

Economia & lavoro

BORSA	LIRA	DOLLARO
In lieve calo Mibtel a 9.628 (-0,60%)	Lira più forte sui mercati Marco a quota 975	In calo sui mercati In Italia 1695 lire

FIAT-OLIVETTI. A poche ore dalla scadenza degli «ultimatum» ultimi affondi per le due trattative. La crisi dell'auto approda nuovamente al tavolo di Giugni, per l'informatica vertice con Maccanico Romiti: «Serve un accordo completo». Agnelli: «Aspettiamo...»

È il giorno della verità?

La Direzione Cgil «Accordo ponte per la vertenza auto»

PIERO DI SIENA

ROMA. Un accordo-ponte per evitare la rottura che altrimenti allo stato sarebbe inevitabile. Queste sono in estrema sintesi le conclusioni della Direzione della Cgil che ieri si è riunita con la delegazione della Fiom che sta trattando sul piano industriale della Fiat. Si tratta di un'idea che da tempo rappresenta il convincimento profondo di Bruno Trentin sui possibili esiti di una vertenza che ha bisogno, per chiudersi positivamente, di un sensibile cambiamento dei programmi dell'azienda. Le cose, comunque, sono precipitate con l'ultimo documento Fiat che sostanzialmente non si muove di un millimetro dalle posizioni originarie. «La situazione che si è creata con questo documento», dice Fausto Vigevani, segretario generale della Fiom, «ci ha fatto riflettere e interrogare su quale possa essere a questo punto un percorso meno doloroso per la trattativa e capace di evitare la rottura. Da qui nasce la proposta di un'idea transitoria che conceda più tempo alle parti per raggiungere un accordo».

A questo punto, dunque, tra Fiom e Cgil vi una convergenza piena di valutazione e di intenti, che coinvolge anche la minoranza della Confederazione, secondo quanto appare da una dichiarazione di Mario Sai di Essere sindacato. Se qualche dubbio ancora sussiste è sulla effettiva possibilità



lo stato dei fatti consenzienti nemmeno gli altri sindacati. Pier Paolo Baretta, segretario nazionale della Fim-Cisl, afferma che «si sta perdendo tempo prezioso in attesa di chissà quali novità che solo il negoziato può apportare». Quindi la Fim è per vedere se vi sono le condizioni per chiudere la vertenza, sebbene anch'essa sembra non voler subire il vincolo del 15 gennaio. Più netta l'ostilità alla proposta Cgil di Uilm e Uil, che sottolineano la necessità di fare ogni sforzo «per scongiurare il ricorso agli ormai prossimi e probabili atti unilaterali da parte dell'azienda» e insistono sull'«inopportunità del ricorso a soluzioni ponte». Rilanciano inoltre la proposta Uilm di ricorrere in modo massiccio ai prepensionamenti per affrontare il problema degli esuberanti.

Intanto, il punto critico a cui è giunta la vertenza Fiat ricade nelle polemiche nella

Fiom. La minoranza che fa capo ad Essere sindacato chiede la convocazione del comitato centrale dell'organizzazione - sulla cui opportunità concorda anche Giorgio Cremaschi - e critica la gestione della vertenza da parte della segreteria del sindacato di categoria della Cgil. E mentre la trattativa tra le parti è probabilmente alla vigilia di una rottura, il governo incontra i sindacati delle maggiori città italiane. Dall'incontro scaturiscono l'impegno a istituire in tempi brevi un'«Autorità per i trasporti e una proposta del ministro della Ricerca scientifica, Umberto Colombo, di creare (con sede ad Arese) un consorzio di centri di ricerca pubblici e privati sull'auto elettrica e ecologica. Ma il sindaco di Torino, Valentino Castellani, solleva dubbi su possibili effetti occupazionali a medio termine di una tale scelta che pure giudica positiva ed importante.

Il gruppo di Ivrea domani sciopera, poi trattativa no-stop

EMANUELA RISARI

ROMA. Domani quattro ore di sciopero per tutti i lavoratori del gruppo Olivetti, Fiom, Fim e Uilm si sono presentate così ieri pomeriggio alla ripresa della trattativa sui 2.000 «esuberanti» del gruppo di Ivrea. I sindacati, dunque, sono assai meno ottimisti del ministro Giugni, convinto di poter concludere rapidamente la vertenza («Altrimenti non starei a perdere tempo»). Di fatto la partita si sta giocando in salita e lo stesso ministro lo ha poi ammesso: «Le prospettive di chiusura per il negoziato all'inizio sembravano migliori rispetto a quelle della Fiat auto, ma ora le due vertenze mi sembrano egualmente complesse».

La trattativa, secondo le previsioni, dovrebbe approdare oggi a palazzo Chigi, come sollecitato dai sindacati. La vertenza riprenderà poi in «no stop» domani pomeriggio. Dall'incontro con la presidenza del Consiglio, probabilmente nella persona del sottosegretario Antonio Maccanico, il sindacato si aspetta venga fatta chiarezza sulle politiche industriali nel settore dell'informatica, alla luce degli impegni presi dal Governo il 14 febbraio del '92 sull'ammendamento della pubblica amministrazione.

Fiom, Fim e Uilm ieri, prima dell'inizio del confronto (che si è interrotto nel pomeriggio

della rete di commercializzazione diretta, un'organizzazione del lavoro per team».

Per raggiungere questo scopo, secondo i sindacati va anche individuato un preciso percorso formativo, idoneo al raggiungimento di capacità professionali adeguate a supportare sia la nuova impostazione organizzativa che i nuovi spazi mercati.

Ma il futuro dei lavoratori Olivetti passa soprattutto dagli strumenti di gestione degli «esuberanti» che l'azienda dovrebbe mettere in campo. Per i sindacati il punto di partenza dovrebbe essere la verifica del quadro occupazionale riguardando quel che attiene il cambio del mix professionale, la qualificazione del personale in forza, le eccedenze dichiarate, per collocazione geografica produttiva e professionale, in una prospettiva di medio periodo e di programmazione dei flussi.

E, rispetto alla riduzione strutturale degli organici, Fiom, Fim e Uilm ribadiscono che deve avvenire attraverso il ricorso esclusivo all'esodo consensuale e incentivato. Inaccettabile il ricorso alla cigs a zero ore. Alternative? «L'estensione generalizzata dei contratti di solidarietà, un programma consistente di riqualificazione professionale, la riduzione dell'orario di lavoro, anche smorzando le festività cadenti di domenica».

L'azienda, che si dimostra più ottimista sull'esito della trattativa, per parte sua ha confermato il proprio impegno nell'area sistemi per 600 miliardi. Una quota che però il sindacato ritiene insufficiente: «Ci sembra uno strano ragionamento - ha detto il segretario della Fiom Gaetano Sateriale - quello che propone Olivetti, per cui si riducono di fatto gli investimenti ma non si ammette il disimpegno».

5mila a Pomigliano, 2mila ad Arese Mons. Riboldi: «Agnelli ci ripensi»

Alfa e Sevel scendono in piazza

DAL NOSTRO INVIATO
VITO FAENZA

NAPOLI. Sotto un cielo plumbeo ed una pioggia battente i lavoratori della Sevel di Pomigliano d'Arco e quelli della Pierral, hanno iniziato ieri mattina la manifestazione in difesa dei rispettivi stabilimenti, assieme ai loro concittadini. La chiusura dei due stabilimenti rappresenta un duro colpo alle economie dei due centri, un colpo che potrebbe essere anche mortale, visto che non esistono alternative, possibilità di reimpiego, altre strade. E questo che spinge non solo gli operai, ma tutta la città, le associazioni culturali, il mondo della chiesa, a stringersi attorno ai lavoratori in lotta.

Pomigliano ieri era una «città morta». La manifestazione è coincisa con lo sciopero generale. Scuole ed uffici pubblici chiusi, negozi sbarrati. Dal piazzale antistante lo stabilimento che il gruppo Fiat vuole chiudere, il corteo di cittadini ed operai ha attraversato le strade cittadine. Con loro anche molti sacerdoti. A Pomigliano la chiesa è a fianco dei lavoratori, il dramma dell'occupazione è una questione sociale dalla quale l'episcopato non vuole essere escluso e dalla quale non vuole chiamarsi fuori. Strada dopo strada gli operai sono giunti a piazza Primavera.

Qui era stato sistemato il palco per il comizio. Una studentessa, alcuni rappresentanti del consiglio di fabbrica, Angelo Airolì, della segreteria nazionale della Cgil, hanno parlato alle persone radunate nella piazza. «Le proposte finora avanzate dalla Fiat sono inaccettabili - ha sostenuto il rappresentante della Cgil - L'azienda non può sottrarsi alle proprie responsabilità. Il problema della Sevel potrebbe essere risolto, brillantemente, ed in tempi brevi purché ci siano finanziamenti ben mirati del governo su una proposta degna di essere discussa. Una cosa deve essere chiara - ha concluso - la Fiat deve partecipare alla ristrutturazione aziendale, con l'eventuale riconversione dello stabilimento».

Al termine del comizio c'è stato qualche tuferuglio. I lavoratori «autorganizzati» hanno protestato perché non erano stati invitati a parlare dal palco. Dopo la manifestazione i «cobas» della Fiat Auto e quelli della «Confal» Alfa Romeo Avio hanno diffuso un comunicato stampa nel quale parlano di «aggressione fascista», di «aggressione», fomentando dalle rappresentanze sindacali un po' risibili. Più tranquilla la manifestazione di Capua, dove però è concreto il pericolo che la crisi finanziaria che si è abbattuta sul gruppo Pierral travolga anche lo stabilimento casertano: 500 lavoratori occupati.

Ma torniamo alla fabbrica «condannata a morte» dalla Fiat. Nel pomeriggio, a Pomigliano, 3mila persone hanno preso parte ad una fiaccolata che ha preso le mosse dai cancelli della Sevel. «Siamo scesi in campo - ha dichiarato il vicesegretario di Acerca, monsignor Riboldi - per continuare questa eterna lotta per il lavoro, continueremo fino a quando le cose non andranno meglio per il polo industriale pomiglianese». «È più difficile lottare per il lavoro che contro la camorra - ha proseguito - la Fiat dovrebbe cambiare strategia e piani industriali».

Manifestazioni contro il piano Fiat anche all'Alfa di Arese. Pochi minuti dopo le ore 9 più di 2mila operai sono scesi spontaneamente in sciopero e sono usciti dallo stabilimento bloccando in entrambi i sensi l'autostrada dei laghi. Gli operai hanno protestato per l'andamento delle trattative al ministero del lavoro sulla vertenza Fiat, definito «insoddisfacenti» da Cgil Cisl e Uil dopo la toma di incontri di ieri. Dopo un'ora e mezza i lavoratori hanno concluso la manifestazione e, sempre in corteo, sono rientrati in fabbrica per riprendere il lavoro. Sull'autostrada dei laghi la circolazione è rimasta bloccata per quasi un'ora e mezza tra Milano, Varese e Como. E sempre ieri il Pds milanese ha definito «inaccettabile» il piano di ristrutturazione proposto dalla Fiat per l'Alfa Romeo. Se non si dovesse giungere ad un accordo soddisfacente - ha detto il segretario provinciale Marco Fumagalli - non rimarrebbero che due vie da seguire: la prima riguarda la ricerca di un accordo internazionale fra Fiat ed altri produttori dell'auto interessati all'Alfa Romeo, la seconda la rimessa sul mercato dell'Alfa Romeo, annullando il contratto che fu stipulato con la Fiat in occasione della privatizzazione dell'azienda.

Presentato ieri il nuovo «minivan». Massicci investimenti alla via Due nuove autovetture dalla collaborazione Fiat-Psa

Cantarella e Calvet salgono insieme sul «Vetturone». La nuova monovolume presentata ieri a Ginevra, insieme al nuovo Ducato, è il primo frutto automobilistico della partnership paritetica tra Fiat Auto e Gruppo Psa. Tra fabbrica e progetto investiti 3000 miliardi di lire. Altri 1500 miliardi sono serviti ad ammodernare le linee alla Sevel di Val di Sangro, dove si prevedono a breve altre 800 assunzioni.

DALLA NOSTRA INVIATO
ROSSELLA DALVO

GINEVRA. Paolo Cantarella e Jacques Calvet, ovvero una monovolume per due. L'amministratore delegato di Fiat Auto e il presidente del Gruppo Psa Peugeot-Citroen hanno presentato ieri a Ginevra - dove oggi si apre il Salone del veicolo commerciale - il cosiddetto «Vetturone», primo frutto automobilistico della partnership avviata oltre 15 anni fa con la costituzione della società paritetica Sevel spa. «Una società che ha funzionato perfettamente sulla base della parità profonda a tutti i livelli, e nel rispetto della competitività commerciale», afferma Calvet, e che ha «dimostrato ampiamente la possibilità di accordi tra costruttori», aggiunge Cantarella il quale dice che Fiat Auto «non ha mai smesso di credere nelle alleanze su specifici temi, su singoli modelli o parti di gamma», implicitamente confermando la politica di Corso Marconi di sì agli accordi parziali, no alle fusioni.

Era il 1978 e allora Fiat e Psa decisero, con notevole coraggio e lungimiranza del futuro sviluppo di mercato, di mettere insieme le rispettive forze per aggredire il settore dei veicoli commerciali con un prodotto comune che vide la luce nell'autunno del 1981 con i nomi di Fiat Ducato, Peugeot J5 e Citroen C25. Grazie al successo del prodotto che oggi viene rinnovato (nuovo Fiat Ducato, Peugeot Boxer e Citroen Jumper) lo stabilimento

mercato di circa 400.000 veicoli per il 1998».

Per il «Vetturone» la partnership si mette in moto. Stessa ripartizione paritetica (50 e 50) della proprietà e delle responsabilità già vincente a Val di Sangro, ma cambia il sito produttivo. La nuova fabbrica Sevelnoord viene costruita, tra il 1990 e il 1993, nel Nord della Francia vicino a Valenciennes e la sua gestione viene affidata alla Psa. Oltre 4.000 gli addetti e quasi 500 unità al giorno la capacità produttiva prevista.

Tra stabilimento, progetto della monovolume, industrializzazione, Fiat e Peugeot-Citroen mettono sul piatto altri 10 miliardi di franchi, al cambio di oggi quasi 3.000 miliardi di lire. L'unico aiuto esterno, peraltro giudicato da Calvet davvero irrisorio, viene dal governo francese che stanziò poco meno di 2 miliardi di lire. In compenso si fa tesoro di tutte le economie di scala possibili,

Auto elettrica La Ford getta la spugna: «Senza nuove tecnologie il progetto costa troppo»

DETROIT. Proprio nel momento in cui in Italia si guarda all'auto elettrica come un possibile sistema, per creare posti di lavoro, la Ford, il gigante di Detroit, potrebbe abbandonare completamente il progetto, perché costituisce uno spreco finanziario e non c'è ancora una tecnologia di supporto sufficiente, soprattutto nel campo delle batterie per la sua alimentazione.

La clamorosa notizia, riferita in un articolo di Donald Nauss sul Los Angeles Times, viene da fonte autorevolissima, Donald Wilke, direttore dei programmi auto elettrica della Ford che ha dichiarato testualmente: «stiamo ri-



I nuovi «minivan» di Fiat e Peugeot-Citroen. Nella foto qui a fianco Jacques Calvet e, a sinistra, Paolo Cantarella. Nella foto in alto un momento della manifestazione di ieri a Pomigliano dei lavoratori Sevel

Aermacchi in difficoltà Crollano le commesse «Amx» E l'azienda minaccia nuovi tagli all'occupazione

MILANO. La direzione della Aermacchi ha confermato ai sindacati le voci di un peggioramento della domanda di prodotto della difesa anche rispetto agli ultimi due anni. E quanto fanno sapere Fiom-Fim-Uilm di Varese che nei giorni scorsi hanno incontrato i dirigenti dell'azienda. La situazione negativa è addebitabile alla definitiva sospensione della produzione dell'aereo da appoggio tattico «Amx», uno dei programmi portanti delle produzioni aziendali. Le ripercu-

si valutando quanto appropriato sia spendere denaro sul progetto di un'auto elettrica ex novo. Senza un'adeguata tecnologia per le batterie e la propulsione, è uno spreco di denaro».

Una decisione del genere per la nuova auto elettrica lascia praticamente alla Ford un'unica presenza nel settore, con il progetto di conversione di modelli a benzina già esistenti, cioè per essere precisi, con il solo Ecocast, il furgone commerciale europeo. Wilke ha precisato che la Ford ha speso più di 100 milioni di dollari, 170 miliardi di lire, per lo sviluppo del progetto auto elettrica negli ultimi due anni e la società si sta chiedendo seriamente se non investire somme del genere verso progressi tecnologici piuttosto che sullo sviluppo di progetti.

La decisione è venuta ad appena due mesi dall'arrivo del nuovo presidente e amministratore delegato Alexander Trotman, la cui posizione sull'auto elettrica è notoriamente improntata a maggior pessimismo del suo predecessore Harold Poling.

Lo stesso Trotman, parlando con i giornalisti la settimana scorsa al salone dell'auto di Detroit, ha detto che la Ford spera di convincere le autorità della California a modificare l'approccio legislativo sulla qualità dell'aria, autorizzando alternative «pulite» diverse dall'auto elettrica sulla quale il clean air act punta pressoché completamente, chiedendo all'industria un regime di «zero emissioni».

Finora la sola General Motors ha presentato un progetto di auto elettrica completamente nuovo, la Impact a due posti, ma il gigante ha già rinunciato all'idea di poter mantenere la promessa di farla arrivare sulle strade entro il 1995.