

Fallita ieri in tarda serata l'ultima mediazione al ministero del Lavoro. I sindacati preparano lo sciopero generale del gruppo. Giugni: «Mi auguro che il confronto possa riprendere presto». La Fiat non drammatizza. Ieri scioperi a raffica a Torino, oggi in piazza i «colletti bianchi»

Salta la trattativa Fiat

E da lunedì parte la cassa integrazione

Rotte le trattative tra Fiat e sindacati. L'ultima proposta di mediazione avanzata da Giugni non è stata raccolta. Da lunedì le prime lettere per la cassa integrazione. La Fiat: «Non potevamo fare altrimenti». Il ministro: «Spero che la trattativa possa riprendere». I sindacati: «Sceita irresponsabile dell'azienda». Ieri per tutta la giornata scioperi a Mirafiori. Oggi «colletti bianchi» in corteo. Sciopero generale in vista.

MICHELE COSTA PIERO DI SIENA
ROMA. Il tentativo disperato del ministro Giugni di salvare la trattativa Fiat non è servito. Il negoziato sul piano industriale presentato dalla casa di Torino si è interrotto. «Non ci sono le condizioni per andare avanti», questo il commento che si raccoglieva ieri sera al ministero del Lavoro. Ma intorno a questo esito sono in molti a non voler drammatizzare. «Questo non è un fallimento», afferma Giugni, «è una mediazione che non ha avuto l'esito sperato». E poi dichiara: «Il governo resta a disposizione a patto che azienda e sindacati siano in grado di compiere ulteriori passi in avanti. Non intende drammatizzare nemmeno la Fiat che lascia intendere che non dispera di poter riprendere a breve il confronto coi sindacati. «Vi sono le condizioni per un accordo possibile», dice Maurizio Magnabosco. «Vuol dire che il tempo che abbiamo avuto a disposizione non era sufficiente. L'intesa la faremo più avanti». Si potrebbe obiettare che l'azienda, ora non ha fretta perché parte con le misure unilaterali di cassa integrazione a zero ore. Lunedì, infatti, partiranno le lettere per 1.800 im piegati e mercoledì per 2.500 operai nell'area torinese e 2.000 ad Arese. Per la Sevel Campania resta confermata la chiusura a fine marzo.

La lunga giornata a via Flavia.
I dirigenti di Fiom, Fim, Uilm e Fimic, tutti senza distinzione alcuna, sottolineavano che una cosa non era mutata nel corso della giornata come in tutto il negoziato: la sostanziale non disponibilità a fare un passo avanti rispetto alle sue posizioni di partenza. Per ciò dura è la reazione delle organizzazioni dei lavoratori. Gianni Italia, segretario generale della Fim, ha detto che «tale decisione può rendere la tensione sociale molto più alta di quanto sia ora». Per il segretario generale della Fiom, Fausto Vigevani, «è la decisione di un gruppo che intende fare da sé, a scapito di migliaia di lavoratori, che mai sopporta l'unità del sindacato e che non tollera nemmeno che un Governo possa esprimere preoccupazioni e proposte su una vicenda così importante».

La trattativa nel corso di tutto il pomeriggio era stata seguita con «grandissima attenzione» dallo stesso presidente del Consiglio, Ciampi. In una pausa delle trattative, il ministro Giugni aveva accennato a un suo estremo tentativo di mediazione, una bozza di accordo, su cui sarebbe dovuto ripartire il confronto. Di cosa si trattava? Secondo le indiscrezioni, prevedeva 1.300 contratti di solidarietà a Mirafiori che sarebbero riusciti ad evitare semplicemente 700 cassintegratori a zero ore sulle 8.000 previste, soluzioni non apprezzabili per Arese rispetto alla proposta originaria, per la Sevel Campania costituzione di un consorzio a cui parteciperebbe anche la Fiat.

Azienda e sindacati erano tornati ieri pomeriggio al ministero del Lavoro, dopo la notte stesa della notte scorsa, mentre in via Flavia una folta delegazione di operai della Sevel di Napoli presidiava fragorosamente la sede degli incontri.

La ciga «ordinaria» di gennaio
Ieri intanto l'azienda aveva comunicato la cassa integrazione di gennaio, provvedimento ormai in parte superato per la rottura del negoziato. Dal 17 al 23 sarebbero stati interessati 18.240 lavoratori, con un taglio produttivo di



Scioperi a raffica a Torino, oggi in piazza i «colletti bianchi»

Rabbia ad Arese: «Scioperi tutto il gruppo»

CARLA CHELO
MILANO. Il trio Solenghi, Lopez, Marchesini, in scena da quattro giorni al Teatro Nuovo di piazza San Babila, lascia il palco agli operai. Per una mattinata va in scena il lavoro, o meglio il lavoro che non c'è. Perché tra le centinaia di operai e sindacalisti riuniti in assemblea cittadina per l'occupazione, quelli che negli ultimi mesi non hanno fatto un'ora di cassa integrazione si contano sulle dita di una mano. E sono gli ultimi rappresentanti di un mondo che è Milano, negli ultimi anni è stato decimato.

Non è un caso se nella sala, ci sono tanti ex allisti, pensionati senza fili bianchi tra i capelli, e tante donne (le ultime ad entrare all'Alfa e le prime ad uscire).

EMANUELA RISARI
ROMA. Oggi per Olivetti è il giorno dell'addio finale. La trattativa, salvo sorpresa, sembra ben incassata, ieri sera, è solo drammaticamente il nodo Fiat, il confronto sull'altra grande vertenza posta sotto la tutela del ministero del Lavoro sembra abbia preso il largo. Tra i temi discussi, gli aspetti organizzativi dell'azienda, la revisione del sistema delle consulenze e degli appalti esterni. Il negoziato è così proseguito sin dopo la mezzanotte. Le parti si rivedranno oggi alle 12 per entrare nel vivo della trattativa e tentare di chiudere il confronto.

Ieri, intanto, i lavoratori del gruppo di Ivrea, hanno scioperato in massa contro il piano di ristrutturazione dell'azienda, contestando il ridimensionamento degli investimenti per la ricerca e lo sviluppo. L'abbandono dei canali diretti di vendita, il disimpegno nello sviluppo di servizi professionali e i 2.000 «esuberanti» previsti dal gruppo. L'adesione alle manifestazioni e ai presidi indetti da Fiom, Fim e Uilm secondo i sindacati è stata ovunque alta: 70% nel Canavese, 80% a Milano, ancora 70% nel Lazio e in Campania, a Marcianise e Pozzuoli, 90% a Firenze. Quattro ore ovunque, per ribadire il sostegno al lavoro della delegazione sindacale impegnata a Roma nel tentativo di confronto con l'azienda.

Di fronte ai fenomeni recessivi che hanno colpito tutto il mondo industriale la Fiat sta oggi peggio di altri: non ha fatto accordi, non ha investito sui prodotti, è troppo indebitata. Si può ben parlare di auto elettrica ma non come antidoto per contrastare la crisi. L'Alfa di Arese ha bisogno di una produzione che traghetti l'azienda da oggi al momento dell'auto elettrica. Ancora sulla politica industriale: ne parla Giacinto Boti, impiegato tecnico della Siemens, delegato del movimento dei consigli. «Manca persino una legge di controllo sull'intervento delle multinazionali». Poi riprende un tema comune a molti interventi: Cgil, Cisl e Uil non hanno mandato a chiedere l'accordo. E al sindacato Boti chiede

anche altro: una politica per l'occupazione che sappia coinvolgere il paese. «Qui a Milano, dove la deindustrializzazione è stata pessantissima», conclude - l'obiettivo è puntare ad un'unità che comprenda sia il cardinali Marini che i Cobas. Temi che verranno ripresi nel documento finale: una manifestazione a Roma contro la chiusura dello stabilimento di Arese e uno sciopero generale per il lavoro.

Si aspettano notizie sulle vertenze che deciderà il futuro dei 9.000 operai che sono rimasti ad Arese. Sul palco si alternano sindacalisti, operai, rappresentanti di Regione e Provincia. Arrivano messaggi da parte di tanti sindacati dei comuni alle porte di Milano. E Formentini? Sono in tanti a notare la sua assenza. Il sindaco ha



Il ministro del Lavoro Gino Giugni. Sotto, un momento dell'assemblea sull'Alfa Romeo di Arese svoltasi ieri al teatro Lirico di Milano

Sevel, Alfa, Torino

Ecco i punti della discordia

Sono tre le questioni centrali che dividono la Fiat e i sindacati: il destino dello stabilimento Sevel di Napoli e di quello dell'Alfa Romeo di Arese; gli esuberanti nell'area torinese legati all'andamento del mercato automobilistico e all'uscita dei nuovi modelli. L'azienda intende chiudere nel prossimo mese di marzo lo stabilimento (1056 addetti tra impiegati e operai) che produce il «Ducato» e trasferire la produzione in Val di Sangro (Abruzzo) con nuovi investimenti e nuova occupazione (400 addetti). La Fiat ha anche proposto il riempimento dei lavoratori nell'area napoletana (a Pomigliano). I sindacati chiedono un impegno diretto del gruppo automobilistico nella reindustrializzazione dell'area e non la sola partecipazione. Arese. La Fiat intende produrre a partire dal '96 soltanto le versioni «spider» e «coupe» della nuova «164». Di conseguenza i livelli occupazionali scenderanno dagli attuali 9.000 circa a 4.000. I sindacati vogliono un progetto di reindustrializzazione che preveda non solo l'impegno sull'auto elettrica ma anche nuove iniziative industriali capaci di ricoprire gli esuberanti che ci saranno nel '96 (intorno alle 3400-3500 unità). Area torinese. L'azienda ha individuato negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta 5.000 esuberanti congiunturali per il '94 a cui si aggiungeranno altri 3.000 l'anno successivo. Si tratta di lavoratori che dovrebbero tutti rientrare al lavoro una volta superate le difficoltà del mercato e quelle legate all'avvio dei nuovi modelli (una nuova produzione richiede all'inizio meno addetti). I sindacati vogliono certezze sui periodi di digiuno e sui relativi rientri al lavoro. Inoltre chiedono un'estesa applicazione dei contratti di solidarietà mentre l'azienda ha espresso soltanto una moderata disponibilità. Infine, nel piano presentato dalla Fiat, vi sono cinquemila lavoratori in esubero strutturale (di cui circa 4000 impiegati) per la cui gestione si dovrà ricorrere a diversi strumenti dalla cassa integrazione alla mobilità lunga.

Orario

«Alla VW abbiamo fatto così...»

BRUNO UOLINI

ROMA. «Un patto per la vita professionale». L'espressione è usata da un dirigente della Volkswagen, in una intervista allo Spiegel, a proposito dell'accordo che ha portato alla settimana di quattro giorni nel lavoro. Sono parole che suonano beffarde qui, nel salone di un centro congressi, affollato di protagonisti della dura trattativa-scontro con la Fiat. La un «patto» per il futuro, qui un «ultimatum», preludio di una sconfitta produttiva prima che di una sconfitta operaia. È un singolare convegno, quello promosso dall'Istituto europeo di studi sociali presieduto da Antonio Lettieri, dalla Fondazione Ebert e dai tre sindacati metalmeccanici. L'iniziativa, infatti, dedicata all'orario di lavoro, si intreccia al convulso negoziato Fiat. I protagonisti sono gli stessi. La prima giornata è tutta imperniata sull'accordo, appunto, alla Volkswagen, con gli interventi del capo del personale Hermann Tiemann e del segretario della Igm Metall Siegfried Blecher. E oggi la parola passerà direttamente al ministro del Lavoro Gino Giugni, al vice presidente della Confindustria Carlo Calvi, ai dirigenti sindacali italiani. Sarà l'occasione per celebrare, dopo la rottura della trattativa Fiat, la sconfitta di nuove relazioni sindacali in Italia? O sarà il contrario?

La prima giornata, intanto, è tutta dominata dal modello tedesco, così seducendo e così lontano. Qui nessuno - a cominciare da Antonio Lettieri che introduce i lavori - crede nelle virtù miracolose dello strumento orario. Ma tutti lo considerano una leva utile. Il libro bianco di Delors è appoggiato dai sindacati, ma osteggiato da molti governi. C'è, in quel libro, anche il tema dell'orario. Il problema, dice Lettieri, non è «se», bensì «come» distribuire il tempo di lavoro. E Gianni Italia, segretario della Fim-Cisl, nella relazione ufficiale, passa in puntigliosa rassegna tutti i problemi connessi al tema. La necessità, ad esempio, di mettere in campo il sindacato europeo, non solo i sindacati nazionali. Stanno prendendo quota i comitati aziendali europei, capaci di raggruppare le diverse aziende sparse in diversi Paesi. E se tali comitati avranno un ruolo contrattuale sugli orari, i sindacati nazionali dovranno abbandonare qualche prerogativa. Altri comitati vengono da studiosi come Luigi Frey, Domenico De Masi. È torna, dominante, quello che Lettieri considera un caso esemplare, quello della Volkswagen. Il signor Tiemann, capo del personale, mette in luce alcuni aspetti di grande interesse. L'azienda tedesca non si è trasferita in una specie di Falegnameria. Ha fatto i conti e ha deciso. Avrebbe potuto intraprendere la strada dei licenziamenti di massa oppure quella dei prepensionamenti e del parziale digiuno. Ha scelto la terza via, la settimana di quattro giorni, come il modello più funzionale e più vantaggioso. Abbiamo salvato l'occupazione - questo il senso delle parole del signor Schuster - riducendo i costi. Un guadagno netto per i padroni tedeschi dell'auto, insomma, e un guadagno netto per il governo, non costretto a superon interventi finanziari assistenziali. Gli operai hanno sacrificato una parte del monte salari, certo, pari all'11-12 per cento. Attraverso «trucchi e trucchetti» l'espressione è del capo dell'Igm Metall - come la redistribuzione della tredicesima, sono però riusciti a mantenere pressoché intatte le mensilità. Ma quel che colpisce nel modello Volkswagen è la lungimiranza. Quel «patto per la vita professionale» di cui dicevamo all'inizio non è fatto di parole vuote. È fatto, ad esempio, anche di corsi di formazione per i giovani e per gli anziani. Il loro tempo libero sarà destinato anche allo studio. E poi le nuove generazioni potranno avere un'occupazione a tempo parziale, con la prospettiva di un lavoro a tempo pieno. E i vecchi operai e impiegati? «Noi vogliamo ancora servizi della loro esperienza», spiega Hartz in quella intervista allo Spiegel, «mentre vanno incontro alla pensione lentamente e lavorando sempre meno». Così ragiona un'azienda moderna che scommette sul futuro, lancia un ponte nella tempesta della crisi (oggi lavoriamo meno, in attesa della ripresa), non accetta un piccolo ruolo, non butta a mare un patrimonio professionale umano vero, il vanto di quella produzione automobilistica. Ma davvero la Fiat non ha nulla da imparare?



Cellulari, Omnitel dà via alla corsa

Le domande sul tavolo del ministro

ROMA. All'appuntamento con le buste si è presentata per primo Omnitel, il consorzio guidato da Carlo De Benedetti. Già ieri, con un giorno d'anticipo, sul tavolo del ministro delle Poste è infatti arrivata la formulazione dell'interesse a concorrere alla gara per il secondo gestore dei telefoni cellulari da parte di quello che appare ancora come il candidato in pole position. Costituito il 19 giugno '90, Omnitel vede alleati l'esperienza informatica dell'Olivetti (51% del capitale), le conoscenze specifiche nel settore da parte di Bell Atlantic (16,6%), Cellular Communications (14,7%) e Telia (9,7%), l'appoggio finanziario di Lehman Brothers (8%). Ma oggi nell'ufficio di Pagani arriveranno anche altre due proposte «pesanti». Quelle dei consorzi Unitel e Pronto Italia. Il primo vede un'inedita alleanza tra Fiat e l'Ininvest (54% della quota complessiva) assieme ad Eni (13,3%), BellSouth (10%), Premafin (1%), Millicom (1,5%). L'altro è composto da Mannesmann e Pacific Telesis (49%), Banca di Roma (12,5%) ed un gruppo di imprenditori italiani.