

Economia lavoro

ACCORDO FIAT. Marcenaro: «È una sconfitta, ma non ne usciamo a mani vuote»

I delegati Fiom: «Ai lavoratori diremo la verità»

La Fiom di Torino lancia una operazione-verità dirà venerdì ai lavoratori nelle assemblee che l'accordo Fiat è una sconfitta, ma occorre aderirvi perché al momento non esistono alternative, per tenere aperta la lotta contro i piani dell'azienda e valorizzare lo straordinario movimento di opinione e di lotte nato a Torino. Questa linea proposta dal segretario Marcenaro è stata approvata praticamente all'unanimità dai delegati di Mirafiori e Rivalta

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

■ TORINO «Ai lavoratori dobbiamo raccontare la verità. Non dobbiamo aver paura di dire che questo è uno dei peggiori accordi mai fatti alla Fiat che abbiamo ottenuto una minima parte dei risultati per cui ci siamo battuti. Ma dobbiamo anche dire che non è una disfatta perché grazie alla battaglia che abbiamo dato è sorto un movimento nuovo di opinione e di lotta che ha cambiato più cose in fabbrica e nella città di quante ne fossero cambiate in passato e tutta la vicenda rimane più aperta che mai». Questi giudizi sono suonati decine di volte ieri nel salone della Camera del Lavoro di Torino affollato dai delegati della Fiom di Mirafiori e di Rivalta. L'hanno ripetuti quasi con i medesimi accenti i lavoratori sindacalisti che per un'intera giornata si sono alternati al microfono. Era nei presenti anche i colletti bianchi del Coordinamento spontaneo impiegati tecnici e quadri Fiat, l'inedito organismo nato nel corso della vertenza al quale è già stato deciso di dare continuità.

L'intervento che ha suscitato più applausi è stato quello di Saverio Trono delegato dei lavoratori in cassa integrazione della Lancia di Chivasso chiusa quasi due anni fa. «Quel poco che c'è nell'accordo è merito nostro e dobbiamo rivendicarlo. Il 6 gennaio un dirigente nazionale della Fiom mi disse che saremo crollati appena la Fiat avesse messo fuori le liste dei lavoratori sospesi. Invece abbiamo portato 60 mila persone in piazza durante lo sciopero generale di Torino del 2 febbraio. La Fiom è in piedi e lo dimostrerà la consultazione dei lavoratori che abbiamo voluto».

Questa unità di intenti si è riversata nel documento approvato al termine della discussione. Due pagine di critiche all'accordo che approdano a questa conclusione: «L'assemblea dei delegati e le strutture Fiom ritengono che attualmente non esistono le condizioni per forzare ulteriormente il negoziato e prendono atto pur riconoscendo i propri giudizi

che l'ipotesi d'accordo presentata è l'unica soluzione oggi disponibile in alternativa ad una gestione puramente unilaterale da parte della Fiat. Per queste ragioni propongono alle assemblee dei lavoratori di approvare l'adesione all'Intesa». L'hanno votata 128 delegati, i contrari sono stati 18 e gli astenuti 4. Ma è una unanimità di fatto poiché i contrari hanno motivato il no col rifiuto dell'Intesa dicendosi invece d'accordo con la linea del documento.

«Una sconfitta, ma...»

A proporre il testo era stato il segretario piemontese della Fiom Pietro Marcenaro. «I dirigenti - ha rivendicato - hanno il diritto e il dovere di registrare anche le sconfitte e questa per certi versi lo è. Non è passata la linea per la quale avevamo lavorato soprattutto sui problemi di politica industriale. Ha poi analizzato imprecisamente le lacune dell'Intesa. La decisione di rendere residuale la produzione della Punto a Torino pregiudica il futuro dell'intero stabilimento di Mirafiori». Sono risultate infondate le dichiarazioni della Fiat sulla congiunturalità degli esuberanti tonnesi. «Si tratta di una questione che smentisce le premesse stesse del negoziato e mette in discussione la stessa credibilità del confronto». In quanto agli strumenti di gestione della crisi, le critiche riguardano il troppo esteso e lungo ricorso alla cassa integrazione a vero o falso dei contratti di solidarietà «con un'impostazione che invece di puntare alla riorganizzazione degli orari e ad un'effettiva redistribuzione del lavoro può dar luogo a nuovi ghetti e divisioni tra i lavoratori». Per impiegati e tecnici «l'accordo esclude nella sostanza soluzioni che non siano l'espulsione dei lavoratori attraverso mobilità o prepensionamenti».

I risultati politici

Accanto a questi «macigni» come li ha definiti Marcenaro, ci sono però risultati politici. Il documento finale si apre con un ringraziamento agli

operai e impiegati Fiat all'intera città di Torino senza la cui straordinaria partecipazione questa discussione non sarebbe neppure cominciata. «La politica Fiat dello "stare tranquilli" ci penso io - ha commentato il segretario piemontese della Fiom - non è più creduta da nessuno». Il documento con cui Giugni ha risposto alle richieste della Fiom «anche se non modifica i termini dell'Intesa riconosce come reale il problema della credibilità della Fiat».

«La Fiat - ha ricordato il segretario piemontese della Cgil Claudio Sabbatini - aveva un disegno semplice credeva che ci sarebbero state lotte ad Arese ed a Pomigliano ma che Mirafiori e Rivalta non avrebbero reagito per sentimenti diffusi di paura e rassegnazione». Il disegno è saltato perché la Fiom ha ottenuto una svolta sostanziale. «Quando mai era successo negli anni 80 quando non avevamo la forza e neppure il coraggio di affrontare la Fiat con una Fim ed una Uilm pronte a firmare prima ancora che iniziasse il confronto (afferma questa che ha provocato le irrate proteste del segretario Fim Gianni Italia - ndr) che la Fiat modificasse in trattativa ciò che era già stato definito? Malgrado le sconfitte le cadute si è fatto un passo avanti. Oggi si può lottare contro il piano industriale della Fiat. Non l'avevamo mai fatto. Questa volta i lavoratori Fiat hanno alzato la testa».

Silitta la firma?

Nel pomeriggio sono arrivati in assemblea diverse decine di lavoratori dell'Alfa di Arese giunti a Torino con tre pullman che già erano andati a distribuire volantini contro l'accordo ai cancelli di Mirafiori. Sono stati accolti da un applauso. Ha parlato per loro Antonio Battisto. «Siamo Cobas e scetti ai sindacati confederali. Io per esempio sono della Fiom. Vogliamo dirvi che un sindacato come la Fiom non può firmare un accordo che per noi è «riagurato» mentre i lavoratori di Arese sono in cassa integrazione». Gli è stato risposto che la Fiom piemontese aveva già chiesto al ministro Giugni di rinviare l'appuntamento di domani per la firma dell'Intesa perché proprio domani si terranno tutte le assemblee di consultazione unitarie a Torino. Altrettanto ha fatto la Fim di Milano perché le assemblee di Arese si svolgeranno lunedì e martedì. Ed anche Bruno Trentin ha ribadito ieri in una nota che la firma potrà avvenire solo al termine della consultazione di tutti i lavoratori interessati.



Operai all'uscita della Fiat di Torino

Dario Nazzari



Cofferati: «Ci atterremo al voto operaio»

«L'accordo fatto - dice il segretario confederale della Cgil, Sergio Cofferati - è il migliore possibile nella situazione data, e non esistono condizioni oggettive per soluzioni diverse». Ma non esclude che gli operai esprimano un giudizio negativo: «Dovremo tenere conto dell'opinione complessiva dei lavoratori. Si formeranno una maggioranza e una minoranza, è scontato e fisiologico. Noi ci atterremo all'opinione della maggioranza. Se i lavoratori voteranno no - occorrerà tornare a discutere fra noi sul da farsi...».

«Chi ha un'opinione contraria - avverte Cofferati - dovrebbe però prospettare anche alternative credibili, in modo che il giudizio venga espresso tenendo conto anche degli effetti di un mancato accordo». Cofferati invita a «non affidarsi soltanto a comprensibili reazioni che possono essere più determinate da spinte emotive che non dalla conoscenza dei diversi punti». Tuttavia il disagio dei lavoratori è comprensibile: «La reazione di alcuni stabilimenti, come la Sevel - osserva - è influenzata dalle conseguenze finali che il piano dell'azienda ha per quegli stabilimenti, cioè la chiusura, sia pure differita nel tempo e con una compensazione industriale. Sono soluzioni che difendono quei lavoratori, anche se per loro sono difficili da accettare».

Bangemann: «La crisi auto non è finita»

Nel '94 le industrie automobilistiche europee ridurranno i loro organici di circa 40 mila unità che si andranno ad aggiungere alle 70 mila già tagliate nel 1993. Questo il bilancio sociale della crisi del mercato europeo dell'auto tracciato dal Commissario europeo per l'industria Martin Bangemann. «Una crisi - ha detto - che sarebbe stata peggiore in assenza dell'accordo con i giapponesi. Nel '93, a fronte di una riduzione del 16% delle vendite, le esportazioni giapponesi verso i 12 sono infatti diminuite del 18,4%». L'accordo Ue-Giappone, secondo Bangemann, sta funzionando e non ci sarebbe quindi motivo di inserire nel calcolo della quota annuale di auto gialle quelle prodotte negli impianti europei, come chiesto dall'Italia. Comunque una risposta globale alle richieste italiane arriverà solo dopo lo svolgimento del primo round dei negoziati Ue-Giappone che si apre domani a Tokyo. Il negoziato con i giapponesi partirà dal presupposto che quest'anno il mercato europeo avrà una crescita zero; solo nel '95 ci potrà essere una certa ripresa. La «ricetta» presentata da Bangemann per uscire dalla crisi prevede una maggiore presenza delle industrie europee sui mercati terzi, una riduzione dei costi, intense e fusioni tra imprese e una maggiore attenzione ai problemi ambientali.



Quel dubbio sul futuro dell'industria

BRUNO UGOLINI

IL GRANDE dubbio espresso in queste ore dagli operai e impiegati di Torino, di Milano, di Napoli riguarda le prospettive produttive. Ed è collegato ad un altro quesito: «E se crolla ancora il mercato delle automobili?». È proprio questo in fondo l'interrogativo che aveva mosso prepotentemente la Cgil nelle settimane scorse quando altri erano pronti ad accettare il «diktat» della Fiat così come era. Quelli che oggi accusano la Fiom di essersi mossi secondo schemi ideologici sopravvissuti sono gli stessi che in fondo di tale accusa avevano in passato fatto carico a Bruno Trentin. Gli stessi che giurano vorrebbero a misurare le resistenze «ideologiche» di un partner imprenditoriale abituato ad uno schema di relazioni industriali di tipo «baudou».

Quella mossa della Cgil era servita a delineare un primo contratto di programma a immaginare una prospettiva di «nuove produzioni». Non la panacea per tutti i mali attraverso l'auto ecologica ma un primo mattone. Perché il problema è proprio questo: il boom degli elettrodomestici e delle autovetture tradizionali sta alle nostre spalle. Cambiano i consumi e bisognerebbe cambiare le produzioni. Ma come? Ha ragione La Stampa quando propone ai «poli» in competizione elettorale di misurarsi con i problemi di politica industriale sollevati dalla vertenza Fiat. Il Pds a dire il vero lo ha fatto sostenendo che occorre «aiutare le imprese a creare ricchezza» proponendo ad esempio un «Fondo per l'occupazione e lo sviluppo» e una realizzazione delle linee prospettate nel libro bianco di Jacques Delors. Un grande sindacato come la Cgil ha suggerito la formazione di un «Autorità» in grado di coordinare appunto la politica industriale e la domanda pubblica. Un tentativo di uscire dal caos dagli interventi tamponi affannosamente studiati nelle convulse trattative notturne quando migliaia di posti di lavoro in pericolo piombano sul tavolo del ministro Giugni. È necessario e possibile dunque prevenire il tramonto delle vecchie industrie in nuovi vuoti spazi per cavintegrati e prepensionati. La sinistra progressista provano magari a fatica a fornire una indicazione una via d'uscita. E lo stesso La Delors in Europa. Ma la destra Berlusconi e Bossi con il loro liberismo-populismo con le crociate contro lo «statalismo» quale risposta danno? L'anno giusto al libero mercato non può che portare alla pura assenza di una politica industriale. Quel vuoto che porta poi a drammatiche vertenze come quella Fiat e magari anche a pesanti spese puramente assistenziali.

Vertice Ciampi-sindacati Ipotesi delle confederazioni sulle risorse finanziarie per i contratti pubblici

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA «Una valutazione» sulla situazione occupazionale lo stato dell'economia e il problema del rinnovo dei contratti pubblici. Questo secondo il segretario confederale della Cgil, Ugo Grandi, il tema affrontato questa sera a palazzo Chigi tra alcuni membri del governo e il presidente del consiglio Carlo Azeglio Ciampi e i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil. Al termine della riunione Grandi ha dichiarato che «dall'incontro di oggi emerge la possibilità che se il governo risolvete l'esigenza di attuare l'accordo del 23 luglio possono partire pure in una situazione non facile le trattative contrattuali nel pubblico impiego con qualche prospettiva di conclusione». Secondo il segretario confederale della Cgil «il sindacato ha proposto che il drenaggio fiscale sia concentrato

nella restituzione a fine '94 in modo da gravare come quest'anno sulla finanziaria dell'anno successivo liberando però senza aumenti di spesa circa 1.200 miliardi». Grandi ha spiegato che di questi 600 andrebbero per il rilancio dell'occupazione e gli altri 600 per il rinnovo dei contratti del pubblico impiego. Il sindacalista ha aggiunto che «il problema è che Ciampi è partito dicendo che ha delle ricadute anche sugli obblighi del governo come datore di lavoro ed è chiaro che oggi l'esecutivo non è in grado di reggere una polemica con il sindacato su come si attua quell'accordo». Grandi ha concluso sostenendo che «il modo d'attuazione dell'Intesa sarà oggetto di un apposita trattativa».

Produzione industriale: -2,8% nel '93 Ripresina in dicembre, automobili sempre più giù (-20,6%)

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA La produzione industriale relativa all'intero anno 1993 registra in media rispetto al 1992 una flessione pari al 2,8%. Lo afferma l'Istat in una nota nella quale precisa che il calo è da attribuire ad una forte contrazione nel primo trimestre (-5,5%) ad una decelerazione della caduta nel secondo e terzo trimestre (rispettivamente pari a 2,9 e 2,7%) e ad una modesta ripresa nel quarto trimestre con un +0,2%. Quanto alla produzione industriale del solo mese di dicembre (22 giorni lavorativi) l'Istat precisa che l'indice ha segnato un aumento del 6,0% rispetto allo stesso mese del '92 (21 giorni lavorativi).

La flessione del 2,8% registrata tra il 1993 e l'anno precedente nei diversi settori di attività economica segnala in particolare la forte diminuzione registrata della costruzione dei mezzi di trasporto dovuta alla caduta della produzione di autoveicoli (-20,6%). Nel dettaglio aumento dei prodotti energetici (+1,3%) calo dei minerali ferrosi e non ferrosi (-1,9%) dei minerali e prodotti non metallici (-6,9%) dei prodotti chimici (-4,1%) e di quell'imetalmeccanici (-2,6%) della produzione dei mezzi di trasporto (-16,9%) dei prodotti alimentari bevande e tabacco (-0,2%) dei prodotti tessili cuoio abbigliamento (-5,9%) la crescita invece gli «altri prodotti» (+4,3%).

La diminuzione dei livelli produttivi per destinazione economica ha interessato tutti i comparti. Nel '93 - informa l'Istat - la contrazione più significativa è stata registrata dai beni di investimento (-5,1%) soprattutto a causa della forte flessione segnata dalla produzione dei mezzi di trasporto (-16,5%). Più contenuta appare la caduta delle macchine ed apparecchi (-3,3%) mentre in netta ripresa (+6,1%) risultano gli altri beni di investimento. La contrazione della produzione di beni strumentali risulta significativa nei '92 (-3,2%) soprattutto a causa della caduta della produzione di beni intermedi per la produzione di beni di investimento (-9,5%) nell'anno precedente (1992 rispetto al '91) si era registrata una flessione pari a -0,2%. I beni di consumo segnano invece una lieve discesa (-0,7%) da attribuire alla riduzione della produzione di beni durevoli e non durevoli (rispettivamente pari a -1,4 e -1,2) mitigata dalla crescita contenuta della produzione dei beni semidurevoli.

L'indice destagionalizzato e corretto per tener conto del diverso numero di giorni lavorativi dei singoli mesi è risultato nel mese di dicembre 1993 pari a 111,6. È stato pari a 110,6 nel mese di novembre, 110,8 nel mese di ottobre e 110,4 nel mese di settembre. Nel mese di dicembre 1992 era risultato pari a 109,9.

Quanto al solo mese di dicembre '93 con una produzione industriale in aumento del 6,0% questo risultato - secondo l'Istat - pur se ottenuto con un giorno lavorativo in più segnala una ripresa dell'attività industriale. Sin dal mese di agosto scorso peraltro la diminuzione dei livelli produttivi registrava segni di rallentamento. Le variazioni tendenziali indicano miglioramenti produttivi diffusi su quasi tutti i settori. Aumenti consistenti sono da annotare in particolare nella carta nella stampa e nella edilizia (+2,3%) nella pelle e nel cuoio (+2,0%) nella costruzione dei prodotti in metallo (+1,3%) nella costruzione delle macchine per ufficio ed elaborazione dati (+1,2%) nelle tessili (+1,2%) nella gomma e nei materiali di materie plastiche (+1,0%) nella produzione di fibre artificiali e sintetiche (+0,9%) e nel legno e nei mobili in legno (+0,9%). Risultano in forte flessione - conclude l'Istat - l'attività della costruzione degli altri mezzi di trasporto (diversi dagli autoveicoli) (-23,3%) e quella della costruzione di strumenti e apparecchi di precisione, mediche, chirurgici ed ottici (-11,1%).

MERCATI

BORSA	
MIB	1.072 -0,28
MIBTEL	10.593 -1,12
COMIT 30	155,72 -0,27
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
CAR EDITOR	+0,69
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
IMM EDILIZ	-1,34
TITOLO MIGLIORE	
FINREX	+15,15
TITOLO PEGGIORE	
BURGO RNC	-6,61
LIRA	
DOLLARO	1.681,89 -0,48
MARCO	973,60 +2,42
YEN	15.915 -0,01
STERLINA	2.484,99 +1,48
FRANCO FR	286,47 +0,67
FRANCO SV	1.158,33 +1,66
FONDI INDICI VARIAZIONI *	
OBBL ITALIANI	-1,15
OBBL ESTERI	+0,29
BILANCIATI ITALIANI	-0,73
BILANCIATI ESTERI	-0,95
AZIONARI ITALIANI	-0,18
AZIONARI ESTERI	+0,14
BOT RENDIMENTI NETTI **	
3 MESI	5,70
6 MESI	7,55
1 ANNO	7,65