

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 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 scura, 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). In fondo al palco, su un telo bianco, enorme, è dipinto il marchio dell'Alfa (un cerchio spaccato a metà, da una parte il biscione visconteo, dall'altra lo scudo lombardo), l'azienda simbolo di Milano, ormai sinonimo soprattutto di un processo di deindustrializzazione senza precedenti dal dopoguerra ad oggi come ricorda un delegato. Ecco Antonio Pizzinato, della Commissione lavoro della Camera, che accusa la Fiat di voler «drammatizzare» proprio per mettere in difficoltà il governo nel momento in cui esso deve gestire la campagna elettorale. «La vertenza», dice l'ex segretario della Cgil - è un momento di scontro politico oltre che economico e sociale e i dirigenti del gruppo intendono sfruttare questo momento delicato del passaggio dalla prima alla seconda repubblica, per mettere il paese di fronte a fatti compiuti». Anche per questo Pizzinato mette al primo posto nel programma delle sinistre un piano per il lavoro. «Ci vuole, per il gruppo Fiat, un programma industriale che non c'è e per lo stabilimento Alfa di Arese un modello produttivo che si basi su un segmento alto delle auto» e poi ci vogliono contratti di solidarietà e altri ammortizzatori sociali. Di politica industriale parla anche Sergio Colferati che definisce la crisi della Fiat «emblematica» dello stato di salute dell'industria italiana.



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. Sevel. 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 aggiungerebbero 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 consueto 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 Cialini, 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. E 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 trasformata in una specie di Fahebenfratelli. 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 funzionante 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?

Olivetti, oggi arriva l'intesa?

E i conti di Ivrea migliorano

Oggi è davvero il giorno della verità per la trattativa Olivetti. Appuntamento a mezzogiorno al ministero del Lavoro. Ma la trattativa sembra avere imboccato una buona strada. Ieri i lavoratori del gruppo hanno scioperato: adesione alta (70-95%) in tutti gli stabilimenti. Da Ivrea buone notizie: il fatturato '93 è cresciuto del 7,3%. Nuove deleghe al cda per aumenti di capitale fino a 1000 miliardi.

EMANUELA RISARI

ROMA. Oggi per Olivetti è il giorno dell'affondo finale. La trattativa, salvo sorprese, sembra ben avviata. Ieri sera, il solo drammaticamente il nodo Fiat, il confronto sull'altra grande vertenza post-scio, 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 rivideranno 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. Confronto slittato di ora in ora nell'intera giornata di ieri per la concomitanza con la trattativa Fiat e iniziato solo in tarda serata. Possibile, nel giudizio di tutti il passaggio di gio-

vedì a Palazzo Chigi: «È l'unica cosa concreta di cui si può parlare ora» ha detto il segretario della Fiom Gaetano Saterale. Dall'incontro con la presidenza del Consiglio è emerso l'impegno del Governo per sbloccare i fondi pubblici previsti dalla Finanziaria e già stanziati per l'informatizzazione della pubblica amministrazione: circa 2.000 miliardi per il '94. Su iniziativa dell'Authority per l'informatica la loro erogazione dovrebbe essere accelerata al primo semestre di quest'anno. «Non si tratta di un'iniziativa «pro Olivetti» - ha spiegato Saterale -, ma di un intervento complessivo per il settore dell'informatica. Non si può quindi parlare di una relazione diretta con la trattativa, ma certo il piano presentato dal Governo può portare ripercussioni positive. Sempre che, naturalmente, si raggiunga l'accordo».

Fiom, Fim e Uilm confermano - quindi le posizioni espresse nel documento consegnato nei giorni scorsi a Giugni, segnatamente nel merito dei contratti di solidarietà e di riqualificazione professionale. «Questi strumenti - hanno detto i sindacalisti - possono andare incontro alle esigenze dell'azienda e, contemporaneamente, sostenere il reddito dei lavoratori evitando la ciga». Sempre ieri sono arrivate buone notizie sullo stato di salute del gruppo: il fatturato '93 ha raggiunto gli 8.610 miliardi, con un aumento di 585 miliardi (pari al 7,3%) rispetto allo scorso anno. Il consiglio di amministrazione riunito a Milano ha poi deliberato di chiedere ad un'assemblea straordinaria degli azionisti deleghe per aumenti di capitale fino a mille miliardi e prestiti obbligazionari per altri mille miliardi nell'arco di cinque anni. L'industria informatica è oggi al centro di un processo di profonda trasformazione che porterà ad una nuova fase di sviluppo del mercato e che richiede sin d'ora da parte delle aziende tempi di reazione estremamente veloci, sia in termini di adeguamento dell'offerta sia in termini di investimenti - ha detto al termine della riunione Carlo De Benedetti -. Con l'attribuzione del consiglio di amministrazione delle deleghe per aumenti di capitale e per l'emissione di prestiti obbligazionari l'azienda verrà messa in condizione di rispondere in tempi assai rapidi all'eventuale necessità di reperire nuove risorse finanziarie per gli investimenti che si prospetteranno.



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%). Il vanto di quella produzione automobilistica. Ma davvero la Fiat non ha nulla da imparare?