

Economia & lavoro

BORSA	LIRA	DOLLARO
↑ In netto rialzo Mibtel a 9.686 (+1,95%)	↑ Più forte in Europa Marco a quota 980	↑ Più forte sui mercati In Italia 1705 lire

La trattativa sui 12.000 «esuberanti» ad un passo dalla rottura: l'azienda fa sapere che non cambierà i suoi piani e lo mette nero su bianco. Oggi la direzione Cgil

Stenta a decollare il confronto tra sindacati e Olivetti: domani l'atteso appuntamento a palazzo Chigi. Anche per questa vicenda non basta più la mediazione di Giugni?

Economia milanese in crisi
L'Assolombarda: il peggio è passato, ma per gli operai posti soltanto nei cantieri

Vertenza Fiat, diktat di corso Marconi

Documento riservato di 13 cartelle: il nostro piano non si tocca

Diktat della Fiat: o si accettano le posizioni di Corso Marconi o si procede unilateralmente alla cassa integrazione. Sulla trattativa piomba un documento dell'azienda che ribadisce tutte le sue posizioni. Ad un passo dalla rottura. Riprende oggi il negoziato Olivetti, domani l'incontro a palazzo Chigi. Nonostante le mediazioni di Giugni ancora lontane le posizioni dei sindacati e dei manager di Ivrea.

RITANNA ARMINI EMANUELA RISARI

ROMA. La Fiat ha lanciato il suo diktat. O l'accordo con i sindacati si fa accettando il piano industriale e le condizioni che Corso Marconi ha posto fin dall'inizio del negoziato, oppure dal 15 gennaio l'azienda procederà con la cassa integrazione.

L'aut-aut è stato dato in un incontro informale che si è svolto lunedì sera, al ministero del Lavoro. La Fiat ha presentato un documento di 13 cartelle nelle quali ha ribadito tutte le sue posizioni e ha annunciato che esse sono irrinunciabili, il testo non è negoziabile, il tempo da esso si apprende che la Fiat intende procedere esattamente come aveva detto. Che gli incontri con il governo non hanno cambiato le sue posizioni. Che le proposte di politica industriale avanzate dall'esecutivo sono ritenute dal corso Marconi interessanti per un dibattito e forse per il futuro. Ma non cambiano di una virgola le necessità dell'oggi. Nel frattempo, insomma, occorre procedere con i tagli: via 3.000 impiegati, via 8.000 operai a Mirafiori e Rivalta, via 2.500 posti di lavoro ad Arese e via la Sevel di Pomigliano.

E i contratti di solidarietà? Come è noto i sindacati ci avevano puntato. Tanto di più dopo le proposte del governo che prevedevano la produzione dell'auto elettrica. Con questa garanzia - pensavano - la Fiat avrebbe potuto tenere legati all'azienda un certo numero di lavoratori in attesa di tempi migliori. Invece no. Nelle tredici pagine del documento diktat di Corso Marconi l'azienda dà per la prima volta i numeri dei contratti di solidarietà ai quali sarebbe disponibile riguarderebbero poco di 300 persone nell'area di Torino. Un numero irrisorio che non è possibile considerare base di una trattativa. Di qui le voci di rottura che ieri sono rimbombate dal ministero del lavoro, alla sede

dei sindacati del metalmeccanico a quelle delle Confederazioni. E il clima di scetticismo che si è diffuso rapidamente. La Fiat naturalmente sdramazza e nella serata fa sapere che il documento non è un ultimatum ma solo un riepilogo delle posizioni aziendali. Mentre i sindacati ritengono il documento presentato da Corso Marconi, di fatto, un atto di rottura. E il ministro del lavoro avrebbe svoltato la riunione che doveva svolgersi ieri nella speranza di una ricucitura. Ma il clima si è fatto teso. Oggi la direzione della Cgil discuterà il nuovo «caso Fiat». Tuttavia ieri Bruno Trentin ha anticipato le sue posizioni. La vertenza Fiat non si potrà risolvere in due tempi: una per i tagli ed una per nuove ed eventuali misure di politica economica. «La soluzione della vertenza Fiat - ha detto il leader della Cgil - è strettamente legata alle misure di politica industriale che il governo metterà in campo». È il segretario generale della Cisl D'Antoni ha aggiunto: «Solo se la Fiat modificherà il proprio piano di politica industriale, attualmente inaccettabile sarà possibile l'accordo».

Intanto ieri sera al ministero del Lavoro si è svolto l'incontro per la Sevel. Erano presenti il ministro, il responsabile delle relazioni industriali della Fiat Annibaldi e il responsabile della task-force per l'occupazione Borghini. In discussione un progetto sul riciclaggio del materiale di auto fuori uso.

Dopo un'intera giornata dedicata ad incontri informali (senza risultato), ieri anche la trattativa Olivetti ha fatto registrare uno slittamento dei tempi. L'incontro al ministero del Lavoro, in un primo tempo previsto per la serata, è stato rinviato a questa mattina a causa del protrarsi del vertice sulla Sevel. «Per ora - dicono i sindacalisti - non è in programma alcuna iniziativa di lotta e, semmai, abilità a programmarla sono i coordinamenti nazionali di Fiom, Fim e Uilim. La precisazione è stata riferita dopo che per tutta la giornata erano circolate voci circa uno sciopero nel settore commerciale indetto dalla Fiom, decisione poi caduta nel corso di una riunione del coordinamento della Federazione.

Se, come dice il segretario nazionale della Fim-Cisl Am-



Il ministro del Lavoro Gino Giugni

brogio Brenna «finalmente il negoziato tra le parti si riavvia, visto che da ottobre ad oggi non si era ancora riusciti ad entrare nel vivo», restano ugualmente nella delegazione sindacale preoccupazioni forti, sulla sostanza e sui tempi della trattativa, rispetto ai quali l'accavallamento con la vertenza Fiat non rassicura. «E lunedì è la scadenza prevista da Olivetti per l'invio delle lettere di licenziamento a 2.000 dipendenti». In un documento unitario il sindacato, spiega il segretario nazionale Uilim Piero Serra, ribadisce le proprie posizioni, chiedendo che sia evitato il ricorso alla cassa integrazione a zero ore attraverso l'uso generalizzato dei contratti di solidarietà e di riqualificazione professionale, la smontazione delle feste, l'uso delle ferie non godute e altri strumenti che consentano di reperire risorse finanziarie sufficienti per cercare di risolvere il problema degli «esuberanti» e

arrivare a gestirli consensualmente».

Olivetti per parte sua, avrebbe intenzione di predisporre una memoria da consegnare alla presidenza del Consiglio per ricordare gli impegni governativi assunti nel '92 per il settore dell'informatica. Anche per il segretario della Fiom, Gaetano Sateriale, quello a palazzo Chigi è «un passaggio obbligato per chiudere la vertenza». Il richiamo è all'attuazione di domanda pubblica nel settore per 7.500 miliardi - già prevista appunto dall'intesa del '92 - che invece ha garantito finora all'Olivetti soltanto un fatturato di circa 1.200 miliardi. Aggiunge Ambrogio Brenna: «Manteneremo in parallelo la necessità di una verifica presso la presidenza del Consiglio circa la politica industriale e l'informaticizzazione della pubblica amministrazione. Valuteremo solo domani lo stato dell'andamento del negoziato».

Come era quel giovane Bruno Storti?

Veniva dal pubblico impiego. Era un uomo focoso, sanguigno, determinato. L'ho conosciuto al primo congresso della Cgil unitaria, nel 1947. Storti era vice-segretario, io ero segretario della Camera del Lavoro di Forlì. Ma quel Congresso mi elesse vice-segretario. Storti sosteneva allora la linea che portò poi alla scissione.

La disputa era sul ricorso o meno allo sciopero politico. È possibile dire oggi che Storti aveva ragione? No. Io sono convinto che il ricorso allo sciopero politico, in casi estremi, per la difesa della democrazia, sia necessario. Le regolamentazioni avviate per legge in alcuni settori non vietano nemmeno oggi quella forma di sciopero. Io e Storti a quel Congresso fummo su fronti contrapposti.

La scissione sindacale infatti anche sui vostri rapporti personali?

IL PUNTO

Politica industriale, il problema è qui

PIERO DI SIENA

La Fiat getta la maschera e a pochi giorni da quel 15 gennaio che essa considera come un termine invalicabile per la conclusione della trattativa rende chiaro che il suo piano industriale non si tocca, nemmeno di fronte alle novità che potrebbero eventualmente venire dalle iniziative del governo. La trattativa Olivetti è in una eguale situazione di stallo. Anche per essa i sindacati invocano un passaggio a palazzo Chigi che chiarisca se l'ammendamento della pubblica amministrazione darà nuovo ossigeno al mercato dell'informatica. Allo stato, l'esito per ambedue le vertenze può essere drammatico, in specie per la Fiat dopo il sostanziale diktat dell'azienda torinese.

È sotto gli occhi di tutti che tutto questo può dar origine a tensioni sociali ad alto rischio, mentre nessuno è in grado di calcolare le conseguenze di un rapporto tra le parti che sconta un alto tasso di conflittualità su una situazione politica che, come è noto, è tra le più delicate e difficili che la democrazia italiana abbia attraversato.

Il paradosso, però, sta nel fatto che, a differenza delle ristrutturazioni dei primi anni

Ruolo sociale dell'impresa

Agip, sindacati, economisti cercano l'azienda-modello per far fronte alla crisi

ROMA. Ha un ruolo sociale la grande impresa? E come può esserlo? Sembrano interrogativi oziosi in tempi tanto instabili. Eppure sono temi non disgiunti dalle caratteristiche della crisi economica sociale che tormenta il Paese e che può avere esiti diversi. Sono comunque questi al centro di una ricerca avviata dall'Agip Petrol, fin dall'estate del 1992, in collaborazione con le tre Confederazioni sindacali. Ieri l'iniziativa è stata illustrata, con il contributo di economisti, studiosi e dirigenti sindacali. Ed

ecco Paolo Leon - dopo brevi introduzioni di Giuseppe De Rita, presidente del Cnel e del presidente dell'Agip Petrol Angelo Ferrari - mettere a fuoco alcuni temi, come quelli relativi agli assetti proprietari (quando sono sclerotizzati possono determinare l'avversione al rischio), come quelli in materia di partecipazione dei lavoratori. Altri contributi vengono da Cavazzuti, Marconi e Romagnoli. I dirigenti sindacali, con D'Antoni per la Cisl e Veronese per la Uil, accolgono con grande interesse l'iniziativa.

Erano rapporti più polemici che amichevoli. La Cisl per farsi le ossa, in quegli anni, cercava gli accordi separati con i padroni. E lui trascinava l'organizzazione su questa strada.

Ma fu anche un po' il fautore della contrattazione aziendale? Sì, a metà degli anni cinquanta. La Cisl, allora, per merito di Storti, fece un passo avanti rispetto alla Cgil, sui problemi della contrattazione nelle aziende.

E poi venne la stagione dell'unità sindacale. Storti, dopo una prima resistenza, mostrò qui la sua seconda anima? Fu lui, dapprima, alla fine degli anni sessanta, a porre come discriminante le cosiddette «premesse di valore». La Cgil era accusata, in sostanza, di non accettare la democrazia fino in fondo, di non ripudiare la violenza. Agostino Novella, allora segretario della Cgil, replicò con un intelligente documento-risposta fondato su una prospettiva di riforme gradualiste. Le polemiche si attenuarono.

Sono gli anni della coppia Lama-Storti? C'era una forte intesa tra noi. Eravamo innamorati entrambi dell'idea dell'unità sindacale. Storti si bruciò davvero i ponti alle spalle. Rischio la rottura della Cisl. La Cgil ebbe a quell'epoca meno problemi. Gli ostacoli, semmai, venivano dal Pci. Ma Storti venne sconfitto e l'unità sindacale organizzata non si fece più. Venne la Federazione unitaria Cgil, Cisl e Uil, una tappa che io comunque continuo a considerare rilevante.

Hal un ricordo particolare del segretario Cisl? È quello che risale all'ultimo periodo, lo Storti unitario, quello che ho conosciuto più da vicino. Un uomo schietto. Qualunque posizione difendesse non aveva mai secondi fini.

Non ha fatto carriera nella sua Dc. Come lo spiegati? È un po' la sorte dei sindacalisti. Credo, comunque, che il modo migliore oggi di ricordare Bruno Storti consista nel coronare lo sforzo in corso nelle Confederazioni di ricomporre l'unità del mondo del lavoro. Ne hanno bisogno i lavoratori e il nostro Paese.

non non si stanca di sbandierare in questa trattativa costituiscono per molti aspetti un tentativo di rincorsa affannosa per adeguare i propri modelli a una gamma che le altre case già da tempo hanno immesso sul mercato. Ma una lezione da questa situazione di stallo delle trattative la deve trarre anche il governo (quello in carica, ma anche - qualunque esso sia - quello che si formerà dopo le elezioni). I rapporti tra le parti scontano il deficit di politica industriale che non è solo il frutto di antichi ritardi ma di una specifica concezione di come si possa uscire dalla recessione e fronteggiare la disoccupazione. Tutti gli atti del governo Ciampi, infatti, fin da questa estate si sono concentrati sul potenziamento degli ammortizzatori sociali, affidando la ripresa dell'economia reale al cambiamento del ciclo internazionale, dimenticando che da una crisi delle dimensioni di quella che stiamo attraversando ci sono le economie nazionali che escono più deboli e quelle che assumono posizioni leader. E quella italiana corre il rischio di appartenere alle prime. Gli impegni di Ciampi sulla Fiat rischiano essere tardivi e perciò inopportuni.

A ben vedere è questo l'elemento di fondo su cui corre il rischio di naufragare alla lunga lo stesso accordo del 23 luglio. E il governo Ciampi, che tra i tanti ha avuto il merito di chiudere senza né vincitori né vinti l'annosa trattativa sul costo del lavoro, ora rischia di lasciare in eredità in grumo di problemi reali che possono tradursi in una sorda conflittualità senza sbocchi.

«L'occupazione di Milano è passata, lo peggio è passato, dice ora Ennio Presutti, a commento di un riepilogo appena compiuto tra gli iscritti all'organizzazione imprenditoriale milanese. Ma anche nel '94, nonostante una certa ripresa della produzione (indotta soprattutto dalla crescita delle esportazioni) l'occupazione industriale perderà circa il 2,5% dei propri effettivi: dalle fabbriche milanesi usciranno non meno di 10-11.000 lavoratori».

Unica speranza di un riassorbimento di questi lavoratori espulsi dall'industria, ammette Presutti, la possibile riapertura dei cantieri di alcune grandi infrastrutture pubbliche: dal passante ferroviario all'aeroporto della Malpensa, dalla nuova sede del Piccolo Teatro fino all'ammendamento della Fiera.

Nel 1993 l'industria milanese ha conosciuto l'anno peggiore della lunga fase di recessione cominciata ormai oltre 3 anni fa. La produzione ha accusato una ulteriore flessione del 3%: il fatturato si è mantenuto stabile e l'occupazione ha accusato una flessione del 5,1%. In dodici mesi sono stati bruciati dalla recessione circa 22.000 posti di lavoro.

«È stata dura davvero, ma il peggio è passato, dice ora Ennio Presutti. Un'indagine condotta dall'associazione industriale tra i propri iscritti (hanno risposto 204 aziende) rivela che gli imprenditori milanesi sono moderatamente ottimisti a proposito dell'andamento dell'anno appena iniziato: la produzione dovrebbe aumentare appena del 3%, riportandosi ai livelli del '92 («che comunque fu un anno molto negativo», dice Presutti) grazie, soprattutto, al buon andamento delle esportazioni».

Ma anche nel '94 l'occupazione dell'industria milanese subirà un salasso, con la perdita di altri 10-11.000 posti di lavoro (il 2,5% in meno).

L'orgogliosa Assolombarda, la potente organizzazione dei

«L'occupazione si crea soltanto con lo sviluppo», dice il presidente dell'Assolombarda, che ammette però che ancora l'appuntamento con la ripresa non è fissato. Non sarà una vera ripresa quella del '94; se ne parlerà, forse, nel '95.

Nel '93 tra i più colpiti dalla crisi sono stati i comparti tessile e meccanico. Il meno colpito, confermando il suo andamento «antidiciclo», quello alimentare. All'interno di questi settori, la piccola e media industria ha un più alto grado di adattabilità al mutare delle condizioni economiche e di mercato. Nel '93 le imprese minori hanno accusato una flessione della produzione dell'1,5%, contro il calo del 8% della grande industria. E anche per l'anno appena iniziato i piccoli si comporteranno meglio dei grandi: la grande impresa metalmeccanica, chimica e tessile milanese, pilastro dell'intera economia nazionale per quasi tutto il secolo, sembra incapace di ritrovare il proprio ruolo.

«L'occupazione si crea soltanto con lo sviluppo», dice il presidente dell'Assolombarda, che ammette però che ancora l'appuntamento con la ripresa non è fissato. Non sarà una vera ripresa quella del '94; se ne parlerà, forse, nel '95.

Nel '93 tra i più colpiti dalla crisi sono stati i comparti tessile e meccanico. Il meno colpito, confermando il suo andamento «antidiciclo», quello alimentare. All'interno di questi settori, la piccola e media industria ha un più alto grado di adattabilità al mutare delle condizioni economiche e di mercato. Nel '93 le imprese minori hanno accusato una flessione della produzione dell'1,5%, contro il calo del 8% della grande industria. E anche per l'anno appena iniziato i piccoli si comporteranno meglio dei grandi: la grande impresa metalmeccanica, chimica e tessile milanese, pilastro dell'intera economia nazionale per quasi tutto il secolo, sembra incapace di ritrovare il proprio ruolo.

Ilva Taranto

Impianti bloccati, tutti «liberi»

TARANTO. Sciopero di due ore per turno ed assemblee dei lavoratori ieri all'Ilva di Taranto: contemporaneamente tre altiforni e due acciaierie sono state fermate e circa 2.200 addetti per turno sono stati considerati inattivi. In pratica non trattandosi di messa in libertà, queste ore di mancato lavoro potrebbero essere recuperate considerando le ferie o cig ma i sindacati hanno già annunciato che in tal caso faranno ricorso ad azioni legali considerando una simile decisione aziendale una sorta di limitazione al diritto di sciopero.

In realtà il nodo, che peraltro divide anche le tre organizzazioni di categoria dei metalmeccanici tarantini, riguarda le garanzie relative per i previsti esuberanti agli ammortizzatori sociali ed alla tutela dei posti di lavoro dopo lo sciopero dell'Ilva in tre società: la Laminati piani, la Acciai speciali e l'Ilva vera e propria che sarà messa in liquidazione. Mentre la Fim-Cisl sembra disponibile a procedere nella trattativa con governo e Ilva, Fiom-Cgil e Uilim-Uil non intendono trattare sino a quando non vi saranno precise garanzie, sostenendo questa posizione con una serie di scioperi già annunciati. Fiom e Uilim hanno già promosso per oggi quattro ore di sciopero articolato che interesserà le aziende consociate sidermontaggi, Geoson e Icro nonchè l'Ilva stessa.

Intanto per lo sciopero di ieri dei piloti Alitalia i passeggeri hanno sopportato i previsti disagi, anche se sono stati assicurati i servizi minimi. La compagnia di bandiera comunica peraltro di aver registrato situazioni anomale tra i piloti, «legata ad un insolito tasso di morbilità che si è verificato tra i piloti Alitalia ma soprattutto in Ati dove c'è il 60% tra quelli di turno che si è dichiarato ammalato».

Alitalia

Al personale di terra 106.000 lire

ROMA. Da questo mese il personale di terra del trasporto aereo (compreso quello del gruppo Alitalia) riceverà l'ultima tranche di aumento contrattuale, pari a 106 mila lire medie mensili lorde. L'accordo - firmato l'altra sera - riguarda 20 mila addetti il cui contratto scade il 30 giugno del '95 (e dunque non rientra tra gli aumenti congelati dall'Alitalia, relativi ai contratti scaduti al 31 dicembre scorso). Dopo l'ennesima i nuovi minimi tabellari lordi sono i seguenti: 558 mila lire al nono livello, 703 mila lire all'ottavo, 781 mila al settimo (opera), 870 mila al sesto, 926 mila al quinto (impiegati), 982 mila al quarto, un milione 88 mila lire al terzo (impiegati di concetto, tecnici e operai specializzati), 1.171 mila lire e un milione 249 mila lire per le due fasce di secondo livello (funzionari) e un milione 367 mila lire e un milione 506 mila lire per le due fasce di primo livello (quadri). Soddisfatti i sindacati. Da Bruno Lodi (Fim Cgil) che sottolinea come l'accordo sia stato raggiunto «in un momento di difficoltà in tutto il settore» (tra il personale di terra ci sono 1.200 esuberanti); a Silvano Barberini (Fit Cisl) secondo il quale l'aumento consente un «modesto recupero salariale» a lavoratori che l'età scorsa avevano accettato tagli al salario reale del 15%.

Intanto per lo sciopero di ieri dei piloti Alitalia i passeggeri hanno sopportato i previsti disagi, anche se sono stati assicurati i servizi minimi. La compagnia di bandiera comunica peraltro di aver registrato situazioni anomale tra i piloti, «legata ad un insolito tasso di morbilità che si è verificato tra i piloti Alitalia ma soprattutto in Ati dove c'è il 60% tra quelli di turno che si è dichiarato ammalato».

Intanto per lo sciopero di ieri dei piloti Alitalia i passeggeri hanno sopportato i previsti disagi, anche se sono stati assicurati i servizi minimi. La compagnia di bandiera comunica peraltro di aver registrato situazioni anomale tra i piloti, «legata ad un insolito tasso di morbilità che si è verificato tra i piloti Alitalia ma soprattutto in Ati dove c'è il 60% tra quelli di turno che si è dichiarato ammalato».



Bruno Storti