

Economia lavoro

VERTENZA FIAT. Giugni: «Si può chiudere subito». Ma c'è l'incognita della consultazione

Poche ore all'intesa Ma Fiom vuole prima il sì dei lavoratori

È ripartita a tavoli separati la trattativa Fiat, Giugni cerca un'ipotesi di intesa. Questo l'epilogo di una giornata segnata ancora una volta dalle discussioni interne alla Fiom, che ha fatto sapere che non firmerà nessun accordo senza la consultazione dei lavoratori. Dissentono gli altri sindacati. I lavoratori della Sevel Campania abbandonano comunque il negoziato non avendo avuto garanzie che il loro stabilimento non sarà chiuso.

PIERO DI SIENA

ROMA. Giornata per molti versi decisiva per la vertenza Fiat. Il punto è stato particolarmente tatico e doloroso ma alla fine nella tarda serata si è iniziato a trattare e il negoziato questa volta potrebbe entrare in dritta di arrivo. Nella notte le delegazioni della Fiat e dei sindacati si sono alternate nella stanza di Giugni. Il ministro cerca le condizioni per definire una ipotesi di accordo tra le parti. Si discuterà ormai ad oltranza e solo dopo - a quanto si apprende - si affronterà il problema della consultazione dei lavoratori posto dalla Fiom.

La Fiom scrive a Giugni

Questa è stata chiesta dai metalmeccanici Cgil con una lettera consegnata formalmente al ministro dopo che la sua delegazione invano tentò di convincere anche Fim, Uilim e Fismic. Nella lettera a Giugni il coordinamento della Fiom afferma di ritenere «necessaria la ripresa della trattativa» e precisa che si è presentata «al confronto con lo scopo di individuare l'ipotesi conclusiva» vale a dire di arrivare all'intesa. Ma «a quel momento - continua il documento dei metalmeccanici della Cgil - la Fiom rinnuota il coordinamento per esprimere un giudizio che verrà portato alle assemblee dei lavoratori nei tempi necessari dato l'intervento della cassa integrazione straordinaria in alcuni stabilimenti a partire da Arese». Fim, Uilim e Fismic invece già dall'altro ieri erano in condizione di arrivare rapidamente all'accordo scontrandosi con le esigenze della Fiom che per ragioni di metodo e di merito «sottolineava la necessità di una approfondita verifica con i lavoratori interessati. Dopo aver visto la lettera della Fiom, Giugni si è riservato di valutare la proposta e dopo aver ascoltato il parere dell'azienda ha dichiarato che vi erano le condizioni per iniziare a trattare».

La posizione assunta dalla Fiom che richiede di consultare i lavoratori

prima della sigla dell'accordo sugli stabilimenti Fiat non è stata condivisa dalle altre organizzazioni sindacali dei metalmeccanici. Per il segretario nazionale della Fim Pierpaolo Baretta «ci sono le condizioni per concludere la trattativa, siglarla e poi procedere alla doverosa consultazione dei lavoratori. La Fim è disponibile a continuare il negoziato per raggiungere l'intesa e c'è da augurarsi che anche la Fiom voglia esprimere un giudizio positivo su questo percorso». Sottolineando che finora «si è lavorato per l'unità e si farà di tutto per raggiungere un'ipotesi unitaria». Baretta ha detto che con l'accordo il sindacato dovrà ottenere «una formale garanzia dalla Fiat non si potranno rimettere in discussione le scelte concordate». Per Giuseppe Cavallito segretario generale della Fismic «si è nella ricerca di un'intesa globale» e Roberto Di Mauro della Uilim riferendosi ai problemi posti dalla Fiom ha affermato che «sono i gruppi dirigenti non i lavoratori a dover assumere la responsabilità delle decisioni».

La discussione con Trentin

La Fiom era tornata nel pomeriggio al ministero del Lavoro per iniziare ad entrare nel merito dei vari punti della trattativa con la Fiat. Fim, Uilim e Fismic erano pronti fin dal mattino alle ore 9 ma hanno dovuto attendere che i metalmeccanici della Cgil terminassero la riunione del loro coordinamento dell'auto che è finito intorno alle 4 del pomeriggio. La riunione aperta da Susanna Camusso è stata di quelle che si fanno nelle grandi occasioni. Tenuta a corso Italia nella sede della Cgil dato che quella della Fim il sabato è usualmente chiusa. Ha visto la partecipazione anche dei massimi responsabili della confederazione a livello nazionale e regionale: Bruno Trentin, Sergio Cofferati e Angelo Airoldi e poi Mario Agostinelli segretario regionale lombardo e Claudio Sabbatini segretario generale della Cgil del Piemonte e con ogni probabilità fu-

to segretario generale della Fiom in sostituzione di Fausto Vigevari candidato alla prossime elezioni politiche. Trentin è intervenuto tra i primi per ribadire le posizioni più volte espresse in questi giorni. I risultati ottenuti col contratto di programma tra Fiat e governo consentono di condurre la trattativa fino in fondo. Dopo di che Trentin abbandona la riunione perché probabilmente non ci siano equivoci sul fatto che la Fiom resta titolare della trattativa.

Nel corso della Fiom continuano ad esserci molte resistenze ad accettare il quadro entro cui si sta collocando il negoziato: contratto di programma tra corso Marconi e governo, aperture dell'azienda sull'uso degli ammortizzatori sociali ma intangibilità del piano industriale vero e proprio dell'azienda. È soprattutto quest'ultimo aspetto che è difficile da digerire e crea molti malumori.

Il dramma della Sevel

Il più grave è quello dei lavoratori della Sevel Campania che hanno comunque deciso di ritirare la loro delegazione dal negoziato. Non si sentono garantiti dovendo la loro fabbrica comunque essere chiusa fra meno di un mese. Poi restano tanti altri problemi: da quello di Arese che non può essere risolto solo con gli investimenti sull'auto elettrica a quello degli impiegati di Torino che si sono conquistati sul campo il ruolo di protagonisti della lotta contro le scelte di corso Marconi.

Nel corso della notte tra venerdì e sabato a creare tensioni aveva anche contribuito l'accelerazione introdotta dal ministro Giugni che aveva convocato i sindacati per ieri mattina alle nove e per di più in contemporanea con la riunione già programmata del coordinamento Fiom. Le dichiarazioni successive di voler chiudere entro domenica erano state come benzina sul fuoco e nel corso della notte nella delegazione della Fiom vi erano state reazioni a quella che veniva interpretata come una forzatura. Da parte della delegazione di Arese ad esempio si insisteva sul fatto che fosse necessaria la consultazione dei lavoratori per verificare se era ancora il mandato a trattare. E c'era anche chi ha avanzato l'ipotesi che il ministro del Lavoro che è candidato a Torino per i progressisti avesse particolarmente a cuore il fatto che domani all'annuncio ufficiale della candidatura si arrivasse anche con la notizia di un accordo raggiunto.



Una manifestazione per il lavoro a Napoli

R. Gentile/Ansa

Il travaglio dei metalmeccanici Cgil Sevel, Alfa, Mirafiori... tutti i nodi di un accordo difficile

RITANNA ARMENI

ROMA. Ore 11 di sabato mattina. La delegazione della Fiom si riunisce in Cgil. La trattativa convocata dal ministro nella mattinata viene rinviata al pomeriggio. I metalmeccanici della Cgil non intendono firmare in fretta come il ministro del Lavoro suggerisce e Fim e Uilim sono propense a fare. Un film già visto? La solita resistenza della Cgil di fronte ad un accordo che per tutti gli altri protagonisti della trattativa si può fare immediatamente? Sono in molti a pensarlo. E sono molti al ministero del Lavoro mentre si attende l'esito della riunione a mostrare insofferenza per le «intese» della Fiom. In Cgil invece il clima è quello dei momenti più drammatici dei tanti che la confederazione ha vissuto in questi anni. Gli operai della Sevel appaiono accigliati non credono che il piano industriale della Fiat sia pure modificato porterà loro qualcosa di buono. Sono più di mille e comunque si ridurranno a 200 anche nel migliore dei casi. Anche nel caso in cui come è stato promesso la fabbrica si trasformi in un impianto di rottamazione e

riciclaggio nel 1995. La delegazione dell'Alfa è scura in volto anche se non mostra segni evidenti di arrabbiatura. E vero i sindacati sono riusciti ad ottenere un impegno per la produzione dell'auto elettrica ma quando si tratta di quanti posti di lavoro si tratta? Sicuramente la metà di quelli di oggi. Cassino non parla ma è dubbiosa. Non avranno più il terzo turno produrranno di meno che cosa accadrà del loro posto del lavoro nel futuro? E i lavoratori di Torino? Sembrano in verge attesa. Certo dalla trattativa emergono tutti gli ammortizzatori sociali possibili, si farà di tutto per rendere meno drammatico il ridimensionamento dell'impegno Fiat nella loro città. Ma questo ci sarà in un futuro neppure tanto lontano. I box con i nomi da inghiottire prima di firmare sono tanti i problemi aperti enormi. E su tutto uno sembra scartare nella riunione della Fiom il piano industriale della Fiat è stato certamente modificato. È stata ottenuta una authority che presiede la domanda di auto ecologiche un

consorzio per la produzione di auto pulite ad Arese un consorzio per la reinquinazione sempre di Arese. Si è riusciti a trasformare la semplice chiusura della Sevel in una riconversione della fabbrica. Si è ottenuto l'impegno della Fiat in tutti questi programmi. Tentare di modificarli ulteriormente può paradossalmente ritorcersi contro lo stesso sindacato può provocare fratture e lacerazioni nel fronte sindacale. In poche parole spostare produzioni e turni da una parte all'altra significa «contentare gli uni per accontentare gli altri». Ma accettato significa comunque accettato il ridimensionamento e la chiusura di realtà produttive importanti.

Su discute a lungo nella delegazione Fiom. Nella parte della riunione e presente anche il segretario generale Bruno Trentin poi in rappresentanza della confederazione rimane Sergio Cofferati. A qualche centinaio di metri dalla sede della confederazione al ministero del Lavoro non si nascondono i segni di impazienza. Si riconosce che i problemi ci sono ma sono gli stessi di qualche giorno prima. Sono sicuramente migliorati rispetto al inizio

della vertenza. E allora perché questo travaglio? Giriamo la domanda e la critica a Pietro Marcora segretario della Fiom piemontese. Per fortuna che fra noi c'è ancora discussione - risponde - dipende dal fatto che c'è stata in queste settimane una risposta degli operai e degli impiegati che neppure noi ci aspettavamo. E di questa dobbiamo tener conto. Poi alle 16.30 la riunione finisce. La soluzione (o la mediazione o il compromesso) viene così proprio della risposta di lotta di queste settimane. La Fiom comincerà a trattare ma non firmerà nulla e neppure siglerà alcun accordo prima di aver consultato i lavoratori. Ma i Giugni una lettera in cui annuncia questa sua decisione. E torni al ministero del Lavoro i lavoratori della Sevel decidono di abbandonare comunque il negoziato. Non intendiamo adeguarci - dice Raffaele Sodano a nome dei lavoratori della fabbrica napoletana - ad un metodo di un pre-ostituito che non riconosciamo. I Cobas dell'Alfa fuori dal ministero del lavoro disubbidiscono un comunicato nel quale chiedono ai sindacati di abbandonare il negoziato.

● **22 SETTEMBRE '93.** Inizia la verifica tra azienda e sindacati sulle prospettive della Fiat Auto. L'«effetto Punto» non incanta sindacalisti e lavoratori. Già come la voce di 4.000 impiegati e quadri «in esubero» che potrebbero finire in cassa integrazione entro l'anno. Ma c'è incertezza anche per le tute blu che fine farà l'Alfa di Arese?

● **29 OTTOBRE '93.** Si arroventa il clima intorno al futuro del colosso dell'auto Stavolta le voci parlano di 12.500 «esuberanti». Il pensiero corre ai giorni cupi dell'80 e Trentin chiede un maxi-confronto a palazzo Chigi. Presente lo stesso Gianni Agnelli. Ma Romiti getta acqua sul fuoco. «Niente di deciso».

● **23 NOVEMBRE '93.** La Fiat cala la sua «scure» nel piano di «razionalizzazione» dell'auto illustrato ai sindacati sono 5.000 gli «esuberanti» operai della Sevel di Pomigliano e almeno 8.000 quelli «temporanei» poi 5-8.000 in cassa integrazione a zero ore a Mirafiori e altri 2.000 ad Arese dove si profila la chiusura nel giro di due anni. L'azienda boccia in partenza la proposta sindacale dei contratti di solidarietà.

● **24 NOVEMBRE '93.** Immediata la reazione degli operai degli stabilimenti di Arese e di Pomigliano dalle fabbriche la protesta si riversa fuori dai cancelli vengono bloccate al Nord la Milano-Lugli e al Sud la Circumvesuviana. Giugni annuncia che dopo quattro giorni partirà a Torino la trattativa ma garantisce

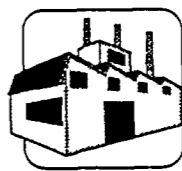
● **31 GENNAIO '94.** La Fiat ha inviato l'anno peggiore della sua storia centenaria nel '93 i gruppi torinesi ha chiuso i bilanci con una perdita consolidata di circa 1.800 miliardi. Preoccupata lettera agli azionisti di Gianni Agnelli. Giugni incontra la Fiat e rilancia il confronto: la trattativa - dice - deve riprendere entro la prossima settimana.

● **2 FEBBRAIO '94.** Dieci mila persone nel corteo di Mirafiori (60.000 in piazza). È il memorabile giornata che ha vissuto Torino durante lo sciopero generale per l'occupazione.

● **7 FEBBRAIO '94.** Il pretore di Milano annulla la Cig a zero ore all'Alfa e condanna per attività anti-sindacale la Fiat che non poteva sostituire l'accordo del '93 ossia la rottamazione con la Cigs a zero ore imposta in modo unilaterale.

● **11 FEBBRAIO '94.** Giugni presenta al Consiglio dei ministri la bozza d'intesa per il contratto di programma per l'auto ecologica. Ma le prospettive per la trattativa sono sempre difficili. Scioperano ancora Mirafiori e Rivalta. Arese e Pomigliano. Gli 8.000 lavoratori torinesi non sono «esuberanti» temporanei ma espulsioni definitive. Io ammette la stessa azienda. Cgil e Fiom piemontesi polemizzano contro gli incerti ottimismo sulla vertenza.

● **14 FEBBRAIO '94.** Riprende la trattativa. Ancora tutta un salta come dimostrano le ultime vicende.



Gli impegni del governo

Importante per l'accordo è il contratto di programma col governo, su cui ha insistito Trentin.

Comprende: soldi per l'auto ecologica per Arese, impianto di rottamazione a Pomigliano, Osservatorio sull'auto a Torino, Authority sul traffico nei centri urbani.



Il piano dell'azienda

Prevede, per il 94-96, 18 nuovi modelli, ma insieme il mantenimento ad Arese dei soli modelli spider e coupe della

164, la chiusura della Sevel Campania e un ridimensionamento, mal apparato nelle sue effettive dimensioni, di Mirafiori. La fabbrica di Melfi da agglutinata diventa di fatto sostitutiva.



Posti di lavoro

Si tratta dell'ultimo aspetto del negoziato, quello sull'uso degli ammortizzatori sociali. Su questo l'azienda, ha fatto le

maggiori concessioni. Caduta la pregiudiziale sull'uso dei contratti di solidarietà, sono previsti molta formazione e il ricorso, soprattutto per gli impiegati, ai prepensionamenti.

Un braccio di ferro lungo 5 mesi

EMANUELA RISARI

che quella del Governo sarà «una presenza attiva».

● **30 NOVEMBRE '93.** Si va dal Governo. Lo hanno deciso i sindacati e Fiat ha accettato la proposta. Per la prima volta da anni Cgil, Cisl e Uil presentano una piattaforma unitaria di richieste sull'occupazione e sui piani industriali: contrapposta ai tagli indiscriminati e alle chiusure annunciati da corso Marconi.

● **2 DICEMBRE '93.** I «colletti bianchi» escono allo scoperto: 300 partecipano all'assemblea indetta dalla Fiat. Qualcosa di profondo sta cambiando alla Fiat. Lo choc provocato dalla minaccia aziendale di espellere 1.000 persone finora garantite è stato dirompente.

● **6 DICEMBRE '93.** Parte il confronto al ministero del Lavoro unico mediatore Giugni. Non è stata accolta la richiesta avanzata dai vertici della Cgil e del Pds di far intervenire nella vertenza lo stesso presidente del consiglio Ciampi.

● **10 DICEMBRE '93.** Lo sciopero dei metalmeccanici ha un successo straordinario. I «colletti bianchi» dell'Alfa di Arese della Fiat Avio e di altre aziende del gruppo adesioni

modeste a Mirafiori e Rivalta. Ma la manifestazione nel cuore di Torino riesce.

● **17 DICEMBRE '93.** Sindacati e Fiat accettano la mediazione di Giugni. Si fissa la ripresa della trattativa al 3 gennaio con l'obiettivo di chiudere entro il 15 dello stesso mese. Cade la pregiudiziale sui contratti di solidarietà da parte dell'azienda ma restano aperte le destinate di Arese e della Sevel. I lavoratori campani circondano il ministero del Lavoro con una catena umana. Ancora scioperi ad Arese.

● **21 DICEMBRE '93.** La Deutsche Bank consiglia alla Fiat di chiudere Mirafiori. Il piano allarma la Cgil e Trentin chiede l'intervento di Ciampi. «Vorremmo sapere - dice - se questo rapporto è stato vincolante nella decisione della banca tedesca di aumentare la sua partecipazione al gruppo». Immediata la reazione di corso Marconi. «La ristrutturazione è solo l'una delle nostre scelte».

● **3 GENNAIO '94.** Riparte con difficoltà sempre al ministero del Lavoro il confronto fra azienda e sin-

dacati. L'azienda insiste dal 15 cassa integrazione a zero ore. Torna la richiesta di un intervento di Ciampi. Giugni «se ne va» andrei a trattare anche dal Pap.

● **6 E 7 GENNAIO '94.** Una Befana targata Ciampi. Palazzo Chigi interviene direttamente. Il Vaticano attacca il gruppo di Torino. «Atenti ferite la dignità dei lavoratori».

● **10 GENNAIO '94.** Lettera aperta del sindaco di Torino Valentino Castellani a Ciampi, Agnelli, Giugni e sindacati. «Non verrà accettata - scrive - un ipotesi che prescinda dal rifiuto di Torino». Intanto il pretore del lavoro di Pomigliano d'Arco reintegra quattro lavoratori licenziati. Riprende la trattativa al ministero.

● **11 GENNAIO '94.** 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 in 13 cartelle ribadisce tutte le sue posizioni. Ad un passo dalla rottura.

● **14 GENNAIO '94.** L'azienda interrompe le trattative. Inutile l'estremo tentativo di Giugni. I sindacati

«Siamo a questo punto per l'irresponsabilità di corso Marconi».

● **15 GENNAIO '94.** Scattata da domani la cassa integrazione per 1.800 impiegati e 4.500 operai. Il sindacato decide lo sciopero per il 19. Gli impiegati manifestano a Torino.

● **16 e 17 GENNAIO '94.** Torino si ribella ai maxi-tagli. Mirafiori e Rivalta scendono in sciopero. I sindacati decidono la loro forma di solidarietà. Spegneranno le invecce contro la Fiat. Arese blocca ancora l'autostrada: i sono insieme tute blu e gruccheti di pelliccia.

● **19 GENNAIO '94.** «Salviamo l'Alfa» per salvare Milano. 20.000 tute blu sfiano per la città contro i tagli della Fiat. Manifestazioni cortei e assemblee anche a Torino, Pomigliano e Cassino. Polemiche per l'assenza del sindaco leghista Marco Formentini in piazza della Sciala il quale da parte sua propone che l'Alfa di Arese sia venduta a un'azienda straniera.

● **20 GENNAIO '94.** Passolino Castellani e Formentini ricevuti a palazzo Chigi. Continuano gli scioperi

a Mirafiori e Rivalta. La Fiat «Siamo pronti a trattare. Non possiamo andare a dopo le elezioni». Cresce la tensione fra gli operai Sevel.

● **21 GENNAIO '94.** Giornata storica a Torino. La lotta contro la cassa integrazione forzata ha visto insieme tute blu e «colletti bianchi», giovani e pensionati. Altissime adesioni in tutti i reparti Fiat. Il tacito patto con l'azienda si è rotto.

● **22 GENNAIO '94.** Una seconda «marcia» di impiegati tecnici e quadri attraverso Torino nel corteo sono in 3.000. I vescovi del Piemonte «La disoccupazione mette a rischio la stessa democrazia».

● **24 GENNAIO '94.** Romiti rilancia «Siamo pronti a trattare». I sindacati apprezzano la disponibilità di «concordare» aspetti del piano industriale ma giudicano le dichiarazioni dell'azienda insufficienti per una riapertura del confronto.

● **26 GENNAIO '94.** Continua la marcia di avvicinamento tra corso Marconi e i sindacati. Intanto gli arcivescovi di Milano, Napoli e Torino si schierano a fianco dei lavoratori. E Luigi Abete critica gli interventi esterni.