

Nuove prove in Usa

# Atr rilancia «Sicuri i nostri voli»

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIO CAMPERATO

■ TOULOSA. «1994? È stato un anno da incubo»: ad Henri-Paul Puel, presidente e direttore generale di Atr, vengono i brividi solo a pensarci. Nel giro di un paio di mesi, tra la fine di agosto e quella di ottobre, due aerei costruiti dal gruppo franco-italiano sono precipitati. Quello che era il turboelica di maggior successo al mondo, si è trovato improvvisamente sbattuto nella lista nera dei velivoli meno sicuri. Una brutta botta, di quelle in grado di mettere a terra chiunque. Certo, per l'incidente in Marocco lo si è capito quasi subito: l'affidabilità dell'Atr 42 non centrava nulla dal momento che la caduta è stata il frutto del gesto suicida del pilota.

Ma per il 72-210 precipitato a ottobre vicino a Chicago? La commissione d'inchiesta americana è ancora al lavoro e la maggior parte delle informazioni, voce recorder compresa, ci vengono tenute nascoste, risponde Puel. Ancora nessuna verità ufficiale, dunque. Eppure, per quel volo disgraziato era stato messo sotto accusa il ghiaccio. O meglio, l'affidabilità dell'Atr che non sarebbe in grado di reggere le condizioni estreme di maltempo. In attesa che la commissione d'inchiesta si esprima, la Faa, l'ente americano per la sicurezza dei voli, ha preso misure drastiche impedendo agli Atr di volare quando fossero previste condizioni meteo particolarmente negative. «Più che ragioni di sicurezza hanno prevalso ragioni di parte, la voglia di mettere fuori gioco l'industria aeronautica europea», commentano all'epoca i vertici Atr. E gli europei, infatti, non hanno seguito gli americani nel loro ostacolo: nel vecchio continente gli Atr hanno continuato a volare come prima.

Se la partita si gioca negli Usa, però, è troppo grossa per aspettare le risultanze dell'inchiesta: in ballo c'è metà del mercato mondiale dei regionali. Convinti della bontà dei loro apparecchi, gli uomini del consorzio Italo-francese (è partecipato da Alenia-Finmeccanica e Aerospaziale) sono andati a sfidare gli americani a casa loro. Con un esperimento mai tentato prima. Nei cieli che sovrastano Edwards, la base dell'Us Air Force nel deserto californiano, hanno «bombardato» un Atr con getti di ghiaccio lanciati da un aereo cisterna raggiungendo condizioni di impiego quattro volte più dure di quelle massime previste dalle norme di certificazione. «L'apparecchio ha reagito benissimo. Si è sempre mostrato stabile e manovrabile, sia col pilota automatico che col volo manuale», spiega Gilbert Deier, il collaudatore che ha condotto la prova. «L'aereo più criticato, ha mostrato di essere quello più sicuro», fa eco Puel. Dopo i risultati dell'esperimento, gli americani hanno tolto il divieto al volo pur chiedendo alcune modifiche minori al sistema antighiaccio che però Atr non ritiene indispensabili. L'italiana Avianova ha deciso di adeguarsi ai consigli statunitensi.

E il futuro? «Certo, la botta di immagine c'è stata - ammette Giovanni De Laurentiis, direttore finanziario e numero due di Atr - fino ad ottobre andavamo come treni, poi tutto si è fermato, proprio nei mesi tradizionalmente più importanti per gli ordinativi. In ogni caso, il fatturato '94, circa 1.200 miliardi di lire, è stabile e per il quarto anno consecutivo il gruppo chiuderà in attivo. Ma alle consegne, una cinquantina l'anno, fa eco un portafoglio ordini della metà. Richi di cassa integrazione per gli stabilimenti di Pomigliano, maggiormente impegnati sull'Atr? «Non al momento - risponde De Laurentiis - Forse in futuro, se le cose rimangono così. Ma non dimentichiamo che anche lo scorso anno ci trovavamo con un gap tra ordini e consegne. Poi abbiamo recuperato. Contiamo di ripeterci anche nel 1995».

E intanto si pensa al futuro. Sul tavolo c'è il progetto dell'Atr 82, un velivolo da ottanta posti. Troppo oneroso, però, per le sole spalle franco-italiane. Dopo il fallimento dei contatti con Saab e Daimler Benz, stanno andando avanti i contatti con gli inglesi di British Aerospace. Si sta discutendo di un accordo commerciale, ma sullo sfondo c'è anche un'intesa produttiva che potrebbe riguardare anche i jet.

NUOVI TURNI. Concluso il referendum, al via nuovi investimenti e 200 assunzioni

# Alla Teksid il 58% dice sì al sabato

L'accordo sui sabati lavorativi alla Teksid-ghisa di Carmagnola è stato approvato dal 58% dei lavoratori, in un referendum a voto segreto cui ha partecipato il 97% della maestranza. È il contrario di quel che era successo alla Fiat di Termoli, non solo per l'esito finale, ma anche per il modo limpido di condurre la vertenza: hanno trattato i delegati della Rsu di fabbrica ed i lavoratori sono stati coinvolti con decine di assemblee.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

■ TORINO. Non è un bell'accordo, eppure il 58 per cento dei lavoratori lo hanno approvato nel segreto dell'urna. È successo alla Teksid-ghisa di Carmagnola ed è un risultato che impartisce una lezione a tutto il sindacato. Quello di Carmagnola è infatti il secondo accordo concluso nel gruppo Fiat sui sabati lavorativi. Il precedente fu alla Fiat di Termoli (dove il nuovo sistema di turnazioni inizierà domenica notte) e si concluse con un disastro d'immagine per il sindacato. Un'intesa frettolosamente sottoscritta dai segretari nazionali dei metalmeccanici, senza coinvolgere i delegati di fabbrica e la maestranza, fu bocciata dai lavoratori in un referendum. Dopo clamorose polemiche, si ricorse al rimedio di una approvazione per alzata di mano, cui molti operai non parteciparono.

### La trattativa

A Carmagnola invece si è seguita una strada diametralmente opposta. I sindacati torinesi hanno riconosciuto che la competenza a trattare sui turni e sugli orari da adottare in una fabbrica è dei delegati di quella fabbrica, come stabiliscono i recenti accordi interconfederali. Da parte sua la Rsu di Carmagnola ha dato prova non solo di competenza e capacità negoziale, ma soprattutto di una grande unità. I delegati della Fiom, della Fim, della Uilm, ed anche i rappresentanti di fabbrica del Fimico-Sida, hanno concordato una piattaforma di richieste e garanzie da chiedere all'azienda. Prima di presentarla alla Fiat, l'hanno sottoposta al giudizio dei lavoratori. Durante i due mesi di vertenza si son poi tenute oltre 70 assemblee in fabbrica.

Agli operai i delegati non hanno nascosto che, dopo il brutto precedente di Termoli, sarebbe stato difficile strappare alla Fiat risultati migliori. E quando poi hanno ottenuto questi risultati migliori, non hanno nascosto ai lavoratori i limiti che rimanevano nell'ipotesi d'accordo, in particolare sul salario (500.000 lire "una tantum" come a Termoli) e sulla parziale riduzione di orario (sei ore e mezza invece di otto al sabato pomeriggio). In fine

si è votato, a scrutinio segreto. Le urne sono rimaste aperte lunedì e martedì, ed il primo dato notevole è che hanno votato 1.248 lavoratori, pari a ben il 97 per cento della maestranza. Lo spoglio ha dato questo risultato: 725 favorevoli all'accordo (58,1%), 504 contrari (40,3%), 19 schede bianche o nulle (1,6%).

### L'accordo

A convincere i favorevoli sono state le 272 nuove assunzioni che la Fiat farà a Carmagnola, la conferma dei circa 200 giovani con contratto a termine, il fatto che i turni al sabato per una parte degli operai saranno solo temporanei. Ma soprattutto li ha convinti la scommessa che la Teksid-ghisa diventi uno stabilimento altamente qualificato. I turni al sabato serviranno per realizzare una commessa ottenuta dall'inglese Lucas di getti in ghisa sferoidale ad alta resistenza. I pezzi (pizze per i freni delle auto) dovranno essere di qualità controllata. Una produzione che potrà fondere al mondo sono in grado di fare. E l'accordo prevede che la Fiat investa 1,6 miliardi per la formazione professionale dei lavoratori e 9,5 miliardi per migliorare l'ambiente di lavoro.

«Il risultato», commenta Silvestro Pinna, delegato della Fiom - rispecchia la realtà di fabbrica ed i problemi che vi sono. Dovremo riflettere su quel 40 per cento di voti contrari, che hanno tutti valide motivazioni. Non è semplice sconvolgere i ritmi e le abitudini di vita delle persone, soprattutto dei pendolari, che da noi sono molti. Pesano anche le esperienze negative: a Carmagnola ci sono un centinaio di lavoratori che vengono da altre fabbriche Fiat chiuse. E comunque la partita non è chiusa. Nella vertenza integrativa Fiat riproporremo il problema di un riconoscimento, sia in termini di salario che di riduzione d'orario, per le nuove turnazioni in un lavoro già di per sé gravoso come quello in fonderia». Concorda Giorgio Cremaschi, segretario piemontese della Fiom: «Bisogna cominciare a guardare anche noi alle esperienze sugli orari della Germania».



Dario Bellini

## Rileto all'attacco «Rivedere subito la busta paga»

Per rilanciare l'occupazione ci vuole innanzitutto un periodo di Aregua e tranquillità per il sistema delle imprese, poi la revisione della struttura del costo del lavoro, quindi l'impiego di tutti gli strumenti di flessibilità. Di certo la riduzione dell'orario anche a parità di salario è la strada da non percorrere. È questa la ricetta di Alessandro Rileto, presidente dei giovani industriali, in merito alla questione occupazionale. «Un modo efficace per rilanciare l'occupazione», spiega Rileto, «è dare al paese e quindi al sistema delle imprese un periodo di tranquillità e stabilità: le aziende hanno bisogno di certezza per andare avanti e fare investimenti. Molte sarebbero - secondo Rileto - le aziende che potendo fare non assumono o non hanno assunto per l'incertezza politica. «Bisogna poi rivedere l'intera struttura della busta paga», aggiunge Rileto, «e gli operai italiani all'azienda costa molto di più di un operaio tedesco o francese ma contemporaneamente riceve in tasca meno di quanto riceve quello tedesco o francese». Par ogni 100 lire spese dall'azienda metà finisce in tasca all'operaio e l'altra metà si divide in mille rimborsi di carico di oneri previdenziali - conclude poi Rileto - è mostruoso».

Morese (Cisl) sul dibattito tedesco e le scelte per l'Italia

# «Meno orario, adesso è possibile»

PIERO DI SIENA

■ ROMA. Della riduzione dell'orario di lavoro, della discussione in Germania, e del cosa fare in Italia ne parliamo con Raffaele Morese, numero due della Cisl, che con la parola d'ordine «lavorare meno/lavorare tutti» negli anni Settanta aveva posto l'obiettivo di ridurre l'orario per ottenere più occupazione. Allora questa ipotesi non ebbe grande successo, perché come dice Morese, la perdita strutturale di occupazione non era un problema acuto come ora. Ma adesso le cose sono cambiate.

Morese, come è possibile che in Germania sembrano essere ad un passo dalla realizzazione di una riduzione generalizzata dell'orario di lavoro e in Italia solo parlare sembra quasi un'eresia?

Sai, non è detto che anche in Germania approdino a dei risultati. Comunque resta un fatto incredibile che un paese che ha una grande solidità economica e un tasso di disoccupazione sicuramente più basso del nostro esprima una maggiore sensibilità a cercare soluzioni strutturali alla mancata crescita dell'occupazione. Il dibattito in corso in Germania è il frutto di una visione strategica dei problemi che in Italia manca, perché da noi prevale una visione congiunturale dell'economia. Questo vuol dire che in Italia c'è poco da fare?

No, non sarei pessimista. In Germania sono avanti ma noi siamo immediatamente a ridosso. Ma la soluzione prospettata in Germania può essere un modello per noi?

Ho qualche perplessità che possa funzionare anche per loro. Dubito cioè che una riduzione dell'orario del 20% possa essere generalizzata se i costi sono caricati solo su lavoratori e aziende. Questo può funzionare per aziende grandi, ma è opinabile che funzioni per aziende più deboli, a meno che si voglia sostenere le tesi inaccettabili che di esso si debbano fare carico solo i salari.

In più occasioni però non hai escluso che a una riduzione di orario possa corrispondere una riduzione di salario.

E non lo escludo nemmeno ora. Se si dovesse passare da 40 a 32 ore settimanali sarebbe anche accettabile una riduzione salariale in cambio degli effetti che una tale scelta avrebbe sull'occupazione. Ma essa non può essere naturalmente proporzionale. Sarebbe pura follia. Allora?



Marco Lammi

già i contratti di solidarietà e io penso che con questa stessa impostazione dobbiamo affrontare il problema di una riduzione strutturale dell'orario.

Ma da dove lo Stato dovrebbe reperire le risorse finanziarie? Secondo una elaborazione fatta dalla Cisl si potrebbero utilizzare in parte i fondi destinati alla cassa integrazione e in parte i fondi ex Gescal.

Comunque tutto questo avrebbe bisogno di una legge.

È infatti c'è la necessità di una legislazione di sostegno, prevista del resto anche nell'accordo del luglio '93, che contenga anche forme di incentivazione per quelle aziende che applicano un orario di lavoro ridotto. In questo modo la riduzione potrebbe estendersi anche alle aziende più deboli, ai

servizi e alla stessa pubblica amministrazione.

C'è chi sostiene tuttavia che la riduzione dell'orario settimanale deve collegarsi a una diversa organizzazione dei tempi di vita.

È mia opinione infatti che una nuova legislazione debba favorire l'estensione a tutti i lavori dell'istituto del «periodo sabbatico», cioè quell'intervallo di non lavoro che il lavoratore sceglie nell'arco della vita lavorativa e che può essere ripagato andando in pensione più tardi. In questa prospettiva nel periodo sabbatico i lavoratori dovrebbero avere un «salario sociale».

Un salario sociale in questi tempi di vacche magre?

È un'idea che sta tornando. Due studiosi come Gorb e Dore l'hanno proposto come contributo pubblico anche alla riduzione settimanale dell'orario. Invece che un incentivo all'impresa un contributo diretto al lavoratore, in cambio caso mai di un servizio sociale. Sono posizioni che meritano attenzione.

Ora ci saranno risultati, dunque. Questa discussione tedesca ci aiuta. Infatti è importante che ci si muova di concerto a livello europeo per impedire che un'economia nazionale possa avvantaggiarsi da misure prese unilateralmente in altri paesi. E il congresso della Confederazione dei sindacati europei a maggio sarà un appuntamento importante.

L'importo medio sarà di circa 15 milioni, dal «Fondo Volo» gli assegni più ricchi

# Le pensioni Inps ai raggi «X»

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA. Nel 1995 la pensione media di vecchiaia dei lavoratori dipendenti - secondo le anticipazioni fatte ieri dall'Agis - dovrebbe oltrepassare i 15 milioni annui. Il numero delle pensioni erogate agli (per vecchiaia, invalidità o a parenti superstiti) dovrebbe registrare un lieve calo: da 10.164.000 (1994) a 10.153.200 (1995) mentre la spesa crescerà da 123.409 a 125.124 miliardi. La pensione media annua erogata dal Fondo pensione lavoratori dipendenti (Fpid) sarà di 12.324.000 lire contro i 12.142.000 dello scorso anno e gli 11.394.000 lire del '93. Disaggregando il dato medio, l'Inps stima che mentre le pensioni di vecchiaia raggiungeranno una media di 15.194.000 lire annue, quelle di invalidità si attesteranno ad una media di 10.455.000 ed infine le pensioni di reversibilità, media media, saranno di 8.548.000. E sempre spulciando nelle previsioni dell'Istituto riguardo al Fpid,

si apprende che quest'anno le pensioni di vecchiaia erogate, fino a tutto il 1995, agli ex lavoratori dipendenti saranno 5.114.900 per un importo complessivo 77.716 miliardi, 2.275.600 quelle di invalidità (23.791 miliardi) e 2.762.700 quelle di reversibilità (23.617 miliardi di esborso).

Gli assegni più ricchi. Nel '95 le 2.319 pensioni di vecchiaia pagate dal Fondo Volo dell'Inps a piloti e ai dipendenti di aziende di navigazione aerea (o esercenti di servizi aerei) saranno mediamente di 46.350.000 lire annue. Lo stesso fondo pagherà 268 pensioni di invalidità che mediamente saranno di 32.067.000 lire all'anno e 384 pensioni di reversibilità che, in media, saranno di 35.328.000 lire. E nella lista dei «pensionati d'oro» dell'Inps, dopo i piloti ci sono 27.400 ex telefonisti con una pensione di vecchiaia media annua di 36.168.000 lire. Anche per gli «elettrici» il trattamento pensionistico è

di tutto riguardo, nonostante lo stato di crisi del loro fondo: le 43.936 pensioni di vecchiaia, mediamente raggiungono i 24.362.000 lire.

Per gli ex «esattoriali» è difficile dire se stiano meglio o un po' meno bene degli elettrici, infatti mediamente hanno una pensione inferiore ma, il trattamento medio di vecchiaia, con i suoi 36.229.000 annui è leggermente superiore a quello degli elettrici. Secondo lo studio dell'Inps, a tutto il 1995, le pensioni degli «esattoriali» (pagate per vecchiaia, invalidità e reversibilità) saranno 10.880 (10.995 nel 1994) e registreranno un valore medio complessivo di 27.564.000. Per questa categoria è da notare che circa il 45% delle pensioni è erogato a parenti superstiti di ex dipendenti delle esattorie e le pensioni di reversibilità della categoria, nel 1995, saranno in media di 17.972.000 lire all'anno. Anche per il settore dei trasporti (110.152 pensioni erogate nel '94, 113.140 a tutto il '95) la situazione del fondo speciale è al limite del disastro al

punto che il «comitato di vigilanza sulla liquidazione degli assegni al personale» ha espresso a maggioranza «parere sfavorevole all'approvazione del bilancio preventivo dell'anno 1995». Le pensioni di vecchiaia dovrebbero arrivare a 63.800 registrando un importo medio annuo di 31.844.000 lire; quelle di invalidità toccheranno quota 9.880 e mediamente saranno di 25.229.000 lire. Nella lista degli ex lavoratori dipendenti che ricevono trattamenti pensionistici migliori di quelli erogati dal fondo pensione lavoratori dipendenti, troviamo anche gli iscritti alle gestioni «gas», ex dazieri, minatori. Gli importi annui sono infatti rispettivamente pari a 28,9, 26,3 e 21,5 milioni di lire.

Pensioni sociali. Per l'anno in corso l'Istituto nazionale per la previdenza sociale, prevede infine una diminuzione delle pensioni sociali ed un calo della spesa da 3.647 a 3.630 miliardi. In leggerissima crescita invece l'importo medio annuo che passerà da 4.887.000 a 4.890.000 lire.

## GLI ASSEgni DEL '95

GESTIONI E FONDI	IMPORTO ANNUO
(Importi in migliaia di lire) '95	
F.P.L.D. (lav. dipendenti)	12.324
C.D.C.M. (agricoltori)	7.588
ARTIGIANI	8.599
COMMERCianti	7.672
TRASPORTI	25.648
TELEFONICI	31.594
EX DAZIERI	20.902
ELETRICI	28.689
VOLO	43.637
MINATORI	18.491
GAS	21.986
ESATTORIALI	27.564
CLERO	9.422

## I manager: «Un giusto contratto»

I manager industriali che aderiscono all'Aidai (Associazione lombarda dirigenti) chiedono un giusto contratto, scaduto da venti mesi, e la privatizzazione dell'Inpdai, l'Istituto previdenziale di categoria. Domani alle 17 è convocata al teatro Lirico di via Larga la loro assemblea nazionale, con il presidente della Federazione, Bruno Loietto. Accusano la Confindustria, loro controparte, di non avere finora fatto nessuna offerta economica adeguata, dimostrando di considerare poco importante un accordo con la dirigenza. Per il presidente di Aidai, Edoardo Lazzati, «la Confindustria è totalmente indisponibile a portare su un piano di collaborazione, anziché di conflitto, le relazioni con i dirigenti». Forte malumore anche per i continui rinvii della delibera con cui l'attuale consiglio deve dare all'Istituto una forma giuridica idonea a consentire il successivo passaggio al privato.