

Dissenso della Uilm. Forse la mediazione entro lunedì  
Il 15 la Fiom eleggerà Sabbatini segretario generale

# Metalmeccanici divisi sull'orario

Battuta d'arresto sulla riduzione d'orario nel confronto tra i metalmeccanici sulla piattaforma contrattuale. La Uilm respinge la riduzione a 38 ore settimanali e mostra di preferire una linea che all'orario privilegi il salario. Tempo fino a lunedì per trovare una soluzione unitaria o al referendum si va divisi. E martedì il comitato centrale della Fiom eleggerà il nuovo segretario generale. Certa la nomina di Claudio Sabbatini.

PIERO DI SINNA

ROMA. Doveva essere il giorno nel quale i metalmeccanici avrebbero dovuto varare la piattaforma contrattuale da sottoporre a referendum dei lavoratori. Ma nel pomeriggio di ieri all'Auditorium della Cisl a Roma, dove erano riuniti gli «stati generali» di Fiom, Fim e Uilm, nel pomeriggio arriva la «doccia fredda». I tre sindacati sono d'accordo su tutto (a cominciare dalle 156 mila lire di aumento salariale) ma sulla riduzione dell'orario settimanale c'è una battuta d'arresto. La mediazione faticosamente raggiunta - 38 ore settimanali dalle 40 ore contrattuali attuali e le 42-43 di fatto - non soddisfa la Uilm che invece propone di attestarsi a 38 ore e mezza. Non bastano due ore di riunione delle segreterie per ricomporre il dissidio, e alla fine Gianni Italia, segretario generale della Fim, illustra all'assemblea unitaria una piattaforma che sull'orario presenta tre posizioni distinte. La Fim sostiene la soluzione delle 38 ore, ma Piemonte e Lombardia affermano che a questo punto, se non si giunge a una soluzione unitaria, i metalmeccanici Cgil dovrebbero formulare una nuova posizione nella quale la riduzione di orario sia maggiore. La Uilm conferma la sua e la Fim propone una soluzione intermedia che prefigura per i primi due anni una riduzione che si attesta sulle 38 ore e mezza e la ricontrattazione per 37 ore e mezza nel secondo biennio di vigenza del contratto.

Detta così, sembrerebbe una sorta di «guerra della mezzora». E erano in molti ieri a temere che tale potesse apparire ai lavoratori. Ma se si scava dentro i termini del confronto, ci si accorge che la po-

sta in gioco è ben altra. Alle 38 ore e mezza ci si arriva utilizzando a questo scopo solo le 72 ore già previste dal vecchio contratto e finora non usate per la riduzione d'orario settimanale. Cioè non c'è alcun bisogno di ricorrere a riduzioni di orario aggiuntive rispetto a quelle già previste. Tutte le altre proposte comportano anche la uti-

## Pubblico impiego Arrivano i soldi per i contratti?

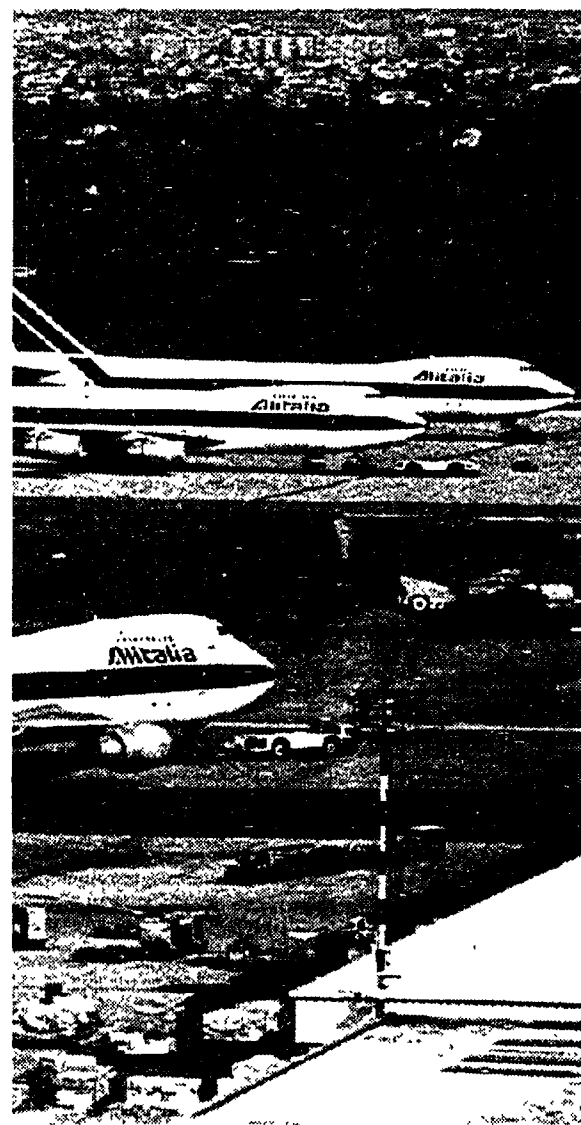
Sembra aprirsi uno spiraglio per il nodo del finanziamento dei contratti di oltre tre milioni e mezzo di dipendenti pubblici. Sull'esito della riunione di oggi a Palazzo Chigi tra l'Agenzia per la contrattazione e il governo c'è massimo riserbo ma - secondo quanto si è appreso - essa ha fatto registrare qualche passo avanti, anche se i problemi per la copertura economica dei contratti continuano ad esserci. A fronte delle poche risorse previste dalla finanziaria, si sta infatti tentando di reperire ulteriori fondi per i contratti. Per il '94 la soluzione che appare ormai la più probabile è quella di un accordo sull'indennità di «vacato contrattuale», prevista dall'accordo sul costo del lavoro: il 30% dell'inflazione programmata dopo tre mesi senza contratto; il 50% dopo sei mesi. Per le stesse fonti, però, non sarebbe stata esclusa l'eventualità di fare scattare l'indennità soltanto da luglio. Per il '95 e il '96 ancora non è chiaro come il governo intenda muoversi.

lizzazione dei giorni festivi spostati al sabato e alla domenica (come il 2 giugno e il 4 novembre) e un'aggiunta di altre 10-11 ore nell'ipotesi delle 38 ore, e di 34-35 ore in quella di 37 ore e mezza. L'ostilità della Uilm nasce dalla tentazione che questa organizzazione ha di praticare una linea del tutto opposta a quella che punta alla riduzione di orario anche in cambio di sacrifici salariali, per mettere al primo posto la difesa dell'occupazione, per spostare invece un orientamento che con moderazione privilegi proprio il salario.

Tutti trovano che sarebbe una iattura andare al referendum di fine marzo con tre posizioni e c'è chi prova a prefigurare una composizione anche parziale. Un tentativo lo fa Pietro Marcanaro, segretario della Fiom piemontese, che sottopone all'assemblea un'ipotesi concordata con la Fim della sua regione: 37 ore e mezza contrattate ora con la controparte ma operanti a partire dal terzo anno di vigenza contrattuale e, per la quota aggiuntiva di riduzione di orario, scambiabili in parte con aumenti salariali. Per una forte riduzione dell'orario già da tempo, poi, si erano espresse Fiom, Fim e Uilm della Lombardia. «Si tratta di una soluzione - dice Giorgio Cremaschi - che chiarisce i termini del dibattito: da un lato riduzione d'orario e occupazione dall'altro una linea del tutto opposta».

Alla fine dell'assemblea i tre sindacati si danno ancora tempo per cercare una soluzione unitaria. Lo chiede lo stesso Luigi Angeletti, segretario della Uilm, e insistono su questo sia Cesare Damiano, che valorizza i risultati unitari comunque raggiunti (anche sull'orario le posizioni sono meno lontane di quelle che sembrano), e Gianni Italia nelle conclusioni. Ma dopo una sollecitazione di Cremaschi, Damiano chiarisce: «Il tempo che ci diamo è fino a lunedì».

E martedì è convocato anche il comitato centrale della Fiom per eleggere il nuovo segretario generale che, anche in base ai risultati della consultazione, dovrebbe essere come previsto Claudio Sabbatini, segretario della Cgil del Piemonte.



## Alitalia, sbloccati gli aumenti

ROMA. L'Alitalia verserà le spettanze contrattuali di piloti e assistenti di volo relative al '94, rimuovendo il «congelamento» stabilito all'inizio dell'anno da Bisignani. Lo ha annunciato ieri ai sindacati confederali dei trasporti e all'Anpav, il nuovo amministratore delegato Roberto Schisano, affermando anche che entro 30-45 giorni l'azienda effettuerà una rilettura del piano di ristrutturazione che potrebbe portare a modifiche del progetto. Schisano ha comunque espresso preoccupazione per la situazione finanziaria dell'Alitalia. «Se proseguo questo stato inerte - ha riferito il segretario generale della Fil, Paolo Bruti - dall'andamento dei primi mesi del '94 si profila un anno nero come il '93». L'incontro di ieri tra Schisano, Fil-Cgil, Fil-Cisl, Ultrasporti e Anpav, segna la ripresa ufficiale delle relazioni sindacali da parte del nuovo vertice (che già martedì aveva incontrato i sindacati autonomi dei piloti). Una partenza definita «costruttiva e positiva» da parte sindacale, anche per la decisione di rispettare gli impegni contrattuali. Sia i piloti di Anpav e Appl, sia l'Anpav hanno immediatamente revocato gli scioperi indetti.

## AGUSTA

### Raggiunto l'accordo sugli esuberi

ROMA. È stato raggiunto ieri mattina al ministero del Lavoro un accordo tra l'azienda e i sindacati sul piano biennale di ristrutturazione dell'Agusta che prevede, su un organico di 6.700 dipendenti, 1.078 esuberi strutturali e 164 congiunturali (a Frosinone e Brindisi). L'intesa contempla l'utilizzo di un mix di strumenti ed esclude il ricorso alla cassa integrazione a zero ore. Secondo quanto hanno reso noto i sindacati, 635 uscite avverranno attraverso pensionamenti, prepensionamenti (è in arrivo un decreto legge che interesserà la Fiat ma anche il settore difesa) e mobilità lunga (280 unità).

Per 158 lavoratori di Frosinone e Montepredone si adatterà la cassa integrazione straordinaria a rotazione con formazione, finalizzata o al rientro in azienda o al reimpiego nelle attività di reindustrializzazione che saranno messe in campo. Altri 240 posti saranno salvati ricorrendo ai contratti di solidarietà che coinvolgeranno oltre un migliaio di persone. Ulteriori esodi avverranno attraverso le dimissioni incentivata.

Con l'accordo viene anche identificata la vocazione produttiva dei singoli stabilimenti del Gruppo e, per il periodo '94-'96, si conferma, secondo quanto riferito dai sindacati, un totale di investimenti di circa 160 miliardi di lire.

Per il segretario nazionale della Fim Cisl, Franco Aloia, la conclusione della vertenza «è positiva in quanto affronta il riequilibrio occupazionale con strumenti non traumatici». «Inoltre - ha detto Aloia - è stato scongiurato il rischio di una possibile graduale dismissione dei tre stabilimenti di Frosinone, Ascoli Piceno e Brindisi. Proprio per questi siti produttivi è previsto un decisivo appuntamento con il governo entro i prossimi sei mesi per definire i programmi riguardanti le forze armate e le forze dell'ordine, che consentiranno un consolidamento degli stessi stabilimenti. L'accordo - ha concluso Aloia - è ancor più significativa perché è il primo realizzato nelle aziende metalmeccaniche ex Efim con la gestione Finmeccanica. Esso colloca l'Agusta tra le aziende elicotteristiche con le maggiori possibilità di sviluppo e di collaborazioni internazionali».

## UNIONQUADRI

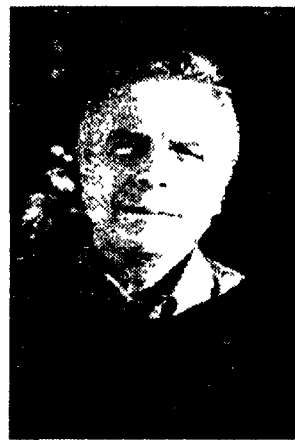
### Pronta la piattaforma contrattuale

ROMA. L'Unionquadrì vuole partecipare alle trattative per i prossimi rinnovi contrattuali nell'industria e nei servizi. Per questo ha predisposto una piattaforma rivendicativa che tiene conto delle specifiche esigenze della categoria colpita anch'essa dalla crisi occupazionale: oltre 30 mila posti persi nel '93 e altri 10 mila «a rischio» nel primo semestre di quest'anno. Le linee delle richieste dei quadri sono state illustrate ieri dal presidente dell'associazione Corrado Rossitto nel corso di una conferenza stampa.

Oltre ad un chiaro riconoscimento dello status di quadro, l'Unionquadrì (il sindacato maggiormente rappresentativo della categoria, che conta 300.000 addetti) chiede un'indennità di funzione non inferiore al 15% del trattamento economico complessivo; una quota di incrementi salariali (tra il 10 e il 30%) collegati al grado di responsabilità, all'iniziativa e anche ai risultati ottenuti; processi di formazione permanente finanziati con almeno il 3% del monte retribuzione annuo della categoria.

«Automatismi e appiattimento salariale - ha commentato il presidente dell'Unionquadrì, Corrado Rossitto - Occorre ridare dignità e motivazioni alle varie categorie professionali, soprattutto a quelle medio-alte, che rappresentano la vera risorsa strategica del sistema produttivo. Per questo chiediamo anche che ogni due anni vengano garantiti almeno dieci giorni per i programmi di formazione e che a quest'ultima sia destinata una somma pari al 3% dell'intera retribuzione».

«L'Unionquadrì - ha poi affermato Rossitto - punta molto sul «bilancio di carriera». Uno strumento, già operante in Francia, che serve a verificare periodicamente il percorso professionale del quadro. Nei nuovi contratti - ha aggiunto - chiederemo che siano previsti tre giorni di congedo finalizzato a questa verifica. Così - ha spiegato il presidente dell'Unionquadrì - il quadro e la sua azienda potranno tenere sotto controllo le potenzialità individuali per una loro migliore utilizzazione. E, soprattutto, ci batteremo affinché anche nel nostro Paese si passi da una politica di emergenza per l'occupazione ad una prevenzione della disoccupazione».



Parla Valerio Castronovo: è finito un ciclo, ma le potenzialità di espansione della città non mancano

# «Torino, volta pagina. Il tuo futuro non è l'auto»

Torino deve darsi «una nuova frontiera dello sviluppo» perché un intero ciclo della sua storia si è ormai concluso. Analizzando il preoccupante declino della città dell'auto, Valerio Castronovo indica una serie di campi nei quali esistono rilevanti potenzialità di espansione: dalla produzione di know-how all'impianto di un nuovo modello di parco scientifico-tecnologico, dalle infrastrutture agli interventi nel settore dell'istruzione.

PIER GIORGIO BETTI

TORINO. Prof. Castronovo, da dove nasce il «caso Torino»? È presto detto. Torino è afflitta da una profonda crisi d'identità giacché all'origine del suo malessere stanno non solo motivi di ordine congiunturale, e quindi di carattere transitorio, ma motivi di natura strutturale tali da prefigurare un declino della città, un progressivo «depauperamento» delle sue risorse. In un decennio, Torino ha perso il ruolo propulsivo che aveva esercitato per quasi un secolo nella vita economica e sociale italiana, e ora non riesce a intravedere come e quando potrà risalire la china.

C'è chi fa un parallelo con i giorni terribili che la città visse nel 1964 in seguito alla perdita del biennio di capitale... In effetti sembra di essere ripiombati nella stessa atmosfera cupa. Quando Torino si trovò privata tutto d'un tratto delle prerogative e delle attività connesse alle istituzioni e agli uffici pubblici senza avere ancora i requisiti per trasformarsi in un centro industriale. Ecco, l'industria. La Fiat, prima volano del processo di sviluppo e ora epicentro della crisi. Sì, la crisi che sta attraversando

Torino è legata per tanti versi alle vicissitudini della Fiat che si trova ora nel pieno del ciclone che ha investito da tempo l'industria e il mercato mondiale dell'auto. Sappiamo che, bene che vada, l'azienda uscirà dalla bufera non prima del 1996. Sono già oltre diecimila i dipendenti dichiarati in sovrannumero. Tanti altri lavoratori hanno già perso il posto o rischiano di perderlo a causa della difficoltà in cui si dibattono sia l'indotto e il resto dell'industria torinese, sia gli esercizi commerciali e artigianali e i cantieri edili, molti dei quali sono con l'acqua alla gola.

Può prendere vigore quel soffio di fiducia che si è levato sull'accordo tra Fiat e sindacati? Non c'è dubbio che l'accordo sia un fatto positivo in quanto consente di alleviare le situazioni più gravi attraverso il ricorso a una più vasta gamma di ammortizzatori sociali e garantisce il futuro degli stabilimenti di Mirafiori e di Rivalta. Io credo che la Fiat ce la farà. Attenuti, però, ci vuole realismo. Non bisogna pensare che l'industria automobilistica possa assicurare per l'avvenire nuovi posti di lavoro. Se vuol essere

competitiva, non potrà che ridurre i suoi effettivi e sarà già tanto se lo farà poco alla volta. Dovunque, e anche in altri settori, questa è la prospettiva che abbiamo di fronte. E ciò sta avvenendo non soltanto per via di un'avversa e prolungata congiuntura economica, ma in ragione di un processo fisiologico, per via dell'introduzione di tecnologie più sofisticate, di sistemi organizzativi più efficaci, di un nuovo modo di lavorare e produrre per un mercato sempre più segnato da continui mutamenti della domanda e da un'intensa concorrenza su scala internazionale.

Stando così le cose, non diventa ancora più urgente riempire quella scatola vuota che è la nostra politica industriale?

Certo, al più presto. Oggi il confronto non è più soltanto fra singole imprese, ma fra sistemi-paese nel loro complesso. Ciò richiede non soltanto l'individuazione di alcune linee strategiche di sviluppo, ma anche la creazione di adeguate condizioni nell'amministrazione pubblica, nelle infrastrutture e nei servizi collettivi, nella formazione professionale, nella ricerca di base e applicata, nella gestione del territorio, ecc., tali da rendere possibili più elevati livelli di efficienza e funzionalità dell'intero sistema economico.

Insomma, è irrimediabilmente finito il tempo in cui si cercava rimedio alle carenze nell'italica arte d'arrangiarsi? Solo con grande ritardo, purtroppo, si è presa coscienza che conteranno assai di più la capacità organizzativa e quella di mettere insieme le energie e le risorse disponibili. Ammesso che si voglia finalmente porre mano a una po-

litica industriale, è bene però aver presente che non si potranno fare miracoli, quali che siano gli scenari politici che usciranno dalle prossime elezioni, per almeno due ordini di ragioni: perché una politica per l'innovazione e lo sviluppo di economie esterne produrrà dei risultati solo a media-lunga scadenza, e perché il dissesto delle finanze pubbliche non consente che l'impiego di mezzi assai limitati.

Ma non sarebbe importante dare subito perlomeno un segnale di cambiamento di rotta?

È da augurarsi che questo avvenga. Le considerazioni che facevo prima valgono anche e tanto più per Torino, che da un lato continua a perdere terreno in termini di reddito, occupazione, forze produttive e investimenti, e dall'altro stenta ancora a rendersi conto che un intero ciclo della sua storia si è ormai concluso. Finora è mancata sia la chiara consapevolezza dei problemi da affrontare, sia un'aggregazione di forze tra enti locali, associazioni di categoria, sindacati, esponenti della società civile, capaci di dar luogo a un lavoro di squadra per l'analisi e la promozione delle alternative possibili.

In quale direzione occorrerebbe muoversi?

A mio giudizio esistono delle potenzialità di sviluppo, purché Torino sappia valorizzare delle risorse finora non completamente utilizzate e sia in grado di crearne altre che sono a sua portata di mano. L'industria manifatturiera, in particolare quella automobilistica e metalmeccanica che sta orientandosi verso l'acquisizione di nuovi mercati, rimarrà un asse portante dell'economia torinese,

ma non più con lo spessore che aveva in passato. Sarà perciò necessario accrescere la presenza in settori d'avanguardia e in produzioni innovative, come nel primo decennio del Novecento quando la città costruì le sue fortune in campi del tutto nuovi come l'automobile e l'elettricità.

Dunque, lei dice, meno tute blu, meno colletti bianchi, e di conseguenza l'indifferibile necessità della «scoperta» di una nuova vocazione per Torino. Ma quale, concretamente?

La produzione di know-how, di conoscenze, di tecnologie, di ricerche, di progetti e servizi alle imprese è oggi la nuova frontiera dello sviluppo. In questo campo Torino già concentra la maggior parte delle imprese che lavorano alla progettazione esecutiva dei sistemi di trasporto ad alta velocità, e che potrebbero svolgere una parte di rilievo anche nell'ambito dei programmi della Cee, i quali prevedono nell'arco di 15 anni la realizzazione di un vastissimo piano di dotazioni infrastrutturali e analoghi investimenti nell'Est europeo. Un «business» eccezionale in considerazione sia della notevole quantità di lavoro che comporta, sia dei suoi effetti indotti a grande pervasività economica.

Ma si può immaginare una nuova «identità» produttiva senza la messa in campo di una molteplicità di interventi?

È chiaro che occorre puntare su tutta una gamma di fattori strategici. Va considerato, allora, che altre prospettive di espansione potrebbero essere assicurate dall'impianto di un nuovo modello di parco scientifico-tecnologico,

a carattere multipolare e stellare, in grado di coinvolgere varie strutture di ricerca, di formazione e di terziario avanzato. Ciò consentirebbe di moltiplicare le loro capacità progettuali e operative e di valorizzare i risultati in circuiti di mercato sempre più ampi come quelli attivati da piani d'intervento nazionali, da stanziamenti della Cee e dalla domanda di imprese italiane e straniere. Non meno rilevante è l'apporto che può venire dagli sviluppi di alcune filiere tecnologiche (come quelle dell'elettronica e informatica, della robotica e della fabbrica automatica) di cui Torino è già una delle capitali europee, ma alle quali manca finora un centro d'eccellenza per il coordinamento delle attività di ricerca, la certificazione e il trasferimento di servizi specializzati.

Vede un ruolo anche per gli investimenti stranieri?

Questo è un versante ancora tutto da costruire. Si tratta, da un lato, di realizzare quel complesso di infrastrutture che possano attirare a Torino operatori e capitali dall'estero; e, dall'altro, di creare una struttura professionale, non burocratica, che sappia vendere tali potenzialità. Ma vorrei spendere due parole anche sull'istruzione, un settore dove si potrebbe e si dovrebbe comunque fare molto se si pensa che Torino, che pure ha assoluta necessità di accrescere il tasso di «materna grigia», registra uno dei più bassi indici di laureati. E, per giunta, si trova ancora alle prese con gli annessi problemi del raddoppio del Politecnico e di una nuova sede per la Facoltà di economia e commercio.

## Carta d'identità

Valerio Castronovo è nato a Vercelli 59 anni fa. Si è laureato in storia moderna all'Università di Torino, dove attualmente è ordinario di storia contemporanea. Si è occupato principalmente di storia economica e sociale dell'Ottocento e del Novecento. Collabora a quotidiani e periodici. Tra le sue numerose pubblicazioni, segnaliamo: «Giovanni Agnelli, la Fiat dal 1899 al 1945» (Utet '71), «La rivoluzione industriale» (Sansoni '73), «La storia economica dell'unità a oggi» (nella «Storia d'Italia» Einaudi '75), «La stampa italiana dall'unità al fascismo» (Laterza '76), «L'industria italiana dall'800 a oggi» (Mondadori '81), «Grandi e piccoli borghesi» (Laterza '88). È direttore scientifico della rivista di «Scienze e Storia-Prometeo».