Economia&lavoro

BORSA
In netto rialzo
Mibtel a 9.907 (+2,45%)

LIRA
Più forte sui mercati
Marco a quota 972

DOLLARO
In netto calo
In Italia 1704 lire

Chiuso il negoziato sul piano '94-'95 dopo una no-stop durata tre giorni
Evitata la soluzione traumatica per i 1.932 lavoratori in «esubero»

Giugni: «Che soddisfazione...»
Fiom, Fim e Uilm: «È questo il modello da generalizzare»
De Benedetti: «Volevamo il consenso»

Olivetti, nessuno in «cassa» a zero ore

Accordo fatto. Via ai contratti di solidarietà e di formazione

IL COMMENTO

Una lezione importante

BRUNO UGOLINI

Allora si può. Questo dice, innanzitutto, l'accordo raggiunto all'Olivetti (ma anche quello siglato nell'azienda del presidente della Federtessile Corneliani). È possibile affrontare le ristrutturazioni industriali, trattare, raggiungere un compromesso tra parti sociali diverse, tra sindacati e imprenditori. La grave e drammatica rottura alla Fiat rimane, così, un caso isolato, anche se di proporzioni enormi. E questo vorrà pur dire qualcosa, visto che i sindacati sono gli stessi. Diversi sono gli imprenditori. L'intesa raggiunta alla Olivetti non è certo esportabile meccanicamente nel colosso dell'auto. Eppure i suoi contenuti possono rappresentare un modello. È stata scartata, ad esempio, la strada della cassa integrazione a zero ore. Questa arida formula - cassa integrazione a zero ore, appunto - nasconde, quasi sempre, l'addio, il distacco, non solo dall'azienda nella quale i colpiti hanno trascorso gran parte della propria vita, ma dall'intero mondo del lavoro. La novità più rilevante dell'accordo con la Casa di Ivrea, oltre all'aggancio ad un piano di informatizzazione della pubblica amministrazione, riguarda però i «corsi di riqualificazione» per i lavoratori cosiddetti «esuberanti». Un modo per non dare per dispersi, come fossero tanti «usa e getta», donne e uomini in possesso di professionalità, magari da arricchire. Un modo per non lasciarli soli, per agganciarli ad un futuro produttivo diverso. La lezione dell'accordo Olivetti riguarda molto questo aspetto. Il dramma dei cassintegrati non sta solo nelle buste paga improvvisamente taglieggiate. Alcune migliorie «salariali» previste nel cosiddetto decreto Giugni sono certo importanti. È importante cercare di assicurare i contributi per la pensione ai sospesi dal lavoro. Ma ancora più importante è fare in modo che i cassintegrati non perdano il loro rapporto con la società, con il lavoro, appunto. La formula dei «corsi di riqualificazione» adottata all'Olivetti permette questo. Altre misure possono essere studiate, come suggeriva lunedì Mario Deaglio su *la Stampa*.

«Dare lavoro» ha scritto l'*Osservatore Romano* «è un dovere delle imprese». Certo, dovere delle imprese è anche quello di non fallire. Ma compito di tutti, il governo in primo luogo, è trovare soluzioni che non feriscano la dignità umana e non disperdano risorse. Perché questo è il punto. Quell'esercito di lavoratori cassintegrati è fatto di gente che ha passato i giorni e spesso le notti a produrre ricchezza per tutti noi, sotto forma di utensili, macchine, computer. Ha costruito un proprio sapere, attraverso grandi sacrifici. Lasciarli improvvisamente nell'ozio totale, con l'apprensione per il domani, non è solo una ingiustizia. È un mastodontico spreco.

È arrivata al traguardo la maratona Olivetti. L'accordo raggiunto ieri sera consente di gestire in modo non traumatico 1.932 «esuberi» (30 in meno rispetto a quelli iniziali). Passa il modello dei contratti di riqualificazione e degli esodi consensuali ed incentivati. Soddisfatti tanto i sindacati quanto l'azienda. Più cauti i delegati. Ora l'intesa sarà sottoposta al giudizio delle assemblee dei lavoratori.

EMANUELA RISARI

ROMA. L'accordo Olivetti finalmente è arrivato. Consente di gestire in modo non traumatico 1 932 «esuberi», 30 in meno dall'inizio della trattativa grazie alla decisione dell'azienda di far rientrare un'altra quota di attività affidate all'esterno.

L'intesa si muove in due direzioni: riduzione degli organici e abbattimento dei relativi costi. Niente cassa integrazione a zero ore per gli «esuberi», ma esodi consensuali e incentivati. Nel frattempo, per abbattere 1 700 «unità di costo» (262 sono state recuperate con la smonetizzazione di sette festività), si attiveranno 850 contratti di solidarietà (che coinvolgeranno circa 2 000 lavoratori) a partire dal 31 gennaio. Per altri 425 lavoratori scatterà la cassa integrazione, ma con la nuova formula dei contratti di riqualificazione, che prevedono otto mesi di formazione professionale e il rientro con nuovi ruoli dell'azienda. Infine, per le altre 425 persone è previsto un periodo di cigs *prima dell'avvio, sempre su base* consensuale, alla mobilità lunga. Verifiche sullo stato di attuazione dell'accordo sono previste semestralmente da parte di una commissione paritetica azienda-sindacati.

Soddisfazione generale, ieri sera, al ministero del Lavoro. Il ministro Giugni si è detto compiaciuto per aver contribuito ad un accordo che rappresenta «un buon capitolo di politica occupazionale, esclude uscite definitive dall'azienda e prevede una piccola parte di assunzioni. Certo – ha aggiunto – storicamente l'Olivetti ha un bel "pedigree" di relazioni sindacali e questo accordo conferma una politica di relazioni industriali cominciata dieci anni fa». Per l'azienda si è espresso, da New York, il presidente, Carlo De Benedetti: «Abbiamo gestito il nostro processo di trasformazione in totale trasparenza. L'azienda ha ricercato sempre con successo il consenso sulle soluzioni di volta in volta necessarie. Tutto questo nella tradizione dei rapporti di lealtà e rispetto per i dipendenti e per i sindacati che li rappresentano». Dello stesso tenore le dichiarazioni dell'amministratore delegato Olivetti, Corrado Passera. «Entrambe le parti hanno dimostrato la volontà di voler accettare le sfide che l'informatica presenta a tutte le aziende del settore in tutto il mondo».

E i sindacati? «Abbiamo evitato il ricorso alla "cassa integrazione a perdere" – ha detto il segretario della Fiom Gaetano Sateriale –, abbiamo ottenuto una quota rilevante di contratti di solidarietà e soprattutto abbiamo introdotto lo strumento nuovo e sperimentale dei contratti di riqualificazione. A nostro parere questa strumentazione non tradizionale si può applicare ovunque ci sia la volontà politica di farlo. L'uso dei contratti di riqualificazione può modificare il senso della cassa integrazione nel nostro Paese e trasformarla in uno strumento teso al reimpiego. Finora si sono spesi miliardi su miliardi per una spesa finalizzata al nulla: dimostriamo che questa tendenza si può invertire. Vorrei che questo accordo facesse scuola dal punto di vista delle relazioni sindacali e dei percorsi possibili. Non si tratta di annullare la conflittualità fra diversi interessi, ma qui il muro contro muro non c'è mai stato».

Ora, ha aggiunto Ambrogio Brenna segretario della Fim Cisl, «All'Olivetti tocca saper cogliere la sfida verso le telecomunicazioni e la multimedialità. Il sindacato e i lavoratori sapranno fare la loro parte». Più cauti i delegati che sottoporranno l'intesa alle assemblee dei lavoratori in questa settimana attraverso il referendum. «In questa situazione è il migliore degli accordi possibili, però non fuga le nostre preoccupazioni sulle prospettive – ha detto Giorgio Rigola, dell'Ico di Ivrea. – C'è ancora da chiarire fino in fondo anche la partita degli impegni del Governo per l'informatizzazione della pubblica amministrazione, che per noi potrebbe essere decisiva». «Sembra di individuare già da ora un'obiettiva difficoltà di gestione degli strumenti che abbiamo adottato – ha aggiunto Ottavio Pezzetta della Divisione commerciale Italia di Roma. – Il nostro giudizio resta sospeso, perché il piano riorganizzativo dell'azienda sembra delineare un abbandono dei terreni delle pubbliche amministrazioni locali proprio quando pare ci sia la volontà di investire nell'informatizzazione del territorio».

Il ministro del Lavoro Gino Giugni

Mons. Bettazzi «Per fortuna è stato evitato il peggio»

ROMA. Il vescovo di Ivrea, monsignor Bettazzi, plaude all'accordo Olivetti. «Purché – dice – non si dimentichino i progetti di sviluppo. Preoccupa infatti una situazione che pone la disoccupazione come soluzione al problema economico. Ma se l'accordo è stato accolto penso che si sia evitato il peggio». «Certo è che questa situazione di crisi – continua – manifesta i limiti di una economia che privilegia i forti, deifica il profitto e spesso dimentica la dignità delle persone. C'è da chiedersi se non occorra una revisione globale del sistema». Duro invece con la Fiat: «Forse in futuro ci vorrà più attenzione dello Stato nel concedere finanziamenti alle aziende».

I Ferruzzi «esclusi» dal capitale della cassaforte di famiglia

I Ferruzzi esclusi dal controllo Serafino Ferruzzi la cassaforte di famiglia. La decisione è ormai imminente. Ieri un primo incontro, oggi il bis. Il consiglio di amministrazione della «sri» convocato ieri per «comunicazioni del presidente», è stato infatti aggiornato a questa mattina. Alla riunione cui hanno presenziato Arturo Ferruzzi (nella foto) e Vittorio Giuliani Ricci si è parlato del piano di risanamento preparato da Mediobanca che prevede l'azzeramento della partecipazione della famiglia e la sottoscrizione, entro domani, della prima parte dell'aumento di capitale di Ferfin, per poter mantenere una quota nella società. A quanto si è appreso si sarebbe discusso anche dei problemi giuridici connessi ad una eventuale delibera della Serafino Ferruzzi a favore della partecipazione all'aumento di Ferfin prima che sia stato deciso il risanamento della situazione patrimoniale. Per oggi è prevista un'altra riunione in Mediobanca delle quattro banche del pool per decidere in via definitiva se partecipare o meno, versando la prima tranche di 90 miliardi, all'aumento di capitale di Ferfin. Una prima bozza del piano Mediobanca per la Serafino Ferruzzi è stata inviata via fax venerdì sera alle banche maggiormente esposte che sono invitate a dare una risposta al più presto. L'ok delle banche al piano delineato consentirà di scongiurare il pericolo di un ricorso alla procedura concorsuale. Mediobanca prevede di far fronte allo «sbilancio patrimoniale» (che a fine settembre era di 466 miliardi) oltre che tramite l'azzeramento del capitale sociale (di 460 miliardi) con la rinuncia, da parte delle banche agli interessi del 1993 e al 55% dei crediti e da parte di Paleocapa e Ferfin, al 5% dei crediti infragruppo. La rinuncia agli interessi e ai crediti che avverrà nella forma di un versamento in conto capitale porterà un beneficio di complessivi 471 miliardi che assieme all'azzeramento del capitale riporterà in attivo la situazione patrimoniale successivamente all'abbattimento del capitale che vedrà l'annullamento della partecipazione della famiglia Ferruzzi si passerà alla fase della ricapitalizzazione che dovrebbe avvenire tramite la conversione dei restanti crediti bancari in azioni.

Confermate ieri le dimissioni dei vertici del Credit

Consiglio di amministrazione e collegio sindacale del Credito Italiano si presenteranno dimissionari alla prossima assemblea di bilancio la cui data verrà fissata più avanti. Lo rende noto un comunicato dell'istituto di piazza Cordusio che annuncia le dimissioni con effetto dalla prima assemblea post-privatizzazione. L'intenzione era già stata anticipata dal presidente Natalino Irti e dagli amministratori delegati in occasione del recente collocamento azionario.

Bpd difesa si riconverte e punta sull'air bag

Bpd difesa e spazio (Gilardini) ha costituito una joint venture paritetica con le società statunitensi Allied Signal Automotive e Sequa's Atlantic Research. La società che si chiamerà Bag e avrà sede a Colleferro (Roma) produrrà il componente fondamentale degli air bags l'«inflator» con una tecnologia innovativa che utilizza gas inerti precompressi ed elementi pirotecnici. I mercati di riferimento della nuova iniziativa industriale saranno le principali case automobilistiche europee, tra cui Fiat Auto e Opel e la produzione a regime dovrebbe assestarsi sul milione e ottocentomila «inflators» all'anno. «Bag - sottolinea una nota - è la prima azienda produttrice di componenti per air bags che nasce in Italia con vocazione europea, ed è la prima al mondo ad utilizzare la tecnologia ibrida per l'air bag lato guidatore». Con questa iniziativa Bpd riconverte verso il settore civile e in particolare verso quello della sicurezza degli automobilisti risorse rese disponibili dalla crisi del settore difesa. Nel comprensorio di Colleferro verranno assemblati, da parte di Allied Signal Automotive i moduli completi air bag per alcuni tipi di vetture prodotte da Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Rientrano nell'operazione anche gli stabilimenti di Moncalieri (Torino), Pisa, Siena e Arzano (Napoli).

FRANCO BRIZZO

Migliaia di operai hanno dato vita a grandi cortei nelle officine e nelle strade. Partite le prime lettere per la cig
Slitta alla prossima settimana lo sciopero cittadino. Dal Vaticano nuove critiche alla «politica» degli Agnelli

E in casa Fiat partono gli scioperi

Contro le scelte della Fiat migliaia di lavoratori hanno scioperato ieri a Mirafiori ed a Rivalta, manifestando con grandi cortei nelle officine e per le strade. Accanto alle «tute blu» c'erano i «colletti bianchi», 1 800 dei quali ieri sera hanno ricevuto le lettere di sospensione. Ma la decisione di indire uno sciopero generale a Torino è stata rinviata per le resistenze di settori della Fim e della Uilm

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Il cartello è comparso ieri mattina sulla porta 5 di Mirafiori, ingresso della direzione Fiat-Auto. Era identico ad un famoso cartello che i quadri aziendali esibirono tredici anni fa nella "marcia dei 40 000" quello in cui chiedevano all'allora sindaco Novelli di farli lavorare. Il nome di Novelli però era cancellato ed ora si leggeva «Agnelli aprici i cancelli».

Lo hanno messo gli impiegati, i capisquadra e gli operatori intermedi che in 3 800 rischiano di essere espulsi definitivamente. Nel pomeriggio i primi 1 800 di loro hanno ricevuto la lettera di sospensione a partire da oggi per 23 settimane, «salvo eventuali ulteriori determinazioni», consegnata a ciascuno - quando mancava appena un quarto d'ora al termine della sua ultima giornata lavorativa. Ma non hanno atteso la comunicazione per reagire. Fin dal mattino si è verificato un evento senza precedenti nella storia della Fiat: un'assemblea di alcune centinaia di "colletti bianchi" nell'atrio della Palazzina di Mirafiori, nel "santuario" della Fiat-Auto. In serata davanti alla porta 5 è iniziata una raccolta di firme e di fondi per mandare una delegazione degli impiegati a Roma quando riprenderanno le trattative.

Impiegati e quadri hanno pure partecipato in buon numero alla grandissima giornata di lotte cui hanno dato vita gli operai di Mirafiori e di Rivalta, 5 000 dei quali cominceranno a ricevere domani le lettere di sospensione. Lo stabilimento di Rivalta è stato completamente bloccato per due ore in ogni turno da scioperi riusciti con una partecipazione prossima al 90 per cento, con cortei interni di centinaia di operai. All'85-90 per cento hanno scioperato pure i lavoratori della Meccanica di Mirafiori. Al 60-70 per cento è riuscita la fermata alle Presse di Mirafiori, dove l'azienda era talmente convinta che lo sciopero fallisse per le pressioni esercitate dai capi (quelli sicuri di conservare il posto) che ieri mattina ha mandato in giro per le officine un autobus con a bordo una scolaresca in visita alla fabbrica. Il pullman è finito in mezzo ad un corteo, con i ragazzini affacciati ai finestrini che applaudivano gli operai.

Il problema era la Carrozzeria di Mirafiori, dove da mesi gli scioperi non riuscivano più e ieri c'erano solo gli operai della "Punto", mentre quelli di altri modelli erano in cassa integrazione. Il ghiaccio si è rotto. Al mattino hanno scioperato un buon terzo degli operai della Carrozzeria e nel secondo turno la partecipazione è ulteriormente salita, costringendo la Fiat a fermare le linee della nuova vettura. Tre cortei usciti dalle Meccaniche, Presse e Carrozzeria si sono congiunti in corso Agnelli davanti alla porta 5. Un altro corteo di un migliaio di lavoratori, con le bandiere unitarie della Fim, ha percorso ieri sera corso Unione Sovietica.

All'unità dei lavoratori, alla solidarietà che nasce fra "tute blu" e "colletti bianchi", si contrappongono purtroppo problemi di tenuta unitaria nelle organizzazioni sindacali. La riunione delle strutture confederali e di categoria del Piemonte che si è svolta ieri mattina ha rinviato alla prossima settimana la proclamazione di uno sciopero generale a Torino, per le resistenze di alcuni settori della Fim e della Uilm, che pensano ancora di spianare la strada ad un accordo mettendo la sordina alle lotte. Qualche operatore della Fim ha addirittura comunicato alle agenzie adesioni agli scioperi inferiori a quelle della Fiat (smentite dal numero di lavoratori, che tutti hanno potuto contare, usciti a manifestare per le strade).

La possibilità di riprendere il negoziato è stata esplorata ieri dal presidente del consiglio Ciampi, che ha avuto colloqui telefonici sia con Trentin che con Romiti. Ma è difficile che possa riprendere il confronto finché la Fiat manifesta, come ieri, una generica «disponibilità» accompagnata da atti unilaterali. Contro questo atteggiamento si è levata la voce autorevole dell'Osservatore Romano, che commenta «Non bastano le lezioni di economia per placare gli animi di quanti si trovano ad affrontare la difficile, se non drammatica, realtà di un orizzonte di incertezza. Il lavoro è un diritto di tutti e per tutti, specialmente per le giovani generazioni, e dare lavoro è un dovere delle imprese. Non si può esasperare a tal punto l'idea del profitto fino a "deificarlo"».

Vi sono numerose altre prese di posizione dello stesso tono, come quelle delle Acli («la scelta della Fiat non porta al risanamento dell'azienda»), della Federazione internazionale dei sindacati metalmeccanici («In Europa soltanto la Fiat vuol far pagare ai dipendenti il prezzo dell'attuale recessione»), del deputato verde Scalia (che propone l'abolizione degli straordinari e l'uso delle quote Inps destinate alla cassa integrazione per finanziare la riduzione di orario). La giunta regionale del Piemonte ha convocato per domani alle 12 i sindaci di tutti i comuni sedi di fabbriche Fiat e dell'indotto. Il Pds di Torino ha invitato i lavoratori a partecipare alle iniziative sindacali dei prossimi giorni, mentre stamane parlamentari ed amministratori del Pds saranno presenti ai cancelli di Mirafiori e Rivalta.

Anche Arese si ribella «Adesso basta con i regali ad Agnelli»

CARLA CHELO

MILANO. Tute blù e giacchette di pelliccia. Non c'erano solo operai all'assemblea improvvisata proprio nel bel mezzo dell'autostrada che per un'ora ha bloccato auto e camion tra Milano e Varese. Questa volta si sono arrabbiati anche gli impiegati. «Anni e anni di promesse e poi eccoci qui trattati come stracci», racconta Mara Fiondo, una testa di capelli rosso fuoco e tanta paura che quando tornerà alla sua scrivania troverà la «famigerata» lettera dell'azienda.

Sono loro, impiegati e anche qualche caporeparto, i più infuriati. Si sono uniti al corteo organizzato dal Consiglio di fabbrica e dai Cobas e non ne escono neppure quando si punta dritti sull'autostrada per fare impazzire il traffico della zona. «Se è questo l'unico modo per fare parlare di noi facciamo anche questo» si sente dire dal corteo. Spariscono le fabbriche e spariscono anche gli operai: diverse decine di migliaia in meno a Milano e provincia solo negli ultimi anni. Forse non saranno loro a impedirlo ma ce la metteranno tutta perché almeno non avvenga in silenzio. Questo è ciò dicono e così gira voce che mercoledì durante la manifestazione organizzata a Milano dai sindacati per il lavoro, un gruppo di lavoratori andrà a bloccare i treni alla stazione centrale.

Non hanno nessuna voglia di assistere in silenzio allo smantellamento della «loro» Alfa a quello che chiamano l'ennesimo regalo alla Fiat. «Il problema è che quest'azienda chiude gli accordi e poi non li rispetta – spiega Armando Calaminici – E il governo gli fa da balia. Nell'accordo dell'anno scorso aveva promesso che non avrebbe messo nessuno in cassa intregazione a zero ore. Ecco qui come hanno rispettato l'intesa: vogliono mandare a casa 2 000 operai e 350 impiegati solo quest'anno. E che cosa è successo dell'accordo dell'87 quando l'azienda promise di portare ad Arese la produzione di auto monovolume?»

Fa un certo effetto un assemblea nel mezzo di un'autostrada. Niente palco, naturamente per farsi vedere da tutti basta saltare sul «guard-rail». E per resistere al freddo il sistema migliore è quello di saltarellare. Così tra uno slogan e l'altro e la promessa alla Fiat di bloccare tutte le produzioni all'uscita della fabbrica si vedono gruppi di impiegati ed operai che si stringono e sembrano ballare tra loro. Ma la cosa più strana di tutte è il serpentone di auto ferme davanti all'assemblea. Pazienti, quasi rassegnati gli automobilisti aspettano, e nel frattempo c'è chi legge, chi ascolta la radio, chi chiacchera col vicino. Solo un gruppetto di camionisti è sceso dalla cabina per discutere tra di loro. Ma a nessuno proprio a nessuno è venuta la curiosità di avvicinarsi a sentire che cosa hanno da dire i lavoratori di Arese.

Eppure nonostante la rabbia, la preoccupazione e l'incertezza gli operai dicono cose ragionevoli, cose chiare, cose che non riguardano solo loro. Spiegano che la rottura delle trattative è avvenuta perché i dirigenti di Corso Marconi si sono rifiutati di accettare i contratti di solidarietà: non vogliono neanche sentir parlare di rivedere il proprio piano industriale, che prevede lo smantellamento dell'Alfa. Spiegano gli operai in assemblea sull'autostrada che nell'86 con l'appoggio del governo Craxi la Fiat comprò l'Alfa per 1 000 miliardi senza pagarla (la prima rata è stata versata nel 93). E contestano che adesso la Fiat chiuda l'ultima grande fabbrica milanese rifiutando qualunque soluzione che non sia quella imposta dalla propria esclusiva logica aziendale.

Perché che Arese debba chiudere è presto: non c'è alcun dubbio. Basta entrare a vedere: funziona per un terzo, il resto o è fermo o è già stato addirittura smantellato. Al capannone 6 c'è una linea di produzione di Y10 e di 164. La prima si muove lentamente, la seconda è ferma. La fonderia non c'è più: è stata completamente smantellata, perciò non viene neppure più riparato il tetto: ci piove dentro e per terra c'è il fango. L'unica cosa che non casca a pezzi sono i container gialli con macchinari, utensili che l'azienda vuole spedire all'estero nelle fabbriche del terzo mondo. Al cambio c'è ancora qualche impiegato che lavora: stringe il cuore vedere una ventina di persone concentrate in qualche centinaio di metri quadri e circondate da un vuoto sconfinato. C'è qualcosa di irreale anche allo stampaggio: decine di cartelli avvertono gli operai di fare cautela con le mani e di usare i tappi per le orecchie contro il rumore. Solo che non c'è nessun rumore e le presse che ancora non hanno portato via sono tutte ferme. Passa il capo reparto e dice ai visitatori «Mi hanno convocato: buone notizie per qualche mese ancora si lavora». Appunto per qualche mese.

Fiat Auto

Torino 17 gennaio 1994

Con riferimento a quanto previsto dall'accordo 22 giugno 1993 e alla luce della situazione rappresentata alle OO SS. nazionali e territoriali anche in sede ministeriale. Le comunichiamo che Ella sarà sospesa in via continuativa dall'attività lavorativa a partire dal 18 gennaio 1994 per un periodo di 23 settimane, salvo eventuali ulteriori determinazioni.

Per tale sospensione sarà richiesto il trattamento straordinario d'integrazione salariale in base alle disposizioni legislative vigenti in materia.

Le ricordiamo altresì che in base a tali disposizioni per aver diritto a beneficiare del trattamento di integrazione salariale il personale interessato non deve aver prestato attività di lavoro autonomo o subordinato durante il periodo di sospensione.

Distinti saluti.

Ai 1800 impiegati di Fiat auto stanno arrivando le lettere per la messa in cig a zero ore. La missiva parla di sospensione per 23 settimane «salvo ulteriori determinazioni.»