

Economia e lavoro

ACCORDO FIAT. Ciampi sblocca il negoziato

La Fiom incassa nuovi impegni E alla fine dice sì

Dopo una giornata travagliata e piena di colpi di scena nella vertenza Fiat in serata c'è l'intesa. Fim, Uilm e Fismic firmano l'accordo proposto da Giugni, mentre la Fiom sottoscrive una lettera di adesione e va alla consultazione dei lavoratori. La situazione è sbloccata da un documento aggiuntivo che rende più stringente le verifiche sui volumi produttivi. Lo scoglio per tutta la giornata costituito dalle scarse garanzie per il futuro di Mirafiori.

PIERO DI SIENA

ROMA. Dopo una giornata in cui nella vertenza Fiat si è sfiorato l'accordo separato, tutte le organizzazioni di categoria hanno dato il via libera all'ipotesi di accordo preparata dal ministro del Lavoro. Anche la Fiom, che ha vissuto tra le ore più difficili della sua lunga e travagliata storia. Al testo dell'accordo si è aggiunta una nuova dichiarazione. «Qualora, nel corso delle previste verifiche generali, da effettuarsi presso il ministero del lavoro - recita il nuovo testo del ministro Giugni - emergessero scostamenti negativi della produzione, rispetto alle previsioni contenute nel piano industriale, verrà sviluppato il confronto tra le parti per valutare gli interventi di fronte ai problemi di occupazione nascenti». La norma è valida per tutto il gruppo Fiat. Per Pier Paolo Baretta, segretario della Fim, «l'impegno del governo a controllare in prima persona gli sviluppi del piano industriale rappresenta una ulteriore garanzia per la tutela dell'occupazione». Questa soluzione ha comportato lo sblocco della situazione anche per quanto riguarda l'adesione della Fiom all'accordo, che a differenza di Fim, Uilm e Fismic che hanno già firmato, si concretizzerà solo dopo la consultazione dei lavoratori che, secondo Giugni, deve avvenire entro venerdì. Risolutivo sarebbe stato l'intervento del presidente del Consiglio, Carlo Azeglio Ciampi, che sarebbe riuscito a convincere Gianni Agnelli a impegni più stringenti sul futuro industriale di Torino. Sull'esito positivo della vertenza da

registrare una telefonata di congratulazioni del presidente della Repubblica, Oscar Luigi Scalfaro, a Gino Giugni.

Lo scoglio di Mirafiori

Quello che per un'intera giornata ha gettato la Fiom nella bufera è stato il fatto che dall'ipotesi di accordo messa giù da Giugni la sera precedente emergeva indirettamente un forte ridimensionamento di Mirafiori, ieri mattina l'intero coordinamento auto della Fiom, pur apprezzando i risultati ottenuti attraverso l'iniziativa del governo, affermava che emergeva, anche nella fase finale del confronto, un quadro che - in particolare per Torino e Mirafiori - contraddiceva le premesse stesse del negoziato, con conseguenze profonde sulle prospettive produttive e occupazionali. A spingere perché si assumesse una tale posizione è stata soprattutto la Fiom piemontese, e in particolare il suo segretario Pietro Marcenaro. Nemmeno i ripetuti interventi del segretario generale della Cgil, Bruno Trentin, che sottolineava tutti i pericoli di un mancato accordo riuscivano a convincere il coordinamento. Si è trattato di una valutazione - confortata per altro dalle prime reazioni dei lavoratori degli stabilimenti interessati - che ha impedito alla fine della mattinata alla Fiom di dare un giudizio positivo sul complesso dell'ipotesi di accordo. È stato lo stesso Giugni che, quando gli è stata comunicata questa posizione nei primi pomeriggi, ha parlato di «pericoli di un accordo separato». Gli han-

no fatto eco i segretari della Fim, Pier Paolo Baretta, e della Uilm, Roberto Di Maulo. «In assoluto - ha affermato Baretta - non è escluso un accordo separato. Faremo di tutto per evitarlo ma bisogna prendersi anche le proprie responsabilità di dirigenti sindacali nei confronti dei lavoratori che si rappresentano». Anche Roberto Di Maulo, segretario nazionale della Uilm, parla di accordo separato, per dire che si sarebbe lavorato tutta la giornata per evitare «una tale sciagura».

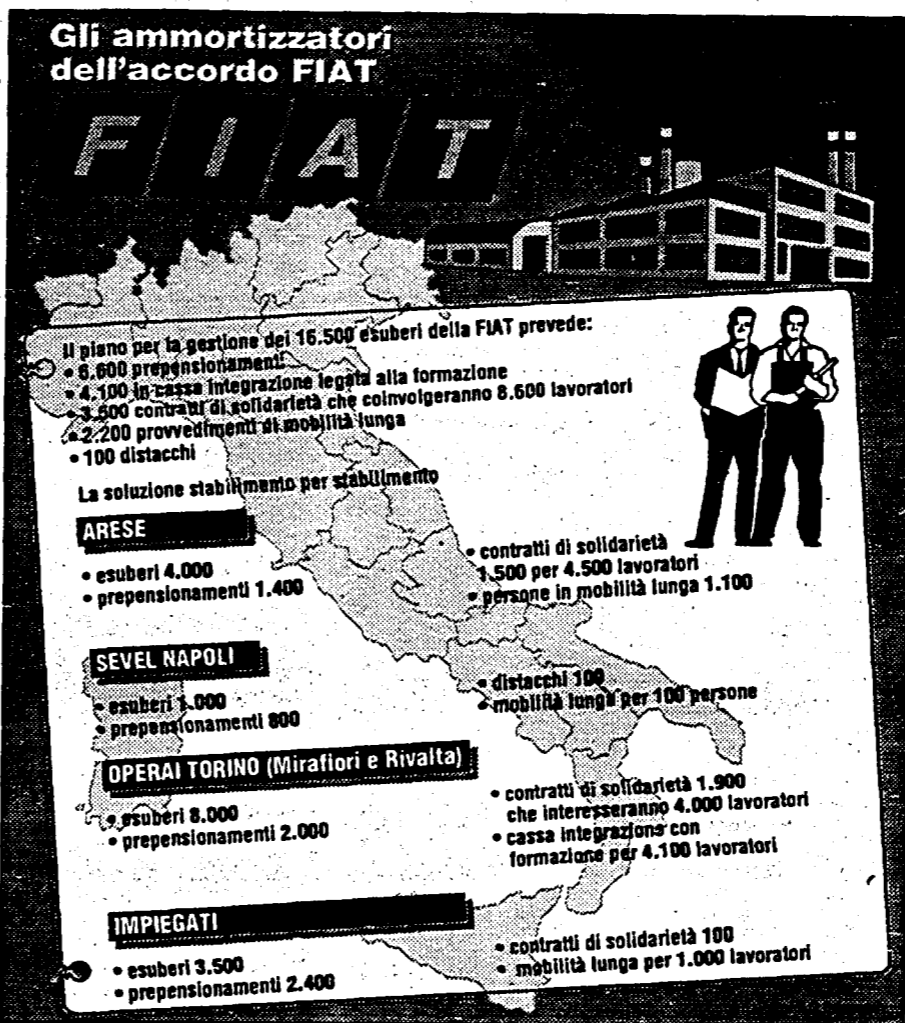
Evitato l'accordo separato

A rendere evidente la drammaticità del fallimento delle trattative contribuiscono le dichiarazioni del ministro del Lavoro, il quale lascia intendere che nemmeno un accordo separato sarebbe di facile gestione. Infatti, il negoziato in questione non ha riguardato solo le parti, ma ha visto in campo il governo che ha contribuito a indicare le soluzioni, impegnandosi ad intervenire con un decreto sui prepensionamenti e il contratto di programma. Cose che difficilmente si sarebbero potute fare con l'esclusione dall'accordo di un'organizzazione rappresentativa come la Fiom che è il primo sindacato della categoria.

Ed evidentemente la volontà unitaria, che nonostante tutte le differenze di valutazione ha caratterizzato i rapporti tra i sindacati di categoria in questi lunghi mesi di questa difficile vertenza, alla fine ha prevalso. E tutto il pomeriggio di ieri è stato speso per trovare le soluzioni possibili alla situazione di stallo che si era creata.

Trentin, D'Antoni e Larizza

Nel pomeriggio, in una riunione che sarebbe dovuta servire a valutare lo stato della vertenza dei chimici, Trentin, D'Antoni e Larizza si sono adoperati per trovare una via di uscita. E a un certo punto una delle soluzioni prese in considerazione è stata proprio quella dei tempi differenziali nella firma.



Il confronto aspro in casa Cgil

BRUNO UGOLINI

È STATA una giornata convulsa, come tante, del resto, nella storia sindacale della Fiat. Con una Fiom protesa ad ottenere ulteriori garanzie, soprattutto sul futuro produttivo di Mirafiori. E alla fine hanno ottenuto - anche dopo un intervento dello stesso presidente del Consiglio Ciampi - una modifica importante, un impegno ulteriore di verifica. I protagonisti della contestazione all'accordo non erano degli estremisti pericolosi. C'era tra loro, ad esempio, Pietro Marcenaro, l'allievo prediletto di Vittorio Foa. L'accusa alla Fiat era quella di aver cambiato le carte in tavola, nel corso stesso del negoziato. C'era, nelle loro parole, l'eco del grande movimento di lotta suscitato in queste settimane, il timore di non corrispondere alle speranze suscitate in tanta gente. C'era, sullo sfondo, un panorama politico inquietante, a un mese dalle elezioni. Quell'accordo senza ulteriori modifiche, dicevano i contestatori, potrebbe alimentare un voto di protesta qualunquista. E le conseguenze di un mancato accordo, replicavano altri, non saranno forse perlopiù altrettanto permissivo? E ancora: quanto ottenuto non corrispondeva in larga misura a quanto chiesto proprio dalla Cgil, anche in politica con Cisl e Uil? Era stata, infatti, la sola Cgil a determinare una svolta nella vertenza, chiamando in causa le responsabilità del governo, pretendendo garanzie produttive, ad esempio attorno al progetto di auto elettrica. Un mancato accordo, inoltre, avrebbe dato l'immagine di una Cgil lacerata e inconcludente. E la Fiat avrebbe avuto le mani ancora più libere. Un rischio evitato. Cgil e Fiom, il sindacato italiano hanno sfiorato contrapposizioni assai ardue, ma sono riuscite ad uscire dalla strettoia. Ora la parola spetta alla consultazione dei lavoratori interessati. Con un esame chiaro e argomentato di luci e ombre dell'intesa. E con la capacità di proporre - in caso di giudizio negativo - le prospettive alternative. Perché questo è il punto. Nessuno può disconoscere il dramma vissuto oggi da migliaia e migliaia di lavoratori dell'auto, l'insufficienza delle stesse misure comprese nell'accordo. Nessuno può disconoscere il disastro di così larga parte del sistema industriale, le responsabilità gravi di managers e governi. Ma bisognerà anche saper indicare le strade concrete per modificare ulteriormente, oggi, con l'arma sindacale, una tale situazione. Senza imbrogliare i lavoratori. E non si potrà non tener conto del fatto che le condizioni, dopo il 28 marzo, dopo le elezioni, non è detto che possano essere più favorevoli per il movimento dei lavoratori.

MERCATI

BORSA		
MIB	1.096	-0,54
MIBTEL	10.924	-0,45
COMIT 30	159,3	-0,67
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ		
BANCARIE		0,91
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ		
MINI METALLI		-2,08
TITOLO MIGLIORE		
CALTAGIRONE		17,19
TITOLO PEGGIORE		
PACCHETTI		-7,69
LIRA		
DOLLARO	1.676,01	3,75
MARCO	970,76	-2,05
YEN	15,797	-0,16
STERLINA	2.474,13	0,02
FRANCO FR.	285,45	-0,48
FRANCO SV.	1.152,29	-0,04
FONDI INDICI VARIAZIONI %		
OBBL. ITALIANI		-0,57
OBBL. ESTERI		-0,57
BILANCIATI ITALIANI		0,15
BILANCIATI ESTERI		-0,38
AZIONARI ITALIANI		0,37
AZIONARI ESTERI		-0,64
BOT RENDIMENTI NETTI %		
3 MESI		5,70
6 MESI		7,55
1 ANNO		7,65

Giugni Gli interventi del governo sono serviti davvero

ROMA. Prova a dissimulare, ma la soddisfazione è evidente. Il ministro del lavoro Gino Giugni ha, di fatto, compiuto ormai quasi per intero la sua fatica. E, soprattutto, è riuscito nell'intento di mettere d'accordo Fiat e sindacati sul testo di un accordo difficile e che ieri è stato sul punto di tornare in alto mare. D'altra parte, lo riconoscono gli stessi sindacati, è stato di fatto la sua dichiarazione aggiuntiva al testo dell'intesa a far vedere la via d'uscita.

Soddisfatto? E a quando la firma definitiva?

Non posso nascondere una notevole soddisfazione: l'accordo è sostanzialmente raggiunto e la firma dovrebbe arrivare venerdì dopo le consultazioni.

Siamo davvero andati ad un passo dalla rottura?

È stata una trattativa molto difficile e oggi (ieri, ndr) c'è stata una fase di notevole crisi, superata con una azione comune con azienda e sindacati.

Quale le è sembrato l'ostacolo principale?

Questa era una trattativa su una crisi, non dimentichiamolo. C'è un interessante programma di ristrutturazione aziendale in un mercato dell'auto che si è ristretto e va ricollocato. Il governo, dunque, ha ben fatto a predisporre interventi nuovi sugli ammortizzatori sociali, sulle indennità, sull'ampliamento della solidarietà, sui prepensionamenti che, in casi difficili come questi, sono giustificati.

Come agriranno nel caso della Fiat?

Mi pare che il risultato principale sia stato quello di conferire ai lavoratori il massimo di protezione: non c'è mai cassa integrazione a zero ore, ed oltre ai prepensionamenti per i cassintegrati è previsto un passaggio di formazione professionale che considero importante. Tutto questo, mi si permetta, non è un'inezia.

È stato importante aprire la strada all'auto elettrica?

Francamente parerei di qualcosa di più. L'auto elettrica ha fatto notizia, ma si inserisce in un contesto più vasto di interventi con valenza ambientale concordati con l'azienda. Si va davvero ben oltre l'auto elettrica.

Ha già informato ufficialmente il presidente Ciampi della conclusione dell'accordo?

Ciampi è stato costantemente tenuto al corrente durante tutta la trattativa.

Camusso La nostra non è stata una marcia indietro

ROMA. Appare la più provata. Sussanna Camusso, segretaria nazionale della Fiom, in questo epilogo notturno nei corridoi del ministero del Lavoro a trattativa ormai conclusa. E ne ha ben donde: tutte le vicende di questa convulsa ultima giornata (in realtà a partire dalla notte di ieri) hanno avuto al proprio centro la Fiom: al mattino presto negli incontri con Trentin, poi il voto della delegazione dei metalmeccanici Cgil, poi Giugni e la Fiat, poi ancora le tre federazioni riunite e ancora i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil. Infine le assicurazioni scritte dal ministro Giugni che hanno aperto la strada a questa prima accettazione e, questione finale non irrilevante, le discussioni con la Fiat su come poter svolgere le assemblee, in particolare quella di Arese dove la fabbrica è chiusa. Sorride soltanto (un po' a denti stretti, per la verità) al gesto galante di Magnabosco che le chiede di posare insieme per i fotografi.

Allora, a tardi sera c'è stata una marcia indietro della Fiom?

No, assolutamente: qui non c'è nessuna marcia indietro. La dichiarazione che il ministro Giugni ha aggiunto al testo dell'accordo in serata ha rappresentato una vera novità. È una assicurazione del governo a verificare la corretta applicazione del piano industriale che abbiamo concordato con la Fiat e questo offre innegabilmente delle garanzie in più.

Come è stata decisa di arrivare a questa conclusione?

Insieme alle strutture territoriali la Fiom ha espresso una adesione che potrà, dopo aver svolto le assemblee, trasformarsi in una firma se i lavoratori l'approveranno. Abbiamo riunito per questo il coordinamento, dove si sono espresse a favore le strutture regionali di Piemonte, Lombardia e Campania.

E sulla questione di Mirafiori?

Chiederemo il rispetto dell'accordo. Ci sono limiti in questa intesa, ma anche buone possibilità. Le spiegheremo ai lavoratori, le controlleremo insieme.

Era necessario tirare così a lungo?

Non si tratta affatto di tirare. Qui si tratta del futuro di migliaia di persone, non si può badare tanto all'ora.

Come farete per l'assemblea di Arese?

Ad Arese ci danno l'agibilità in fabbrica.

Magnabosco Siate certi il futuro di Mirafiori è assicurato

ROMA. È il primo a sottoporsi all'assedio dei fotografi e dei cameramen. Maurizio Magnabosco, capo del personale della Fiat, non dovrebbe aver esaurito tutte le sue preoccupazioni ma, sembra dire, il più è fatto. E lo si vede dalla espressione finalmente distesa con cui si offre alle telecamere e dalla sicurezza con la quale ribadisce senza esitazioni che il futuro di Mirafiori è assicurato - in risposta ad ogni domanda sul passaggio difficile di questa intesa che ieri - appunto sulla questione del maggiore stabilimento della Fiat - ha rischiato di tornare in alto mare. Insiste sulla validità del piano industriale ed ai dubbi del sindacato oppone una sua verità: «Non si può pensare che chiunque butti a mare uno stabilimento su cui ha investito migliaia di miliardi».

Come riassumerebbe l'accordo appena siglato?

Come un documento che ci permetta di conciliare i problemi di competitività con quelli dell'occupazione. È un equilibrio giusto che permette alla Fiat di fare i suoi investimenti in un contesto di stabilità e, insieme, permette una gestione non traumatica della ristrutturazione.

Perché siete riusciti a trovare un accordo soltanto adesso, dopo tanti rinvii?

Perché era necessaria una completa consapevolezza sui vincoli e le opportunità che questo accordo offriva a tutte le parti coinvolte. E per far ciò fino in fondo c'era bisogno di tempo.

È stata determinante l'aggiunta del ministro che prevede una verifica dell'accordo in corso d'opera?

È stata utile. Ma bisogna sottolineare che di verifiche, quest'accordo, ne prevede molte altre e di molti tipi. Questo non va sottovalutato.

Il punto che più di altri ha rischiato di far naufragare tutto sono state le pesanti riserve della Fiom riguardo al vostro piano industriale su Mirafiori. Si andrà verso un serio ridimensionamento?

Mirafiori non è in discussione. Il suo futuro è assicurato dallo stesso piano industriale e dalla dimensione degli investimenti che su Mirafiori abbiamo concentrato. Cerchiamo di ragionare: non si pensa di smantellare una fabbrica nella quale si sono investiti migliaia di miliardi.

Tensione, assemblee e scioperi spontanei nelle fabbriche

Il giorno della paura di Torino e Pomigliano

«La Fiat ha chiuso il Lingotto, ha chiuso la Materferro, ha chiuso la Lancia di Chivasso, e adesso chiuderà Mirafiori. Cosa faremo poi a Torino? Come vivrà questa città?». Mentre le telecamere, davanti alla porta 5 di Mirafiori, inquadravano il volto angosciato di un impiegato che snocciolava l'elenco delle fabbriche torinesi di automobili smantellate nell'ultimo decennio, all'interno del grande complesso industriale altri lavoratori avevano già deciso cosa fare. Gli scioperi sono iniziati in alcune squadre della Meccanica di Mirafiori. La Camera del Lavoro di Torino e la Fiom piemontese hanno diffuso ieri una nota che definisce il lodo del ministro Giugni «una proposta che non risponde alle preoccupazioni sul futuro di significative parti degli stabilimenti torinesi» e denuncia il fatto che gli stessi contratti di solidarietà «così come sono proposti, risultano essere un utilizzo improprio dello strumento, volto a mascherare un puro e semplice taglio di organici e di produzioni». Opposto il giudizio degli altri sindacati. La Fim-Cisl, per esempio, ha diffuso un'illustrazione dell'ipotesi di intesa intitolata «un positivo risultato per i lavoratori» ed ha addirittura convocato per stamane in un albergo cittadino un attivo «per discutere i contenuti».

Spontanea è stata pure l'iniziativa di molte decine di delegati e di cassintegrati, operai, tecnici ed impiegati, che si sono riuniti ieri mattina davanti alla «palazzina» direzionale della Fiat-Auto ed hanno convocato televisioni e giornali per manifestare la loro contrarietà alla soluzione che si stava confezionando a Roma. Un «no» motivato: «La Fiat mente quando dice che a Torino gli esuberanti sono «temporanei». Il suo piano è solo l'inizio di un programma che porterà nei prossimi anni allo smantellamento di altre fabbriche, di altre migliaia di posti di lavoro».

Spira il vento della rivolta anche alla Sevel. I lavoratori respingono ogni ipotesi di chiusura della fabbrica di Pomigliano d'Arco e minacciano una protesta di massa a Roma. Da ieri sono riuniti in assemblea permanente per decidere «nuove, e più dure» forme di lotta. Operai e impiegati rispondono, dunque, con un secco no all'ipotesi di accordo proposta dal ministro Giugni ai sindacati. Il piano Fiat prevede per lo stabilimento napoletano il prepensionamento di ottocento persone, il distacco di altre cento in alcune fabbriche (tra cui l'Alfa-Lancia) dell'area campana, e la mobilità lunga per cento addetti. Infine, la realizzazione del centro di rottamazione delle vet-

ture, che dovrebbe occupare centocinquanta lavoratori. La Fiom di Pomigliano non vuole siglare l'intesa così com'è. «Significherebbe lo smantellamento della Sevel», spiegano i sindacalisti.

L'assemblea di Pomigliano respinge con forza anche la proposta che riguarda la rottamazione dell'auto. Intanto, dopo dieci giorni, è stato tolto il blocco di un convoglio ferroviario carico di duecento autovetture Fiat. Ma con il passare delle ore, alle timide speranze s'insubentra una cupa disperazione. I 1.056 dipendenti sono convinti che la loro ricollocazione nel circuito produttivo non avverrà mai. Sostengono che qui, a Pomigliano, il calo produttivo delle altre aziende, in primo luogo all'Alfa-Lancia, non consente l'applicazione automatica dell'accordo ipotizzato dall'azienda. Insomma, in questa fabbrica che sembra ormai condannata a morte c'è chi non sa più a che santo votarsi. E c'è qualcuno che, in mancanza di alternative, ricorre addirittura alla scaramanzia. Sarà un caso, ma non sono pochi gli operai che hanno chiesto al loro leader storico, Lello Sodano, di farsi crescere la barba: «Da quando ti radi, le cose stanno andando di male in peggio». Ma ci vuole ben altro perché nel futuro dei condannati della Sevel si apra uno spiraglio di luce.

M.C. M.R.

A.Me.

A.Me.

A.Me.