Economia & lavoro

BORSA
Alti e bassi
Mib a 1208 (+0,83%)

LIRA
Giornata difficile
Marco a quota 995

DOLLARO
Nuovo rialzo
In Italia 1701 lire

Presentata ieri dai sindacati aziendali per la prima volta dopo anni una piattaforma unitaria di richieste sull'occupazione e sui piani industriali da contrapporre ai tagli

I vertici della casa torinese hanno subito accettato l'invito: la vertenza si trasferisce nella capitale. Confermato lo sciopero di 8 ore in tutto il gruppo il 10 dicembre

La trattativa Fiat ritorna a Roma

Tutti al tavolo di Giugni per discutere di politica industriale

Per la vertenza Fiat si va dal governo. Lo hanno deciso i sindacati (e la Fiat ha accettato la proposta) che hanno pure presentato per la prima volta dopo anni una piattaforma unitaria di richieste sull'occupazione e sui piani industriali da contrapporre ai tagli indiscriminati ed alle chiusure di stabilimenti annunciati da corso Marconi. È confermato lo sciopero di otto ore in tutto il gruppo del 10 dicembre.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO «Cari dirigenti della Fiat le scelte che ci avete annunciato sono così gravi che non è possibile né utile continuare a parlarne in questo tavolo. Perciò chiediamo al ministro del lavoro Giugni di convocarci al più presto. Vi diciamo inoltre che non andremo dal governo soltanto per discutere ciò che voi avete comunicato di voler fare ma per trattare sulle richieste che noi sindacati presentiamo unitariamente».

Questo in sintesi è il discorso che i segretari nazionali della Fiom Sustanna Camusso della Fim Pierpaolo Baretta della Uilm Roberto Di Maulo e del Fismic Giuseppe Cavallitto hanno rivolto ieri sera ai rappresentanti della Fiat Auto il direttore del personale dott. Magnabosco ed il responsabile delle relazioni sindacali dott. Gasca. E la Fiat ha accolto la proposta. Si va dunque subito dal governo. E se non basterà il ministro del Lavoro si chiameranno in causa il presidente del Consiglio Ciampi e gli altri ministri interessati. Lo stesso Giugni del resto ha dichiarato di seguire il confronto in rappresentanza e per mandato dell'intero governo e di essere pronto ad attivare tutti i contributi e gli affiancamenti necessari.

Ma la vera importante novità è che per la prima volta dopo molti anni i sindacati si presentano ad un confronto così difficile con la Fiat muniti di una propria piattaforma rivendicativa di alto livello che si fa carico non solo della salvaguardia di migliaia di posti di lavoro oggi minacciati ma anche del futuro del più grande settore industriale italiano quello dell'auto per evitare che tra qualche anno si torni a parlare di lavoratori in esubero.

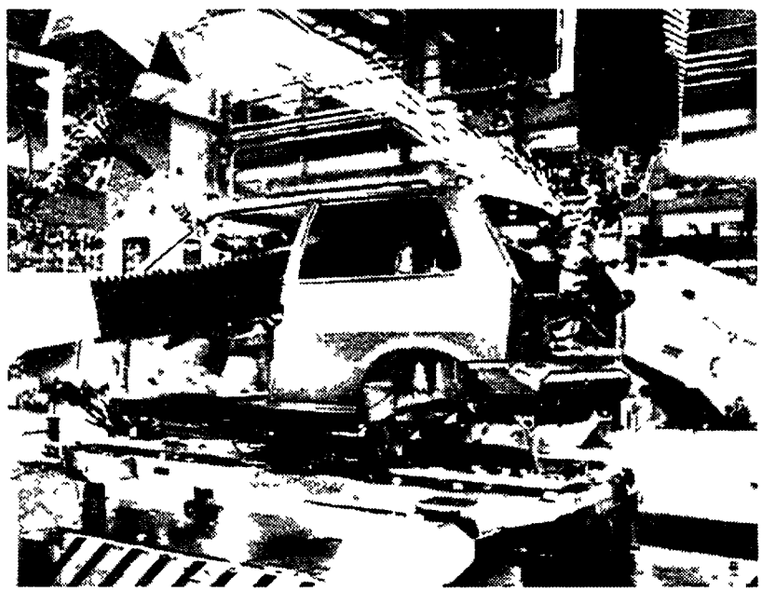
Come si è arrivati a questa svolta unitaria? Nelle due giornate di negoziato torinese si erano manifestate divergenze tra i sindacalisti sulla tattica da seguire. La Fiom voleva accelerare il confronto chiedendo alla Fiat di esplicitare subito il piano industriale da cui derivano i tagli all'occupazione. La Fim la Uilm ed il Fismic erano invece per un confronto più diluito nel tempo. Dietro questi orientamenti c'erano sospetti reciproci. Da una parte si temeva che prolungando la trattativa si finisse col prendere atto dell'ineluttabilità dei tagli e si andasse dal governo solo per chiedere ammortizzatori sociali anziché per discutere di politica industriale. Dall'altra si temeva che venisse data alla vicenda una politicizzazione eccessiva. La svolta è avvenuta ieri in un dibattito a delegazioni complete quando si è deciso di non fare una mediazione tra le posizioni ma di cambiare metodo partire dai contenuti anziché dalle tattiche. E proprio sui contenuti si è raggiunta l'unità.

Il primo punto della piattaforma riguarda le fabbriche dell'area torinese. (Mirafiori e Rivalta) dove la Fiat vuol sospendere a zero ore 5 000 lavoratori nel 94 addirittura 8 000 nel 95 e non dice quando rientreranno anche se definisce le sospensioni temporanee. Per i sindacati vogliono non solo sapere quali nuovi modelli di auto la Fiat produrrà a Mirafiori e Rivalta ma aprire un vero e proprio negoziato su queste scelte. Il secondo punto riguarda il futuro dell'Alfa di Arese che non solo non va chiusa neppure parzialmente (Magnabosco invece ha parlato di «svuotamento della carrozzeria») con la sospensione di 2 000 lavoratori) ma deve rimanere uno stabilimento completo con carrozzeria meccanica direzione tecnica e centro stile.

Il terzo punto è tassativo non si può accettare che venga chiusa un'altra fabbrica in una regione disastrata come la Campania. Non va quindi chiusa la Sevel di Pomigliano i cui 1 056 lavoratori hanno dato vita ieri a nuove clamorose manifestazioni bloccando la Circumvesuviana e se la produzione dei furgoni andrà in val di Sangro si devono trovare altre missioni produttive. Il quarto punto è la richiesta di utilizzare tutti gli strumenti possibili per gestire gli esuberi occupazionali a cominciare dai contratti di solidarietà (che la Fiat invece ha escluso). Vanno inoltre applicati gli accordi conclusi in occasione delle chiusure degli stabilimenti di Desio Villastellone e Lancia di Chivasso senza trucchi (come quello che sta usando la Fiat di richiamare prevalentemente i cassintegrati di Chivasso ai quali mancano pochi anni per andare in pensione).

Il quinto punto riguarda i 3 980 impiegati tecnici e quadri che la Fiat vuole espellere in mobilità lunga senza possibilità di rientro. Non solo vanno individuati altri strumenti e criteri per questi lavoratori ma va discussa anche l'organizzazione del lavoro negli uffici per garantire gli impiegati che rimarranno in azienda. E proprio per discutere questi punti con gli interessati la Fiom ha convocato per stasera alle 21 nella galleria d'arte moderna (corso Galileo Ferraris) un incontro pubblico con i colletti bianchi.

C'è un sesto punto che può diventare critico. A Pomigliano la Fiat ha inviato a quattro lavoratori che avevano partecipato alle manifestazioni di giovedì un preavviso di provvedimento disciplinare che potrebbe preludere al licenziamento. I sindacati sono intenzionati a ripristinare la vecchia regola che non si firmano accordi se non vengono ritirati i licenziamenti di rappresaglia. Infine è stato confermato lo sciopero di otto ore in tutto il gruppo Fiat per il 10 dicembre. A Mirafiori a Rivalta e in altre fabbriche dove sono esaurite le ore di assemblea contrattuale si farà pure un'ora di sciopero a partire da venerdì per tenere le assemblee di informazione dei lavoratori.



Un reparto della Fiat Mirafiori e sotto Maurizio Magnabosco capo del personale della Fiat

Legge Prodi per la Mandelli?
Istanza dei sindacati «Commissariare il gruppo»

PIACENZA. Il coordinamento sindacale della Mandelli di Piacenza ha depositato ieri mattina alla Cancelleria del Tribunale l'istanza per l'ammissione dell'azienda alla Legge Prodi chiedendo il commissariamento del gruppo. Per la Mandelli (che produce macchine utensili con avanzate tecnologie meccaniche ed elettroniche) era stato concordato nei mesi scorsi un piano di salvataggio da parte di un gruppo di banche creditrici ma pochi giorni fa la Bnl capocordata con circa 100 miliardi di esposizione ha ritirato la propria adesione. Per oggi Ion Borghini ha convocato a Roma presso la Presidenza del Consiglio azienda Bnl e sindacati per discutere i problemi del salvataggio e le prospettive del gruppo. Ieri i sindacati hanno ribadito che la richiesta di commissariamento ha lo scopo di cercare una nuova via per far superare all'azienda la gravissima crisi. «Restano ancora in piedi» ha ricordato Vincenzo Colla segretario della Fiom piacentina «40 miliardi di commesse e 1800 dipendenti vogliono lavorare». In mattinata circa 500 lavoratori della Mandelli hanno percorso le strade del centro consolte davanti al Tribunale e davanti alla sede della Bnl presa di mira con un nutrito lancio di uova.

Ma dell'auto cosa vogliamo fare?

SERGIO COFFERATI

La crisi della Fiat dura ormai da tempo ed è stata accentuata negli ultimi due anni dagli effetti rilevanti che la recessione ha prodotto sui consumi. Le responsabilità del gruppo torinese sono gravi ed evidenti se si guarda alla carenza di nuovi modelli immessi sul mercato negli ultimi anni se si considera la perdita secca sui mercati nazionali ed esteri di quote nei segmenti tradizionalmente forti della sua produzione (la piccola e media cilindrata) senza che queste venissero compensate da spazi nuovi nelle alte cilindrate se si valuta l'appesantimento finanziario del gruppo che ha indotto un mutamento negli assetti proprietari ed ha accelerato la concentrazione dell'interesse Fiat nei settori tradizionali della sua attività con la conseguente ritirata da alcune delle attività nelle quali si era diversificata negli anni scorsi. Non bisogna nel contempo sottovalutare che la contrazione della produzione dell'auto in Italia avviene in una fase di crisi e di riorganizzazione dell'intero settore in Europa. Nel frattempo il mercato nazionale ha subito una forte flessione. Le previsioni di ripresa dal 94 al 96 poi sono assai contenute sia in Italia che in Europa il che ridurrà significativamente le possibilità di crescita dei volumi della Fiat.

A completare il quadro si aggiunga che esiste oggi una sovrapproduzione negli stabilimenti europei stimata in 2 milioni di vetture che dovrà essere progressivamente eliminata nei prossimi anni. È inoltre opinione consolidata tra gli analisti internazionali che tra il 1995 e il 96 l'Italia passerà dal terzo posto in Europa per produzioni di auto dopo Germania e Francia al quinto scavalcata dalla Gran Bretagna e dalla Spagna paesi con una presenza di produttori forti ritenuti in grado di recuperare spazi di mercato anche in una fase recessiva.

Appare evidente che lo scenario appena descritto pone un primo rilevante interrogativo sulle dimensioni della Fiat e sulla consistenza del settore dell'auto nel nostro paese è netta la sensazione di trovarsi di fronte ad un grande gruppo nazionale (corrispondente al settore per il sostanziale monopolio esistente) che si ridimensiona e non acquista la massa critica necessaria per restare posizionato solidamente né sul mercato interno né ancora meno su quello europeo. Inoltre a proposito di quest'ultimo va considerato che tutti i grandi produttori europei vantano una capacità produttiva maggiore della Fiat e una più efficace distribuzione nei paesi comunitari che proseguono i processi di concentrazione o di accordi tra produttori che scadra il blocco dell'accesso al mercato europeo dei produttori giapponesi e che si annuncia la ripresa di un forte interesse per l'Europa dei produttori statunitensi.

Il tutto ripropone con urgenza la necessità di accordi ed alleanze internazionali per la Fiat se la stessa non vuole condannarsi ad un ruolo marginale in Europa.

Per tutte queste ragioni il sindacato chiede con insistenza che il nuovo capitolo della riorganizzazione della Fiat che si è aperto non venga confinato nel limbo dei ridimensionamenti congiunturali di una grande impresa che deve sicuramente superare una fase transitoria di difficoltà. Non è così. Oggi è in gioco l'assetto futuro di un settore di rilevante interesse economico ed industriale e della attività prevalente della più grande azienda privata del paese. Per queste ragioni la discussione deve cominciare dalla verifica delle strategie d'impresa dal progetto industriale dalle esigenze finanziarie per sostenerlo e realizzarlo dalle alleanze internazionali per consolidarlo e poi ovviamente (ma non solamente) dall'occupazione necessaria ad attuarlo.

Un simile confronto può avviarsi ma non può esaurirsi in una sede sindacale per quanto autorevole. La posta in gioco è troppo importante per l'economia nazionale perché vi sia attivata anche una sede istituzionale competente quale quella della presidenza del Consiglio livello inoltre di coordinamento dei ministeri interessati alla vertenza quelli del Lavoro dell'Industria e del Mezzogiorno. Ognuno di loro ha un ruolo specifico e rilevante nella costruzione delle condizioni che possono portare a favorire la difesa di un settore il mantenimento di lavoro nelle aree meridionali e la riorganizzazione della più grande impresa privata nazionale.

Le linee esposte dall'azienda non sono affatto un progetto industriale compiuto ed aprono problemi occupazionali rilevanti prefigurano un ridimensionamento del settore basato sulla sostanziale chiusura di due stabilimenti quello pressoché immediata della Sevel a Napoli e quello solo differito nel tempo di Arese che espelle dal lavoro entro il 1996 oltre 18mila lavoratori una parte rilevante dei quali tecnici ed impiegati.

La trattativa avviata deve avere per noi dei punti fermi non è sopportabile la chiusura di due stabilimenti a Napoli e a Milano non è accettabile le espulsione di migliaia di lavoratori e lavoratrici con gli strumenti di tutela oggi utilizzati in prevalenza quali la cassa integrazione o la mobilità lunga. È indispensabile trovare soluzioni nel sistema Fiat che consentano un futuro certo e produttivo agli insediamenti messi in discussione anche attraverso un riesame delle singole missioni produttive. Per evitare traumi e tensioni sociali per tutelare il patrimonio professionale con lo stesso spirito che ha prodotto le esperienze innovative come quella per la Volkswagen bisogna privilegiare l'utilizzo dei contratti di solidarietà e del part time necessari anche per non esporre ad un drastico ridimensionamento del loro reddito migliaia di lavoratori ed operai.

Infine tutti nessuno escluso devono avere fin dall'inizio il massimo di attenzione possibile e di impegno necessario nel trovare le soluzioni utili a tutelare il numero rilevante di lavoratori delle piccole imprese dell'indotto che la ristrutturazione Fiat mette a rischio. La credibilità di una vertenza passa dal grado di solidarietà ed unità che si crea tra i lavoratori coinvolti e dalla lotta che si produce a sostegno dei propri obiettivi. Per questo lo sciopero dei lavoratori metalmeccanici del 10 dicembre è un primo impegnativo banco di prova.

Magnabosco: «La nostra sfida? Arrivare al 2000, restando fra i grandi»

La Fiat la ristrutturazione e gli scenari del 2000. Parla Maurizio Magnabosco capo del personale del gruppo torinese. Gli esuberi? Gente che va tagliata per avere dei costi strutturali più bassi scontando anche alcune perdite per l'azienda» «La Fiat? Un gruppo che entro il 2000 produrrà 3 milioni di auto nel mondo» «La ricetta Volkswagen? Non funzionerà in Germania non può funzionare da noi

DALLA NOSTRA INVIATA
RITANNA ARMENI

TORINO. Che cosa sarà la Fiat nel 2000? Sarà ancora una delle maggiori case automobilistiche europee o il suo ruolo alla fine del millennio sarà fortemente ridimensionato? Sono domande più che legittime in questo fine 1993 mentre il mercato ricorda che nell'anno sono state vendute in Italia solo un milione e 800 000 auto di cui un milione e 100 000 Fiat. Mentre l'azienda automobilistica torinese annuncia tagli del personale di tali dimensioni da rendere più che precoce il punto l'avvenire della più grande industria nazionale.

La Fiat ridurrà drasticamente nei prossimi mesi gli addetti nelle pressime settimane occupazione. I numeri questa volta parlano di soli 3800 impiegati 5000 operai di Mirafiori e Rivalta 1000 della Sevel Campania e poi 2000 di Arese. Mentre ancora bruciano le ferite della chiusura della Lancia di Chivasso. E la stessa azienda di Corso Marconi fa sapere che di più di 3000 anche Arese (1950 lavoratori) subirà la stessa sorte della Lancia. Non gli unici scorsi cominciati prima a Roma poi a Torino una trattativa sugli esuberi. Una trattativa vengono ripetutamente chiamati i lavoratori che saranno messi in cassa integrazione in mobilità e poi usciranno definitivamente dall'azienda. Con Maurizio Magnabosco direttore del personale e uomo di punta della strategia Fiat abbiamo parlato di tutto questo. A cominciare dal fatto più concreto il negoziato con il sindacato nel quale si tratta il destino di migliaia di uomini e di donne.

Dottor Magnabosco una trattativa difficile su migliaia di posti di lavoro in meno. Faccia una sua previsione sarà lunga?

Questa non è una vertenza aziendale classica legata a contratti o a accordi in cui il sindacato chiede aumenti di salario o riduzione di orario e l'azienda chiede flessibilità e aperture sulla mobilità. No niente di così. Non è quello che stiamo affrontando una trattativa complessa questa è una vicenda immediatamente semplice. È un mercato dell'auto che è calato in modo vistoso e imprevedibile. In Europa si parla di 100 000 persone di troppo. Le misure per governare questa situazione sono ovviamente dolorose e questo rende la trattativa estremamente difficile. Ma sono dei tempi necessari alla maturazione di una trattativa e anche vero che la Fiat non può rimanere molto a lungo in una situazione di stallo.

E queste migliaia di lavoratori che stando alle sue parole perderanno entro breve il posto di lavoro e andranno in cassa integrazione che possibilità hanno di tornare a lavorare in Fiat?

Ci sono degli esuberi strutturali. Si tratta di impiegati addetti alla pubblicità o addirittura che vanno fortemente ridimensionate. Gente che vi voglio fare per aver dei costi strutturali più bassi scontando anche alcune perdite per l'azienda. Le faccio un esempio ci stiamo meno uffici studi e quindi minori conoscenze. L'operazione che ci accingiamo a fare con questi tagli è simile a quella condotta in molte aziende europee tra gli altri costi. Un altro esempio è come ridurre in un giornale 300 redattori a 30. Si produce sempre un giornale e non è detto che il quale del secondo sia inferiore. Questi esuberi strutturali non rientreranno più in azienda. E ci sono gli operai che cominciano da quelli di Torino. Questi torneranno il lavoro seguendo le linee di un piano industriale.

E i 1056 di Sevel?

È un falso problema. E non solo perché in Val di Sangro si stanno le stesse persone che vanno ora alla Sevel ma perché nell'area napoletana abbiamo investito 2700 miliardi e quindi questi problemi si risolvono. Non voglio dire di più perché in questa materia di trattative.

E Arese? Lì c'è un problema di esuberi strutturali o congiunturali?

Arese sta a cavallo fra problemi strutturali e congiunturali e dico subito che anche senza l'attuale crisi la produzione della 164 sarebbe venuta a Torino. Thema e 164 devono essere prodotte in uno stesso stabilimento che è Rivalta. Altrimenti costano troppo. Il problema si chiude qui. Ma oggi facciamo anche i conti con una crisi di mercato. Allora per Arese dobbiamo trovare una soluzione entro il 96.

E con quali criteri mandere te in cassa integrazione?

I criteri devono essere trasparenti e oggettivi. Non mettere mo in cassa integrazione a Cassino perché non ne ho bisogno lo faremo a Torino perché ci sono problemi legati all'andamento del mercato. Andrà in cassa integrazione chi lavora su un prodotto toccato dalla crisi. Quanto agli esuberi strutturali anche in questo caso i criteri sono oggettivi. La mobilità è legata all'anzianità ai carichi familiari e così via. Toccheremo purtroppo proprio quei lavoratori che hanno dato molto all'azienda.

Il quadro che lei delinea è drammatico, ma chiaro. E allora che Fiat ci sarà nel 2000? Quanto sarà ridimensionata?

Le faccio una precisazione ed un esempio. Se chiudo la Sevel comunque produco in Val di Sangro lo stesso numero di furgoni dei due stabilimenti insieme. La mia capacità produttiva è pressoché identica. E allora la Fiat rimane un gruppo che entro la fine del 1999 nel mercato europeo e quello mondiale è in grado di produrre 3 000 000 di vetture nel mondo. Preciso nel mondo. Non dimentichiamo che produciamo in Polonia in Brasile in Turchia in Algeria.

E allora visto che pensate di mantenere immutata la capacità produttiva perché invece che ricorrere alla Cassa integrazione e poi ai licenziamenti non avete pensato di ridurre l'orario di lavoro come ha fatto la Volkswagen?

Intanto vorrei precisare che anche la Volkswagen ha un problema strutturale tant'è che ha annunciato in Spagna il licenziamento di diecimila persone. Le riduzioni dell'orario non sono mai avvenute nei momenti di crisi ma solo nei momenti di espansione. Tornando alla Germania come pensa la Volkswagen di articolare la riduzione di orario? Non è chiaro. Come farà negli stabilimenti in cui non ce n'è bisogno? La Fiat non potrebbe ridurre l'orario a Termoli a Cassino o a Melfi perché di quei prodotti c'è bisogno e non può perdere un'ora di lavoro. Posso fare una previsione per Volkswagen ci saranno paurosi oscillazioni di orario e disuguaglianze di ogni tipo.

Può darsi, lei è sicuramente un esperto. Rimane un fatto. La casa di Wolfsburg ha voluto mantenere la sua forza lavoro. La Fiat la manda via. Sono in molti a pensare che questo differente somportamento abbia una causa precisa. La casa tedesca che è già prima sul mercato europe pensa con la ripresa di rafforzare le sue posizioni. la Fiat ha gettato la spugna.

Questa analisi ha qualcosa di vero?

Potrei rispondere che la Fiat proprio perché non chiede le stesse misure per gli impiegati e gli operai crede che questi potranno tornare al lavoro. Ma le dico di più non sono sicuro che la ricetta Volkswagen sia quella che i giornali hanno presentato. Mi piacerebbe conoscerla meglio.

Allora anche voi puntate al mercato europeo. Ma mi pare un mercato difficile, basta pensare che scade il blocco per le auto giapponesi, che c'è stata un accordo che Volvo e Renault di una certa importanza.

Ma quel che conta è il prodotto. Noi vendiamo automobili. Abbiamo fatto investimenti massicci Melfi Termoli Pomigliano. Abbiamo fatto un sforzo enorme con la terziarizzazione abbiamo attuato un enorme processo di riorganizzazione. Questa è la nostra strada per l'Europa. Non possiamo far altro.

Escludete accordi con altre case automobilistiche?

Finché c'è capacità di fare le automobili di stare sul mercato e siamo nel gruppo di quelli che sta dietro Volkswagen siamo lontani dallo scomparire il mercato non potrà non premiarci. La Punto va bene e va bene sul mercato europeo. Tornando alle alleanze finora fra grandi costruttori non ce ne sono state ci sono state fagocitazioni. Certo oggi quello che potrebbe fare pensare ad alleanze è il ridimensionamento del mercato ma chi ha detto che mettendosi assieme ci si guadagna. Fino ad adesso non è mai avvenuto.

Ma perché di fronte ad una crisi profonda e lunga come quella che stiamo vivendo e che vive la Fiat siete così ostili ad una trattativa alla quale partecipi anche il presidente del Consiglio?

Ma il governo c'è e c'è il ministro del Lavoro. Non capisco la richiesta del sindacato. Perché Ciampi? Per fare che cosa? Per avere che cosa? Un altro piano industriale? Mi pare difficile. No non ho capito. Aspetto che il sindacato me lo spieghi.

CIRCOLO CULTURALE
IL PONTE
DI TORINO

Giovedì 2 dicembre ore 21

QUALE PROGRAMMA ECONOMICO E SOCIALE PER UNA SINISTRA DI GOVERNO?

Presiederà il dottor ***Maurizio Mancini*** *(Direttivo «Il Ponte»). Parteciperanno* ***Sergio Chiamparino*** *(Segretario della Federazione di Torino Pds)* ***Massimo Negarville*** *(Ricercatore sociale Alleanza Democratica)* ***Giorgio Peruzzo*** *(presidente dell'Ires Cgil)* ***Angelo Tartaglia*** *(Professore del Politecnico di Torino e coordinatore regionale della Rete)* ***Silvio Viale*** *(capogruppo Verdi Comune di Torino).*

Il Presidente
Franco Lavorsi

L'incontro si terrà nella sede gentilmente concessa del club Turati Palazzo Carignano via Accademia delle Scienze 5