180 posti di lavoro salvati, per sei mesi». Il giudizio di Fiesso è «cautamente positivo». Mentre all'Italtel, «colla» dell'esperienza ai tempi di Manis Bellisario, la riduzione d'orario guadagna punti nell'attenzione generale: «Secondo me anzi è la strada obbligata», dice Teresa Bonavita, delegata Uil - per fronteggiare la nuova, violenta fase di crisi. Di fronte ai 2.400 esuberanti, la solidarietà viene percepita come via generale anche se non tutti la vivono allo stesso modo: preferita dall'operaio e dai quanti livelli, la sua attrazione cala tra i ricercatori, per problemi connessi al sistema produttivo.

CHE TEMPO FA. Map of Italy with weather icons and symbols for weather conditions like SERENO, VARIABILE, COPERTO, PIOGGIA, etc.

IL TEMPO IN ITALIA: nulla di mutato nella situazione meteorologica rispetto alla giornata di ieri. TEMPERATURE IN ITALIA: table with temperatures for various Italian cities. TEMPERATURE ALL'ESTERO: table with temperatures for various foreign cities.

ItaliaRadio. Oggi vi segnaliamo. List of radio programs and stations.

RUBRI. Section containing various short notices and advertisements.

BOSNIA - ERZEGOVINA DISARMIAMO L'INVERNO. Advertisement for a disarmament initiative in Bosnia-Herzegovina.

Regione Emilia-Romagna. Advertisement regarding regional services and administrative matters.

«ESSERE SINISTRA DIVENTARE GOVERNO». Advertisement for a political conference.

In edicola ogni lunedì con l'Unità ITALIANA. Advertisement for the magazine 'L'Unità Italiana'.

Lunedì con l'Unità. Advertisement for the magazine 'L'Unità'.

ItaliaRadio. Tariffe di abbonamento. Advertisement for ItaliaRadio subscriptions.