

Economia & lavoro

BORSA	LIRA	DOLLARO
In calo Mibtel a 9.534 (-1,66%)	In calo su tutti i mercati Marco a quota 977	In netto rialzo In Italia 1700 lire

Le confederazioni illustrano le loro proposte di politica industriale
«Il governo promuova un'Authority per il coordinamento della spesa nel trasporto pubblico e un'iniziativa riciclaggio dei rottami per la Sevel»
Ieri primo summit dei ministri interessati coordinato da Giugni

Trentin: «Ora la Fiat cambi il piano»

E dopo gli impegni, si attendono le mosse di Ciampi

Sergio D'Antoni illustra le proposte di politica industriale per l'auto fatte dalle confederazioni a Ciampi. «Esse sono tali - dice Bruno Trentin - da consentire alla Fiat di cambiare il suo piano industriale. Sulla scadenza del 15 gennaio posta dall'azienda per l'accordo non accettiamo ultimatum». Ieri sera un primo summit governativo a palazzo Chigi in coda al consiglio dei ministri.

PIERO DI SIENA

ROMA. È l'auto elettrica la chiave di volta per affrontare i problemi industriali della vertenza Fiat? Se si volesse dar credito a quanto in sostanza le confederazioni hanno chiesto al presidente del consiglio sembrerebbe di sì. «Una prospettiva innovativa all'ordine del giorno in tutti i paesi industrializzati - dice Trentin - non fantascienza. Eppure, ieri tra molti degli stessi sindacalisti presenti alla conferenza stampa delle tre confederazioni serpeggiava un certo scetticismo sul fatto che il quadro generale entro cui si colloca la vertenza che interessa il più grande gruppo industriale italiano possa dipendere da una scelta legata a una soluzione su cui la ricerca deve fare ancora molta strada.

Comunque sulla Fiat, Cgil, Cisl e Uil ora aspettano Ciampi alla prova dei fatti. Questo è in sintesi il giudizio che Trentin, D'Antoni e Veronesi hanno dato ieri dell'incontro col presidente del consiglio avvenuto la sera precedente. In verità la riunione dei ministri del Lavoro, dei Trasporti, dell'Industria e dell'Ambiente e delle Aree urbane, Ricerca, che si è tenuta in coda al consiglio dei ministri è stata poco più che un abboccamento: cinquanta miliardi in più al ministero della Ricerca per l'auto elettrica e una riunione di sindaci delle grandi metropoli per la riconversione del trasporto urbano. E poi una affermazione del ministro del Lavoro che non sarà certamente gradita alle orecchie dei lavoratori della Sevel. Di questa molto probabilmente si occuperà la «task force», mentre dei mille lavoratori ottocento sarebbero riassorbiti dall'azienda torinese: che è come affermare che viene «sfalata» dalla vertenza del gruppo. Le richieste del sindacato a Ciampi erano state invece molto circostanziate: la costituzione di un'Authority per il coordinamento della domanda pubblica nel trasporto urbano; un'iniziativa per il riciclaggio dei rottami (lamiere e plastica). L'Authority dovrebbe consentire la creazione di una domanda pubblica capace di costituire, dopo il 1996, un mercato altrimenti improbabile per l'auto ecologica a propulsione elettrica. E questa potrebbe essere la soluzione per Arese alle-

sauro del ciclo produttivo della 164. Il riciclaggio dei rottami, invece, è una proposta che guarda soprattutto alla Sevel di Pomigliano d'Arco. Comunque D'Antoni tiene a precisare che non spetta al sindacato fare scelte di localizzazione. In quanto alla Fiat di fronte alle scelte del governo, dice Trentin, «non può non cambiare il suo piano industriale e fare scelte coerenti con un vero programma di espansione e di riconversione produttiva anche sul piano della gestione degli esuberi. Questo significa - afferma D'Antoni - che ad Arese devono essere adottati su larga scala i contratti di solidarietà».

Che l'incontro con Ciampi a giudizio delle confederazioni contenga elementi che favoriscano la trattativa, non vuol dire però che questa sia ormai in discesa. I problemi e le difficoltà restano moltissimi e, come dice il segretario generale della Uilim, Angeletti, i rischi di un esito negativo non completamente scongiurati. Le ragioni di inquietudine sono più di una. La prima è costituita dalla scadenza del 15 gennaio, dopo la quale la Fiat procederà in modo unilaterale alla cassa integrazione. «Noi non abbiamo messo ultimatum e non ne vorremmo subire», dice Trentin. Sergio D'Antoni afferma che «se ci fossero le condizioni noi firmeremmo anche domani; quello che conta in una trattativa è il merito non i tempi».

La seconda ragione di inquietudine è costituita dal fatto che in questi giorni, nei quali nel negoziato sono intervenute le confederazioni, la situazione di Mirafiori è come se fosse passata in secondo piano rispetto alla Sevel e Arese. Eppure a Torino sono previsti 3.800 esuberi strutturali tra gli impiegati (cioè senza speranza di rientro) e dai 5mila agli 8mila esuberi temporanei. A riportare alla luce questo altro «punto critico» della vertenza Fiat caduto un po' nell'ombra è stato ieri Cesare Damiano, il segretario generale aggiunto della Fiom. «La cartina di tornasole per capire le vere intenzioni dell'azienda su Mirafiori», dice Damiano - «è costituito dall'uso dei contratti di solidarietà». Intanto, la trattativa a via Flavia è stata aggiornata a lunedì.



Anche per l'Olivetti il negoziato prende la via di palazzo Chigi

EMANUELA RISARÌ

ROMA. Anche la vertenza Olivetti sta per imboccare la strada di Palazzo Chigi. È questa la richiesta della Fiom dopo l'incontro di ieri fra sindacati ed azienda, mentre Olivetti auspica, per l'appuntamento fissato per martedì prossimo al Ministero del Lavoro, una presenza di Giugni non solo in qualità di «supervisore», al ministro chiede ora un ruolo attivo di mediazione.

Il confronto diretto fra azienda e sindacati sui duemila «esuberi» denunciati dal gruppo di Ivrea infatti non ha portato ieri ad un avvicinamento delle rispettive posizioni. Ribadito il netto rifiuto al ricorso alla cassa integrazione a zero ore, «parcheggio o pressione all'esodo», il segretario nazionale della Fiom Gaetano Sateriale ha fatto il punto sulle distanze che separano la delegazione sindacale dall'azienda:

«saranno oggetto di un documento unitario che verrà presentato l'11 al ministro, mentre è previsto un altro incontro a due per lunedì».

«Il sindacato - ha detto Sateriale - chiede un accordo programmatico di 24 mesi, che contenga uno scenario industriale, riorganizzativo e occupazionale di questa durata. Se l'azienda, invece, ci propone un accordo come prima scadenza, cresceranno le difficoltà». Anche nel merito del progetto industriale il sindacato critica Olivetti: «Sto tagliando gli investimenti soprattutto nei settori ricerca e sviluppo e in particolare nella ricerca settore sistemi, proprio quello che dovrebbe espandersi nel dialogo con la riorganizzazione della pubblica amministrazione e tra le circa 200 società del gruppo ci sono troppe sovrapposizioni di



L'uscita degli operai Fiat dai cancelli di Mirafiori. In basso, la protesta di ieri degli operai della Sevel di Pomigliano d'Arco

competenze, concorrenza interna. Questa situazione prefigura un ridimensionamento che il sindacato vuole discutere a Palazzo Chigi, sulla base del precedente accordo ('92), firmato dall'allora presidente del Consiglio. «Su questi punti - ha ribadito Sateriale - non può essere il tavolo del Ministero del Lavoro a dare garanzie».

Per la gestione dei 2.000 «esuberi» la via indicata dai sindacati è quella di un uso consensuale delle uscite (mobilità lunga, dimissioni incentivate), che consentirebbe la riduzione di 500 lavoratori a semestre, soluzione da praticare però attraverso il ricorso generalizzato ai contratti di solidarietà, che dovrebbero essere, dicono Fiom, Fim e Uilim, un numero ben superiore ai 600 che l'azienda si è detta disposta ad adottare. E, mentre Olivetti propone per abbattere i costi

una linea che non affronta la riorganizzazione radicale dell'assetto dell'impresa ma va verso il taglio degli operatori incrementando le consulenze e gli appalti esterni, la Fiom propone una gestione «alternativa» dei contratti di solidarietà: «Dovrebbero diventare - ha detto ancora Sateriale - dei contratti di riqualificazione professionale, realizzati utilizzando i fondi a disposizione per la formazione».

Intanto, sempre ieri, 460 fra ricercatori e tecnici dell'Olivetti hanno scritto una lettera aperta al presidente Carlo De Benedetti, in cui esprimono «preoccupazione e profonda tristezza per il declino dell'azienda. Già oggi - dicono - i tagli hanno avuto un effetto devastante sulla funzionalità della struttura tecnica e commerciale e tutti, indistintamente, lavoriamo in condizioni che vanno via via peggiorando».

L'Osservatore Romano interviene: «Dolorose implicazioni sociali e umane»

Il Vaticano attacca il gruppo di Torino «Attenti, ferite la dignità dei lavoratori»

«Si tratta di provvedimenti che feriscono la dignità dei lavoratori e toccano intere famiglie». La Santa Sede attacca severamente la Fiat per il modo con cui sta affrontando la vertenza con i sindacati. L'arcivescovo di Torino ha già annunciato un Consiglio diocesano pastorale dedicato ai problemi dell'occupazione: «Superare il momento critico senza che sia pagato sempre da chi ha meno».

ALCESTE SANTINI

CITTA' DEL VATICANO. La S. Sede critica fortemente la Fiat per il modo con cui sta affrontando la vertenza con i sindacati e rimprovera alla casa torinese di non tenere nel debito conto che la «ristrutturazione» presenta tante dolorose implicazioni sociali e umane. La presa di posizione è stata, infatti, affidata a L'Osservatore Romano che, dopo aver riassunto i termini della complessa vertenza in atto tra la Fiat ed i sindacati che mette in questione migliaia di posti di

lavoro, ha espresso in termini duri il giudizio sui modi con cui la casa torinese si sta comportando. «La maggiore industria italiana - scrive l'organo vaticano - che avrebbe dovuto contribuire in gran parte al futuro del Paese, potrebbe, invece, escludere dal circuito produttivo migliaia di lavoratori». Ed aggiunge: «Si tratta di provvedimenti che feriscono la dignità dei lavoratori e toccano intere famiglie».

Un attacco così severo si

può spiegare con il fatto che il Papa ha già affermato, rivolgendosi al messaggio di Capodanno ai governi come al mondo imprenditoriale, che tutti dovrebbero operare per affrontare seriamente il problema del lavoro soprattutto nell'anno, il 1994, che l'Onu ha dedicato alla famiglia. Infatti - aveva osservato - «come è possibile garantire stabilità e prospettiva alle famiglie se i suoi membri o uno di essi vengono privati del diritto al lavoro?». Di qui il suo annuncio che le Chiese locali e le associazioni di ispirazione cristiana devono sentirsi impegnate a promuovere iniziative, anche di intesa con le diverse forze sociali, perché a livello legislativo sia garantito il lavoro ai membri di famiglie già costituite ed alle giovani coppie.

Ed è in base a queste precise direttive del Papa che, nei prossimi giorni, pubblicherà

un documento sul problema della famiglia, che l'arcivescovo di Torino, card. Giovanni Saldarini, ha già annunciato che sarà tenuto al più presto un Consiglio diocesano pastorale tutto dedicato ai problemi dell'occupazione e per individuare le iniziative che si renderanno utili per aiutare le famiglie già raggiunte dalla grave piaga della disoccupazione.

«Quanto manca il lavoro è difficile che la famiglia sia in pace - perché subentra - la preoccupazione che diventa ansia e, ad un certo punto, disperazione». Lo ha affermato il card. Saldarini nell'omelia tenuta nella cattedrale di Torino il giorno dell'Epifania che per la Chiesa cattolica è la festa dei bambini e, quindi, delle famiglie. E, con chiaro riferimento al governo ma anche ai vertici della Fiat, ha aggiunto: «Mi permetto di chiedere a tutti, a tutti i livelli, secondo il grado di responsabilità che ciascuno ha,

che ci si metta - nello spirito di solidarietà - a fare di tutto perché questo momento critico sia superato, senza che debba essere pagato sempre da chi ha meno». E' necessario - ha detto ancora - che proprio nell'anno della famiglia, questa ritrovi tutta la sua dignità, così come è rivelato dal vangelo.

E, dopo essersi chiesto, se il lavoro, che è il primo dovere e diritto dell'uomo, sia stato sempre utilizzato per rendere pace alla creazione, il card. Saldarini così ha concluso: «Dobbiamo, purtroppo, riconoscere che ci sono state strutture, ricerche e applicazioni tecniche che hanno portato non verso l'abbellimento della creazione, ma verso il suo sfruttamento e questo con conseguenze negative anche sulle possibilità del lavoro». Una chiara accusa a chi ha degradato la natura per interessi personali o di gruppo.

I delegati di Fim-Fiom-Uilm dell'Alfa bocciano il «piano Fiat» perché prevede, nei fatti, la chiusura dello storico stabilimento Il 14 gennaio assemblea al Lirico con i leader confederali e tutta la città. Ieri nuove proteste a Pomigliano degli operai Sevel

«Nessun accordo se Arese non resta in vita»

Arese bocchia il piano Fiat e si prepara a respingerlo con una assemblea al Lirico il 14 gennaio con i leader sindacali e tutte le forze della città. Università compresa. I giudizi sull'auto elettrica. Manifestazione del gruppo Fiat a Roma a fine mese. Respinta la pretesa di concludere il negoziato entro il 15 gennaio. Critiche anche dalla Sevel di Pomigliano: bloccata ieri l'autostrada Napoli-Bari per oltre un'ora.

GIOVANNI LACCABO

MILANO. Ad Arese piazzano le artiglierie. Si sentono emarginati dal negoziato, ed eccoli allora guadagnarsi un ingresso a distanza nel dibattito, i delegati di Fim-Fiom-Uilm, con una conferenza stampa ai cancelli. Delegazione nutrita: Domenico Familari, Romeo Carta, Luigi Banfi, Giuseppe Petralia, Mario Gaeta, Antonio Colombo e Calaminici. Un

messaggio in coro: nessuna intenzione di farsi schiacciare dal «piano Fiat». «Trasferire a Rivale la 164 o le produzioni sostitutive della Y10 significa chiudere Arese», dice Luigi Bianchi, Fim, a nome dell'esecutivo. Non vi basta dunque l'impegno a impiantare ad Arese le produzioni di spider e coupe? «Un espediente per attenuare il trauma della chiusu-

ra». E quel tocco di futuribile che è l'auto elettrica? «Progetto interessante, ma ancora tutto da verificare. E comunque non basta». Contestano la scadenza del 15 gennaio, data entro cui corso Marconi vorrebbe concludere il negoziato. Mario Gaeta, Fiom: «Questa è la data dell'azienda, anche Ciampi ha il dovere di rifiutarla perché l'accordo sulla Cig, firmato l'anno scorso anche dal governo, scade a giugno. Inoltre Ciampi ha preso l'impegno di costituire l'Authority sui trasporti, alla quale occorrerà parecchio tempo per decidere. Idem per la conferenza programmatica degli amministratori che dovrebbe far posto all'auto elettrica nella domanda pubblica». E allora?

Tutti d'accordo, nel Cdf e nel sindacato: «Non esistono le condizioni per concludere un

accordo prima del 15». E se Ciampi «stringe» e impone la firma? «In tal caso la nostra controparte non sarà più solo la Fiat, ma anche il governo». A Roma a fine mese, o nella prima settimana di febbraio è in cantiere la protesta corale di tutte le fabbriche Fiat. E venerdì 14 gennaio - un giorno prima della data entro cui corso Marconi vorrebbe calare la mannaia - al teatro Lirico di Milano, il consiglio di fabbrica di Arese ha convocato un'assemblea con Trentin, D'Antoni e Larizza, i leader di Fim-Fiom-Uilm, consili e strutture del sindacato, partiti ed enti locali con in testa Regione Lombardia e Comune di Milano con speciale attesa al varco per il sindaco Formentini e la Lega.

I delegati di Arese chiedono che «l'accordo sia un accordo di gruppo», e che «nessun ac-

cordo che preveda la chiusura di Arese possa essere accolto». Ma anche gli strumenti - precisa Banfi - siano finalizzati non alla espulsione, ma al rilancio dopo la fase di difficoltà. «Ma a tal proposito - aggiunge - la solidarietà è troppo praticata a parole, e troppo poco nei fatti: «Perché sia la Fiat, sia il sindacato, hanno messo troppo all'angolo la riduzione d'orario? La soluzione tedesca dimostra che l'uso di questo strumento è possibile. Una critica anche alla democrazia sindacale: «Una trattativa finora gestita dalle segreterie, con una delegazione senza adeguata rappresentanza». Ma irrompendo nel merito del negoziato, Marco Marras, Fiom Lombardia, sfodera grintose ragioni: «Se chiedete ai dirigenti Fiat se è vero che chiudono Arese, vi rispondono che loro vogliono

solo rafforzare il marchio Alfa. Il fatto è che le due strade per Fiat non sono in contrasto, ma il piano prevede nei fatti la fine di Arese perché la fabbrica prevista dai 3.500 posti per spider e coupe si rivelerà, un anno dopo, un fatto antieconomico a causa dei costi di struttura: un milione e 500 mila metri quadrati coperti e altrettanti scoperti».

Si mobilitano anche i cobas, che denunciano il progressivo smantellamento delle Meccaniche, dalle quali anche in questi giorni vengono asportati, per essere spediti in Argentina, i macchinari che producono i ricambi dell'Alfa 75. I cobas inoltre stanno raccogliendo firme «per delegittimare Fim-Fiom-Uilm a trattare». Finora le adesioni sarebbero un migliaio.

A Pomigliano gli operai Se-

vel intanto respingono la condanna a morte della fabbrica. Ieri in più di 500 hanno bloccato per oltre un'ora l'autostrada Napoli Bari, all'altezza del casello. Code di tre chilometri hanno paralizzato anche le strade della cittadina. Il blocco ha alimentato l'aspettazione degli automobilisti, costretti alla lunga sosta fuori programma. Per prevenire incidenti sono intervenuti gli agenti del commissariato di Acerra ed i carabinieri di Castelcivita. Poco prima di dar vita alla protesta, gli operai Sevel hanno spedito alle segreterie confederali un chiaro messaggio di dissenso alle ipotesi che il negoziato di Roma ha avanzato per Napoli. Per Francesco Spoto, del Cdf, «ciò che sta accadendo in questi giorni è l'ennesima truffa ai danni della classe operaia».

IN PRIMO PIANO

Ma l'auto elettrica attende acquirenti

ANDREA PINCHERA

La vertenza Fiat come occasione per il lancio dell'auto elettrica? Ipotesi di un contratto negli stabilimenti dell'Alfa Romeo di Arese programmi di ricerca, e poi di sviluppo, del nuovo veicolo si scontra con un ridda di «e» e di «ma». Vettura pulita per eccellenza, già sperimentata nel 1900 da Ferdinand Porsche, l'auto elettrica è silenziosa e non inquinata, richiede poca manutenzione, ma è fortemente limitata nelle prestazioni dalle pesanti batterie: scarsa la velocità, bassa l'autonomia di percorso, lunghi i tempi di ricarica (anche 6-8 ore). Nonostante siano allo studio circa trenta nuovi tipi di batterie, che aumentino l'autonomia e migliorino le prestazioni, questo rimane il vero tallone di Achille delle nuove vetture.

Le auto elettriche sono - e rimarranno per un bel po' - inaccessibili ai singoli cittadini e i produttori hanno scarso interesse, soprattutto nel corso di una crisi come quella attuale, a investire su modelli dell'incerto futuro: il settore delle vetture elettriche non decolla a causa della mancanza di una domanda», spiega Beniamino Bonardi, direttore di Greenpeace Business, e organizzatore a Milano del convegno «Auto elettrica, una scossa per l'ambiente». Per questo assume molta importanza la notizia, di fonte sindacale, dell'impegno di Ciampi a convocare una conferenza dei sindaci di tutte le principali città italiane per studiare un piano di introduzione dei veicoli elettrici: «L'esperienza estera indica che questa è la sola strada per permettere al mercato di decollare, altrimenti i costi non saranno mai competitivi con i ricavi», sostiene Raffaele Vellone, presidente del Cives (Commissione italiana veicoli elettrici stradali).

Il riferimento obbligato è alla California, dove le preoccupazioni ambientali crescono di pari passo con l'inquinamento delle città. La legge californiana - ripresa in breve da altri stati americani - prevede infatti la sostituzione di auto convenzionali con vetture elettriche nella misura del 2 per cento nel 1988 e del 10 per cento nel 2003: duecentomila

veicoli contro le poche migliaia in circolazione oggi in tutto il mondo. Piani di produzione dell'energia elettrica nei trasporti sono allo studio anche dell'Onu e dell'Ue (l'agenzia internazionale dell'energia), mentre l'Unione Europea ha avviato alcuni programmi per lo sviluppo e la diffusione di nuove tecnologie.

Nel 1990 ha visto la luce Citelec, un'associazione tra i comuni d'Europa che sta lavorando con l'Avve (l'Associazione europea veicoli elettrici stradali), alla quale aderisce la nostra Cives) per introdurre il veicolo elettrico. Molti piani per costringere enti pubblici e aziende private a costituire flotte di veicoli elettrici sono stati realizzati a livello locale da amministrazioni tedesche, olandesi o britanniche, ma l'iniziativa più interessante è quella francese. E del 28 luglio 1992, infatti, un accordo quadro sul veicolo elettrico stipulato tra i ministri dell'Ambiente e dell'Industria, l'ente elettrico francese (Edf), il gruppo Psa (Peugeot-Citroën) e la Renault: «Il piano consiste nell'affidare alle municipalità contribuenti per la realizzazione delle infrastrutture e di tutto quanto serve per la penetrazione e l'utilizzo di vetture elettriche, che vanno dall'auto noleggio al taxi elettrico, dalla distribuzione delle merci ad aree di interscambio tra mezzo privato e minibus. L'obiettivo non è quello di dare soldi direttamente alle aziende produttrici di veicoli, ma di costituire una nicchia di mercato iniziale che sia in grado di garantire la vendita del prodotto da parte dell'industria», spiega Vellone.

Percorsi preferenziali, disponibilità esclusiva di parcheggi, sistemi di ricarica delle batterie, autoleggio con carta di credito (diffusissima oltreoceano) sono alcune delle soluzioni adottate nelle 22 città francesi - tra le quali Strasburgo, Lione, Nantes, ma se ne erano candidate altre trenta - coinvolte nell'iniziativa. Il modello è quello di La Rochelle, dove già dal 1990 il comune ha convertito il trasporto pubblico e ha messo a punto le infrastrutture, coinvolgendo anche la Peugeot, che si è impegnata a vendere auto elettriche allo stesso prezzo di quelle a benzina.