

Tensione alle stelle, cariche della polizia e feriti

Agricoltori in rivolta Scontri a Battipaglia

È rivolta tra gli agricoltori della Piana del Sele che martedì sera, e poi ancora ieri, hanno cercato con i loro trattori di bloccare il traffico sulla Salerno-Reggio Calabria. I manifestanti sono stati respinti dalla polizia a colpi di lacrimogeni, al termine degli scontri si contavano 20 feriti e 30 contusi. Motivo della manifestazione la richiesta della riduzione dei contributi agricoli da versare allo Stato. Economia in coma, tensione alle stelle.

DAL NOSTRO INVIATO
MARIO RICCO

BATTIPAGLIA (Salerno). Con i loro trattori hanno tentato più volte di superare il cordone di polizia e carabinieri schierato a protezione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. I manifestanti, oltre mille agricoltori, sono stati respinti da una gragnuola di lacrimogeni, lanciati dalle forze dell'ordine per impedire l'invasione della corsia Nord dell'A-3. Al termine degli scontri, cominciati poco dopo le 10, il bilancio è stato di 20 feriti e circa 30 contusi.

Due giorni di scontri

La rivolta degli imprenditori del comparto agricolo della Piana del Sele, che si è trasformata in guerriglia, era iniziata l'altra mattina con il concentramento davanti allo stadio «Pastena» di un migliaio di persone. Una protesta che si trascina da mesi e tende ad ottenere una revisione delle modalità di pagamento dei contributi agricoli unificati, maturati dal 1980 (almeno ventitré rate), il ricalcolo degli stessi in base alla quota media europea e ai salari effettivi.

Gli manifestanti, cui si sono aggiunti numerosi braccianti, a bordo dei trattori hanno raggiunto di prima mattina lo svincolo di Battipaglia dell'autostrada, tagliando in due la città. La tensione è salita alle

stelle quando alcuni poliziotti hanno intimato ai manifestanti di fermarsi. Sono volate le prime pietre, che hanno infranto i vetri di uno «gipponese». A questo punto è cominciata una carica di «alleggerimento». Nel fuggi fuggi generale, alcuni agricoltori sono rimasti contusi. La calma è durata solo qualche minuto. Gli scontri, infatti, sono ripresi con il lancio di lacrimogeni contro i dimostranti, che hanno risposto con una fitta sassaiola.

Dal vicino ospedale S. Maria della Sapienza sono partite a sirene spiegate tre ambulanze per trasportare i primi feriti, alcuni con la testa sanguinante. Dopo le medicazioni sono stati dimessi una decina di contadini e poliziotti. Il traffico sull'A-3 è ripreso ma allo svincolo di Battipaglia fino a tarda sera hanno continuato a fronteggiarsi scioperanti e forze dell'ordine.

Per la Cgil di Battipaglia le richieste degli imprenditori agricoli «sono fuori dalle regole» e questo rischia di alterare il clima democratico necessario per affrontare i veri problemi del comparto agricolo. Secondo i sindacalisti, occorre voltare pagina per poter far fronte alle difficoltà dei pagamenti dei contributi Scau. «Con questa lotta, riaffiora il vecchio livello economico meridionale: la straordinarietà quale strumento capace di risolvere le

questioni del Mezzogiorno», sostiene la Cgil. Secondo il segretario generale Luigi Cruciani i tre maggiori sindacati da tempo hanno proposto al ministero del Lavoro di sottoscrivere un atto amministrativo al fine di inserire, tra le aree svantaggiate, la Piana del Sele che già vede nel suo contesto l'area di Bellizzi. «Questo - afferma - certamente non per ricominciare il sotterfugio della pratica dell'assistenzialismo, ma solo per determinare una tregua atta a consentire un recupero di risorse agli imprenditori agricoli per poi poter investire e competere con i mercati internazionali».

Sono intanto migliorate le condizioni dei due agricoltori, Alfonso Picaro (è ricoverato in osservazione nel reparto di chirurgia d'urgenza per un trauma cranico), e Salvatore Del Gaudio (sta in ortopedia per una sospetta frattura di una clavicola). Entrambi sono stati coinvolti negli incidenti dell'altra sera, subito dopo il comizio conclusivo della manifestazione in piazza della Repubblica.

Un'economia in ginocchio

Venticinquemila aziende in maggioranza a conduzione familiare, cinquantamila braccianti agricoli, rappresentano l'economia portante della Piana del Sele. «Una economia messa in ginocchio - sostengono gli imprenditori - da una concorrenza estera con maggiori agevolazioni fiscali». A Battipaglia è ancora vivo il ricordo della rivolta dei braccianti, nel 1969, che culminò nel sangue: tre persone furono ammazzate dalle forze dell'ordine.

In mattinata, la prefettura di Salerno aveva sollecitato un incontro a Palazzo Chigi tra i rappresentanti del Governo e quelli degli agricoltori per tentare di risolvere la questione.



Una manifestazione degli agricoltori a Battipaglia degli anni scorsi

Tram, bus e metrò Lo sciopero resta confermato

Potrebbe tornare oggi a Palazzo Chigi la vertenza del trasporto pubblico locale, i cui sindacati per ora confermano lo sciopero nazionale programmato per domani. Ieri le trattative sono proseguite ma senza significativi novità. Sul tavolo, rimane l'applicazione dell'Intesa siglata lo scorso dicembre dalle parti (le aziende Federtrasporti, Anac, Fent ed i sindacati) con in primo piano il contratto ed il provvedimento da parte del governo sulla riforma previdenziale della categoria. Intanto la Federtrasporti dice «no» all'applicazione del contratto senza garanzie governative: «l'incertezza della situazione politica non consente di avere alcuna sicurezza sulla trasformazione degli impegni in provvedimenti legislativi».

L'azienda si impegna a riassorbire mille cassintegrati. I sindacati: «Non basta»

Straordinari Fiat, confronto teso

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MIGUELE COSTA

TORINO. Le automobili non sono tutte uguali. Per costruire una Lancia «Dedra», ad esempio, ci vuole molto più lavoro di quello occorrente per fare una Fiat «Uno». Sembra una constatazione lapalissiana. Ma la Fiat sostiene invece che si può fare lo stesso numero di auto con lo stesso numero di operai, senza assunzioni, anche se si producono modelli il cui contenuto di lavoro è più «ricco». E su questo azienda e sindacati si sono scontrati ieri, con momenti anche di particolare asprezza, alla ripresa delle trattative sui sabati di lavoro straordinario.

Il responsabile delle relazioni sindacali della Fiat-Auto, dott. Gasca, ha ripetuto ieri che gli straordinari al sabato sono necessari per far fronte all'incremento «congiunturale» di vendite delle auto sui mercati europei e sudamericani. Ai sindacati ha fatto una sola concessione: «A fronte degli straordinari,

abbiamo ipotizzato il rientro entro luglio di tutti i cassintegrati dell'area torinese, che sono circa mille». Ma per oltre metà di questi cassintegrati, quelli sospesi un anno fa a Mirafiori e Rivalta, era già previsto il rientro a fine giugno, mentre per i 160 cassintegrati di Villastellone ed i 240 della Lancia di Chivasso, stabilimenti chiusi negli anni scorsi, gli accordi prevedevano il rientro a ottobre, quindi l'anticipo è solo di un paio di mesi.

«Sulle assunzioni - ha detto invece il dirigente Fiat - ribadiamo che non ci sono le condizioni per farle, neppure a tempo determinato. Non abbiamo preclusioni di principio verso questo strumento, ma non lo riteniamo utilizzabile per questa vicenda, anche perché un operai nuovo assunto diventa produttivo non prima di tre mesi». Affermazione contestata dai delegati di fabbrica, i quali sanno che

la maggior parte dei lavori ripetitivi in linea si imparano in tre giorni. A febbraio, ha spiegato Gasca, gli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta facevano 2.100 auto al giorno e la stessa produzione torneranno a fare da settembre in poi, «quando ci saranno al lavoro mille persone in più, i cassintegrati rientranti, con un modello in meno, la «Uno» che non si farà più. Non è nostra intenzione - ha concluso - organizzare strutturalmente la produzione ricorrendo agli straordinari».

«Però volete farlo per cinque mesi», hanno replicato i segretari nazionali della Fiom, Susanna Camusso, della Fim, Baretta, della Uilm, Di Maulo, e del Fimic, Cavallitto, i quali hanno contestato il ragionamento della Fiat per tre ordini di motivi: 1) non si tiene conto che a Mirafiori e Rivalta c'è una maestranza anziana e molte centinaia di lavoratori andranno in pensione nei prossimi mesi; 2) non si tiene conto che la «Uno» è più «spogata» di contenuto di lavoro dei

modelli che continueranno ad essere costruiti (con volumi produttivi aumentati: quindi non è vero che l'incremento sia solo «congiunturale»); 3) nelle 2.100 vetture al giorno annunciate da Gasca non è compresa la nuova «Tipo D», la cui produzione inizierà in autunno a Mirafiori.

Di fronte alle contestazioni la Fiat si è trovata in difficoltà. Ha ammesso che dopo le espulsioni dell'anno scorso mancano circa 200 figure di lavoratori professionali, che pensa di formare qualificando lavoratori esistenti. «Ma questi 200 lavoratori dovranno essere rimpiazzati da nuovi assunti», hanno replicato i sindacati. Ha poi ammesso la Fiat che 15 sabati consecutivi di straordinario sulla linea della «Dedra» a Rivalta sono insopportabili ed ha annunciato che si faranno 12 sabati inframmezzati da 6 sabati non lavorati. La trattativa, però, non è finita: un nuovo incontro è previsto per la prossima settimana.

Piech a Ginevra fa l'ottimista: il supermarco non è un problema

Volkswagen torna in salute «E ora tagliamo i tempi»

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

Whirlpool: intesa sui contratti «a termine»

Alla Whirlpool i contratti a termine sono dalla «ona franco» della flessibilità selvaggia grazie ad un'intesa che colloca il loro utilizzo nel pieno rispetto delle leggi e degli accordi vigenti, ed anche cercando di valorizzare gli aspetti positivi. L'esperienza Whirlpool per gli stabilimenti di Varese, Siena, Napoli e Trento, inquadra i neo-contrattati al primo livello, ma prevede il passaggio al secondo livello con l'acquisizione di sei mesi di anzianità aziendale (sia «in via continuativa», sia «per sommatoria dei periodi») e si passa al terzo livello dopo 18 mesi. Per chi assume più contratti a termine, la categoria non può essere «inferiore a quella acquisita in precedenza». I contratti a termine inoltre il sabato preferenziale al quale attingere in caso di assunzioni a tempo indeterminato e, rispetto alla manodopera aziendale, la loro quota può arrivare al 20%. Compresi gli studenti assunti in estate, in considerazione dell'alto grado di imprevedibilità assunto dal mercato degli elettrodomestici, e della «marcata e consolidata stagionalità delle attuali produzioni», oltre che «nell'intento di cogliere le opportunità di mercato». Vincolante «l'informazione al sindacato, sia in fase preventiva che consultiva» sui movimenti di personale temporaneo. Altri diritti sindacali interessanti in modo diretto il lavoratore neo assunto, al quale l'azienda si impegna a dare un'ora di tempo, ed una sala adeguata, per apprendere da un rappresentante sindacale «ruolo ed obiettivi del sindacato in fabbrica». A livello provinciale, un accordo tra Fim-Fiom-Uilm prevede la iscrizione dei contrattati al sindacato con una tessera unitaria.

GINEVRA. Le questioni valutarie tengono banco al Salone internazionale dell'automobile di Ginevra, che da oggi apre i battenti al pubblico. Fra i costruttori non sono tanto le case madri a fare i conti col supermarco, la fluttuazione del dollaro e le recenti svalutazioni di peseta spagnola e escudo portoghese. A piangere lacrime amare sono semmai gli operatori nazionali, sia che si tratti di gruppi privati che di filiazioni d'élite.

Ford Europa che continua a vendere a tutto spiano nel Vecchio Continente, non entra nel merito della tempesta monetaria, non fornisce cifre ufficiali, ma intanto annuncia che dal prossimo anno aggredirà il mercato europeo con un modello (il già noto prototipo Ka) nel segmento «sub B», quello della Cinquecento per interderci, a un ritmo di 200.000 unità l'anno prodotte in Spagna. Certamente, se le cose continueranno così, il basso costo della peseta li favorirà. La Ford Italiana, invece, prevede un periodo difficile con forte restringimento dei margini di guadagno, dovendo importare in valuta «pesante». Le stesse preoccupazioni pervadono anche le Case giapponesi, alle prese con uno yen supervalutato. Le importazioni dal Sol Levante si fanno sempre meno competitive.

Chi finge tranquillità è, a dispetto di tutto, il signor Ferdinand Piech, presidente del gruppo Volkswagen. Interrogato in merito, ha spiegato come il problema, visto dalla sede centrale di Wolfsburg, non sia quello di un «supermarco» semmai di una «lira debole». Per quanto riguarda le forniture «già due anni fa abbiamo incrementato i flussi di componenti dall'Italia». Inoltre, spiega, «la nostra tesoreria prevede con almeno sei mesi di anticipo i flussi monetari, così da permetterci di trovare per tempo le contromisure».

È un meccanismo che, purtroppo, non mette al riparo gli importa-

tori. Il gruppo Autogerma - distributore nel nostro paese di Volkswagen, Audi, Seat e Skoda - per il secondo anno consecutivo ha chiuso in rosso. Il bilancio non è ancora ufficiale, ma dopo i 7 miliardi di passivo del '93, lo scorso anno il deficit è salito a oltre 30. Dovendo acquistare in marchi, questo inizio '95 non promette molto bene.

Richard Donnelly, presidente della General Motors Europe, gongola per i risultati ottenuti lo scorso anno: la gamma Opel/Vauxall resta saldamente prima nell'Europa occidentale dove ha venduto il 4,8% in più rispetto al 1993; l'utile netto realizzato è di 1,337 miliardi di dollari. Ciò nonostante, rileva come la situazione economica europea sia tuttora difficile e il settore automobilistico ancora sofferente.

Non sugli incentivi, ma sulla «razionalizzazione dei costi» - con cui «tutta l'industria germanica deve fare i conti» - punta deciso il numero uno del gruppo Volkswagen. Sono cresciute le vendite delle quattro marche (più 6,4% a livello mondiale, pari a un globale di 3,3 milioni di unità vendute; più 2,3 per cento nella sola Europa occidentale) ed è cresciuta la produttività: «Con 9000 addetti in meno, la produzione annua è aumentata di 20.000 unità». Ma Piech non è ancora contento e scommette su ulteriori miglioramenti, ad esempio riducendo ulteriormente i tempi di produzione fino a 7 ore e mezzo per un modello nuovo (per la Polo ce ne vogliono oggi 14) e del 10-20% i «vecchi» modelli. Purché i sindacati non mettano i bastoni fra le ruote. L'ideale, dice, sarebbe un orario flessibile secondo il ciclo di mercato: 6 giorni la settimana in primavera, tre giorni in autunno. E giusto per far capire dove vuole andare a parare, Piech avverte che per quanto il sindacato sia oggi più aperto, «soltanto insieme possiamo vincere. Se litighiamo troppo, perderemo entrambi».

FUTURO insieme

ROMA-PALAEUR
SABATO 11 MARZO, ORE 16.30

D'ALEMA OCCHETTO SCHARPING

