

L'azienda pronta a rilanciare il marchio «Alfa» disponibile a valutare proposte per Arese Saranno l'auto elettrica, e una nuova politica dei trasporti, a salvare lo stabilimento?

Dopo una giornata di incontri ed un vertice a Palazzo Chigi il ministro del Lavoro prospetta nuovi interventi nelle aree di crisi Esuberi, Trentin propone un accordo ponte

Vertenza Fiat, il governo si muove

Giugni: faremo la nostra parte. Oggi vertice dei ministri

Summit a Palazzo Chigi sul piano di ristrutturazione Fiat. Giugni annuncia per oggi un vertice straordinario dei ministri intervenire nelle aree di crisi. L'azienda propone di rilanciare il marchio Alfa. Disponibile a proposte per l'auto elettrica. E Trentin lancia una nuova proposta: un accordo ponte per gestire gli esuberanti in attesa di definire meglio i piani industriali dell'azienda.



I vertici dei sindacati al ministero del Lavoro per la trattativa Fiat. Da destra: Larizza, Trentin, D'Antoni e Moresca

PIERO DI SIENA

ROMA. Almeno ad una cosa l'incontro di ieri è servito: ora Ciampi sa che per la vertenza Fiat bisogna lavorare finalmente sul serio non solo su un piano industriale di settore ma anche per un programma per il traffico e l'intero sistema dei trasporti. Non c'è dubbio però che per questo ci vuole tempo. E paradossalmente Trentin, che aveva fortemente voluto l'incontro con Ciampi, ha sollevato perplessità su tempi così ravvicinati: «Il presidente del Consiglio, così, non può che fare il notaio tra le parti». E lancia una proposta su cui attende il consenso degli altri sindacati.

Al tempo, dice il segretario generale della Cgil, per collegare strettamente la gestione della forza lavoro eccedente ad un vero e proprio piano di sviluppo del settore. Come si vede, si è trattato di una giornata a cui sviluppi potremo capire solo nei prossimi giorni. Del resto, per il momento, l'unica certezza sembra essere racchiusa in una frase molto perentoria pronunciata al termine dell'incontro con i sindacati e in attesa dell'appuntamento in serata col presidente del Consiglio dal ministro del Lavoro Giugni: «La trattativa deve concludersi il 15 gennaio». Per il resto solo indicazioni di massima. Né poteva essere diversamente. Soprattutto, la giornata è servita a disinnesicare il pericolo che l'incontro con Ciampi si trasformasse in

una «mina vagante», in grado di portare alla rottura. La giornata è iniziata proprio con l'incontro al ministero del Lavoro tra Giugni e la delegazione della Fiat, guidata da Paolo Cantarella. Poi sono arrivati i sindacati, con con gli stati

maggiori delle confederazioni e delle categorie al completo. Sembra che vi sia una sostanziale intesa su un'impostazione caldeggiata soprattutto da Trentin. Il senso dell'incontro con Ciampi nasce dalla necessità di verificare se il gover-

no ha intenzione - addirittura fin dal consiglio dei ministri di oggi - di avviare un programma industriale alla cui serietà e robustezza i sindacati legano la durata dell'accordo sugli esuberanti e gli ammortizzatori che verrà nei giorni prossimi

stipulato dalle organizzazioni di categoria. Vale a dire che l'intesa verrà anche se al settore auto verrà assicurata effettivamente una prospettiva di sviluppo. «Quando e se - precisa Giugni - la attuale crisi di mercato sarà superata». Di grande interesse per la vertenza Fiat sono le norme che consentono l'uso contemporaneo e straordinario di contratti di solidarietà e l'aumento dell'indennità della cassa integrazione. Sebbene, come ha precisato Gino Giugni, le vertenze generano accordi non decreti, è naturale che si tratti di un provvedimento che avrà un impatto sulla vertenza in corso. Ma lo stesso Giugni al termine degli incontri ha assicurato che «il governo farà la sua parte» nella soluzione della vicenda, annunciando per oggi pomeriggio, al termine del Consiglio dei ministri, un incontro straordinario di tutti i ministri che potrebbero essere coinvolti nella soluzione dei problemi delle aree di maggior crisi (Arese e Pomigliano).

Il confronto di ieri, a parere di Cantarella, è stato utile per il proseguimento della trattativa e per una sua rapida conclusione. «Abbiamo illustrato a Ciampi - ha detto Cantarella - lasciando Palazzo Chigi - il nostro piano industriale, confermando le sue caratteristiche che prevedono forti investimenti e il rilancio del marchio Alfa Romeo. Nel '94 saranno messi sul mercato quattro nuovi modelli. E la Fiat è pronta a discutere sulla questione dell'auto elettrica.

L'INTERVENTO

Lavoro, più impegno a favore dei giovani

NICOLA ODDATI* ROMANO BENINI**

I dati più recenti sull'andamento del livello di occupazione nel nostro paese e sulle sue caratteristiche mostrano un costante aumento del numero di giovani in cerca di un primo impiego. Questo fenomeno è molto al di sopra della media europea e dimostra come sia necessario un intervento strutturale sul nostro sistema economico e produttivo ed insieme una profonda revisione degli interventi sul mercato del lavoro.

Il rischio, evidenziato da molti economisti, è che nel prossimo biennio ad una leggera ripresa della produzione industriale e delle esportazioni non si accompagni una ripresa dell'occupazione. E più che opportuno, quindi, che il prossimo governo, che ci auguriamo sia il governo dei progressisti, riveda i caratteri delle nostre politiche attive del lavoro, intervenendo non solo per un migliore controllo ed una riduzione degli orari, ma favorendo la creazione di opportunità occupazionali nella produzione di beni di consumo, sempre più sofisticati, ed anche nella cosiddetta produzione di beni «di rilevanza sociale».

La ripresa occupazionale non può certo dipendere solo dall'innovazione della produzione industriale e dal processo di reindustrializzazione. C'è bisogno d'intervenire in maniera nuova sulle attività socialmente utili (manutenzione delle risorse, interventi sul territorio, recupero del patrimonio ambientale ed architettonico, attività socio-assistenziali), rendendole attività lavorative in senso pieno e togliendole da quel limbo assistenziale e clientelare in cui giacciono dagli anni '80. Non è d'altronde possibile immaginare che attività così importanti e significative possano essere lasciate all'iniziativa, pur per certi versi esemplare, delle associazioni di volontariato. Allo stesso modo, la ripresa dell'occupazione può derivare da uno sviluppo del terziario legato ai servizi, alle imprese ed al supporto alla pubblica amministrazione. In ogni caso, le politiche adottate nell'ultima legislatura in questo senso sono state carenti, se

non inesistenti. L'unica norma destinata alle imprese giovanili nel settore dei servizi e dei lavori di pubblica utilità, contenuta nella legge 236/93, è pressoché inattuata. La specifica destinazione di parte del Fondo per lo sviluppo approvato nella Finanziaria 1994 può inoltre rimanere sulla carta se il nuovo governo non farà proprio il tema dell'emergenza lavoro per i giovani in cerca di prima occupazione.

Un tema la cui importanza richiede interventi mirati e strategici, una gestione delle risorse attenta e meccanismi efficaci. Per questo motivo una legge tanto delicata quale quella relativa al «lavoro interinale» non va lasciata alla discrezione di un governo dimissionario, tanto più dopo la nuova legge delega che ha ribadito il divieto di intermediazione di manodopera. Lo stesso ragionamento vale per la riforma della formazione al lavoro, che richiede una programmazione di largo respiro, non interventi sporadici. Infine, due parole sulle collaborazioni. È evidente come il riordino del sistema pensionistico necessiti di una progressiva estensione della tutela previdenziale ai nuovi lavori. Questi provvedimenti debbono tuttavia essere giusti e razionali. Non ci pare che la norma che introduce l'aliquota del 15% per i collaboratori realizzi questo obiettivo. Per molti motivi: perché è ad esclusivo carico del lavoratore, non distingue per redditi e fasce d'età, lascia fuori gli iscritti ad altro fondo (cioè i maggiori contribuenti), perché non sono chiare le prestazioni.

Il ministro Giugni volendo fare una piccola riforma, che andasse in una giusta direzione, ha invece introdotto un nuovo balzello che va a colpire soprattutto i giovani neoassunti. Speriamo che con la nuova legislatura si riveda anche questo intervento, insieme ai molti che vanno rivisti in quel coacervo di norme, a volte inefficaci, spesso inutili, che interessano soprattutto i giovani.

* Pres. naz. Temp. Moderni Cgil
** Conv. naz. Forze sociali giovanili Cnel

IL CASO

Dalle prime «avances» del gruppo di Detroit alla vendita alla Fiat Storia di una casa che doveva produrre 400mila auto ed ora forse chiude

La Ford aveva grandi progetti...poi sull'Alfa piombò Agnelli

La Ford vuole comperare l'Alfa per chiuderla. Lo diceva Cesare Romiti amministratore delegato dell'azienda di Corso Marconi mentre erano in pieno svolgimento le trattative per l'acquisto da parte della Ford, della casa del Biscione. Cesare Romiti era sprezzante.

Siamo nel giugno 1986, le trattative fra Alfa e Ford sono cominciate da alcuni mesi, e hanno interrotto il colloquio informale che l'amministratore delegato dell'Alfa Giuseppe Tramontana conduceva con il suo collega della Fiat auto Vittorio Ghidella. Del resto sono colloqui nei quali la Fiat non dimostra grandissimo interesse per la casa automobilistica nazionale. O perlomeno finge di non dimostrarlo. Gianni Agnelli all'epoca ostenta un atteggiamento di superiorità se pure acida. «Se viene in Italia un gruppo industriale straniero non può che essere salutare - dice. E poi aggiunge rivolto all'Alfa e ai suoi dirigenti: «hanno trovato evidentemente chi li sottomette».

RITANNA ARMENI

no pubblicamente l'Alfa di aver bocciato un piano Fiat-Prodi si difende. La Fiat non aveva presentato nessun piano, fra i due gruppi c'erano stati solo contatti informali. E le trattative con la Ford proseguono confortate da un accordo se pure non sempre esplicito del sindacato, e da un'opinione pubblica che non vede male la cessione della casa del Biscione all'americana di Detroit.

Del resto in quei primi giorni dell'estate 1986 le proposte della Ford sono chiare, quelle della Fiat molto meno. La Ford si offre di comperare il 49 per cento della casa del Biscione, di mantenere il marchio Alfa e di salvaguardare l'occupazione. I progetti della casa americana sono grandi e rassicuranti: l'Alfa dovrebbe produrre oltre 400.000 auto all'anno, 170.000 a Pomigliano, 210.000 ad Arese e poi le Sierra-Alfa 75. Prodi, Viezzoli, Tramontana, Fabiani non hanno dubbi. Luglio e agosto passano fra trattative a Roma e a Londra. La lettera con l'offerta precisa della casa americana arriva a settembre. Si chiede alla Finmeccanica di dire sì o no entro quattro settimane. Ma la Fiat fa sapere che ha pronta la sua offerta e che la presenterà entro i primi 10 giorni di ottobre.

Parole. In realtà la guerra per l'acquisto dell'Alfa è già cominciata. Una guerra fatta di proposte e controproposte, di viaggi, di contatti frenetici. E di rapporti con i politici. Siamo nel 1986. Craxi è presidente del consiglio. Darda ministro delle partecipazioni statali, Cirino Pomicino presidente della Commissione bilancio. Quattro giorni dopo queste sprezzanti dichiarazioni, sette giorni dopo il primo comunicato congiunto Arese-Detroit che annuncia solo l'avvio di uno studio per la vendita dell'Alfa, Romiti si precipita da Craxi. E Craxi lo riceve e lo ascolta. La simpatia del presidente del consiglio è evidentemente per la Fiat. Solo qualche giorno prima si era rifiutato di ricevere Prodi che con Franco Viezzoli e Fabiano Fabiani presidente e amministratore delegato della Finmeccanica era andato a trovarlo per spiegarli lo stato delle trattative con la Ford. I tre si erano dovuti accontentare del sottosegretario Giuliano Amato. E Craxi ammonisce Darda annunciandogli che sull'affare Alfa «la decisione spetta al governo».

Ma in quel settembre 1986 qualcosa succede. Forse qualcosa che non si riesce a cogliere con chiarezza. I giornali sembrano sicuri. I titoli parlano di accordo in dirittura di arrivo. Alfa e Ford ammettono: la conclusione è prossima. Ma Agnelli incontra Craxi. Che cosa si dicono? Sull'incontro c'è riserbo assoluto, nessuna dichiarazione ufficiale. Dopo, la Fiat appare ancora più sicura. Il ministro dell'Industria Zanone invita la casa torinese a farsi avanti. E Romiti replica che aspetta solo la conclusione della trattativa con la Ford, poi Corso Marco-

ni farà le sue proposte. E siamo agli inizi di ottobre. La Finmeccanica riceve una lettera della Ford ed immediatamente la Fiat rompe gli indugi e presenta la sua offerta. Vale la pena di rileggerla oggi, mentre si stanno smantellando gli ultimi stabilimenti della gloriosa casa del Biscione. La Fiat vuole acquistare il 51 per cento dell'Alfa, promette l'unità della società, la salvaguardia delle risorse umane, del know-how e delle caratteristiche del marchio, ed una soluzione graduale del problema dell'occupazione attraverso il rilancio del marchio.

E il 3 ottobre Romiti torna da Craxi. Nuovo incontro, nuovo riserbo. Si sa che l'amministratore delegato illustra nei dettagli la proposta Fiat. E i toni si fanno più ottimisti. La nostra proposta è migliore, dicono gli uomini di Corso Marconi. Resistono come in trincea gli uomini Iri. Ma i loro timori aumentano. C'è molto self control, molta buona educazione. C'è l'intenzione di non scendere in polemica né con Agnelli né con Craxi.

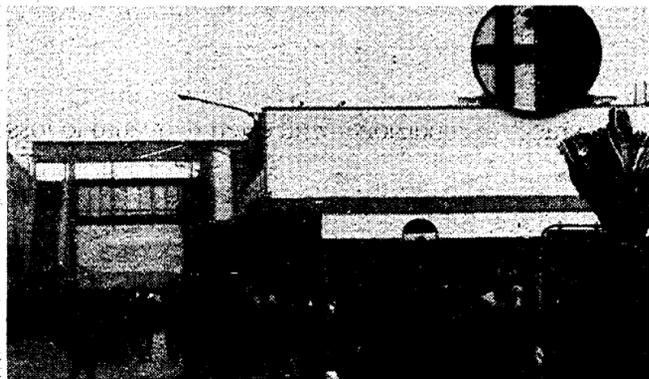
Ma c'è la paura anzi la convinzione dell'Alfa sia di fatto una faccenda. Che la Fiat farà con la casa del Biscione quello che ha già fatto con la prestigiosa Lancia. Si arriva alla fine di ottobre e l'Iri ripete che la proposta Fiat è incompleta, che occorrono più precisioni, più certezze. E c'è anche un incontro fra il presidente della Ford Ronald Petersen e Craxi. Ma qualcosa è cambiato in quell'ottobre 1986. I sindacati sono diventati neutrali, non più così schierati con la Ford, come all'inizio della trattativa. I politici ripetono sempre più frequentemente che deve essere il governo a decidere. Dei due schieramenti che si sono scontrati fin dall'inizio dell'affare Alfa (quello che diceva meglio la Fiat, perché non in-

troduciamo lo straniero in Italia; e quello che diceva viva la Ford, perché così evitiamo il monopolio della casa torinese) il primo sembra più forte. Lo stesso Pci che sulla questione aveva espresso inizialmente due posizioni, una pro Fiat e una pro Ford, ora pare più orientato verso la soluzione Fiat.

Pare incredibile ma il 27 ottobre l'Iri critica ancora la proposta Fiat e il 7 novembre il governo dà il via libera all'acquisto del Biscione da parte della casa torinese. Valerio Zanone definisce la decisione «storica». De Michelis anticipa il suo sì entusiasta ancora prima della riunione del Cipi che deve prendere ufficialmente la decisione. Toni trionfalistici. Il ministro delle partecipazioni statali Darda dice che l'offerta Fiat «apre una prospettiva di presenza rafforzata della produzione automobilistica italiana sul mercato internazionale». Rimangono i dubbi del Pci, qualche incertezza nel sindacato, i toni non entusiastici di qualche dirigente Iri a mantenere il dubbio.

E gli operai? Hanno tifato per la Ford. Perché? In fondo un padrone non vale l'altro? Forse, ma la paura della Fiat, dell'uso di uno strapotere che è più conosciuto di altri ha dominato gli stati d'animo. Ma forse non proprio di stati d'animo si trattava bensì di una straordinaria e assai realistica intuizione politica. L'Alfa è stata fra gli anni '70 e gli anni '80 uno straordinario laboratorio di relazioni industriali, si è compiuta negli stabilimenti di Arese una delle più importanti riforme al Taylorismo. Che fine farà tutto questo? I fatti di questi sei anni, lo smantellamento pezzo a pezzo prima delle conquiste dell'Alfa poi dell'Alfa stessa hanno superato le più pessimistiche previsioni. L'accordo fra sindacati e Fiat all'Alfa passa per soli 72 voti e qualcuno parla di brogli.

E l'avvocato Agnelli dopo mesi di retorica nazionalista spiega finalmente il giorno stesso della storica acquisizione perché la Fiat ha comperato l'Alfa. «La Fiat era più forte senza Alfa, ma sarebbe stata infinitamente più debole se fosse stata comperata da un concorrente come la Ford... Questa è la vera situazione».



Un gruppo di operai dell'Alfa Romeo all'uscita dello stabilimento di Arese, in provincia di Milano

Olivetti Oggi le parti riprendono a trattare

ROMA. Riprende oggi la trattativa Olivetti, con un incontro a due tra azienda e sindacati, mentre l'11 si ritorna al ministero del Lavoro con lo scopo di chiudere la vertenza entro il 15 gennaio. Nel frattempo l'azienda di Ivrea, che dall'88 al '92 ha perso il 40% della forza lavoro, ha congelato le procedure già avviate per la cassa integrazione a zero ore per i 2mila addetti in esubero di cui 1600-1700 impiegati e il resto operai. Nell'ultimo confronto tra il ministro Giugni, i dirigenti della Olivetti e delle organizzazioni sindacali le parti hanno approfondito gli scenari competitivi nei quali opera l'Olivetti e la necessità di proseguire nell'azione di ristrutturazione e di riorganizzazione nel prossimo biennio. Il ministro del lavoro ha rievocato le parti l'11 gennaio ritenendo che sussistano le condizioni per concludere il negoziato. Dal canto loro i sindacati si apprestano a forzare alla ripresa del confronto la parziale disponibilità dell'Olivetti a utilizzare i contratti di solidarietà. Sembra che l'azienda di Ivrea abbia finora dato la disponibilità a 600 circa contratti di solidarietà arrivando fino a 1400 in cambio del congelamento del trattamento di fine rapporto. «L'ipotesi della cassa integrazione a zero ore non la prendiamo neanche in considerazione - ha chiarito Ambrogio Brenna segretario nazionale della Fim - gli esuberanti sono impiegati che verrebbero messi fuori ad un milione al mese e senza prospettive di rientro».

CTE

CERTIFICATI DEL TESORO IN EUROSCUDI

- I CTE sono titoli emessi dallo Stato italiano in ECU e cioè nella valuta della Comunità Economica Europea.
- Capitale e interessi dei CTE sono espressi in ECU ma vengono pagati in lire, in base al cambio lira/ECU del secondo giorno lavorativo che precede la loro data di scadenza. Per i CTE custoditi nei conti centralizzati della Banca d'Italia, capitali e interessi possono essere pagati anche in ECU.
- La durata di questi CTE inizia il 14 gennaio 1994 e termina il 14 gennaio 1999.
- L'interesse annuo lordo è del 6,25% e viene pagato posticipatamente.
- Il collocamento avviene tramite procedura d'asta riservata alle banche e ad altri operatori autorizzati, senza prezzo base.
- I privati risparmiatori possono prenotare i titoli presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito fino alle ore 13,30 del 10 gennaio.
- Il rendimento effettivo dei CTE varia in relazione al prezzo di aggiudicazione; nell'ipotesi di un prezzo di aggiudicazione alla pari il rendimento netto è del 5,47% annuo effettivo.
- Il prezzo d'aggiudicazione d'asta e il rendimento effettivo verranno comunicati dagli organi di stampa.
- Il pagamento del prezzo di aggiudicazione dovrà avvenire il 14 gennaio 1994 in ECU o in lire in base al cambio dell'11 gennaio 1994.
- Per le operazioni di prenotazione e di sottoscrizione dei titoli non è dovuta alcuna provvigione.
- Il taglio minimo è di cinquemila ECU.
- Informazioni ulteriori possono essere richieste alla vostra banca.