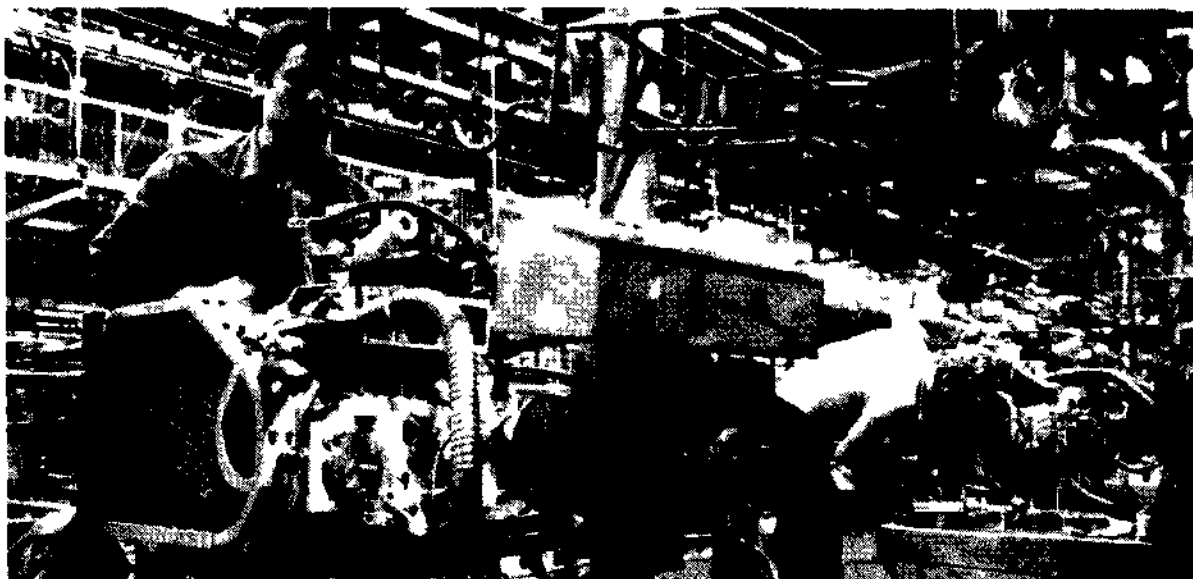


Boom Fiat: a Termoli subito i nuovi orari anche nell'area cambi

Il boom delle vendite delle vetture Fiat farà scattare, con un anno di anticipo, il nuovo orario di lavoro, anche nell'area cambi dello stabilimento di Termoli (Campobasso). Il regime produttivo, basato su tre turni per sei giorni alla settimana, come previsto dall'accordo sottoscritto nel novembre scorso, è stato introdotto solo nel settore motori e avrebbe interessato, nel 1995, tutte le linee. Per far fronte alle richieste del mercato delle vetture equipaggiate con i cambi da 13 e 17 kgn (Dacia, Alfa 155, Punto) prodotti a Termoli, la Fiat ricorrerà agli straordinari nel giorno di sabato fino a luglio, in base all'intesa siglata ieri con i sindacati. A partire da ottobre, invece, il sabato in fabbrica scatterà anche per i mille dipendenti del settore dei variatori di velocità, dodici mesi prima della data fissata nel protocollo d'intesa sottoscritto alla fine del 1994. A Termoli, l'anticipo del nuovo orario, quindi, permetterà l'inserimento nel ciclo produttivo di altri 160 dipendenti. Le nuove maestranze si andranno ad aggiungere alle altre 240 unità già assunte nei mesi scorsi.



Un interno dello stabilimento Fiat di Termoli

M. Mino Frassinetti / Agf

Scontro sui telefonini Monito della Ue: «Più concorrenza nei servizi Gsm»

ROMA. Continua lo scontro sul Gsm. Il telefonino europeo. E torna in campo Bruxelles. Fino a quando le condizioni di accesso al mercato Gsm per il secondo gestore non saranno «sufficientemente eque», la Commissione europea porterà avanti la procedura d'infrazione già aperta nei confronti dell'Italia ha affermato ieri il eurocommissario per la concorrenza Karel Van Miert. Secondo Van Miert in Italia «ma anche in Belgio» il proprietario della principale infrastruttura per le telecomunicazioni ha cercato di concludere accordi o altri tipi di intese con i possessori delle infrastrutture alternative in modo tale che successivamente per altri concorrenti sarebbe molto difficile se non impossibile usare queste reti alternative. «Sono molto preoccupato» ha aggiunto il eurocommissario «perché c'è il rischio che prima ancora di arrivare alla liberalizzazione delle infrastrutture alternative esse siano in un modo o nell'altro di nuovo chiuse alla concorrenza». Per l'accesso del secondo gestore Gsm in Italia Van Miert ha sottolineato la necessità di modificare alcune delle condizioni fissate dalle autorità italiane per renderle sufficientemente comparabili ai fini della concorrenza» mentre ha evitato di pronunciarsi sul nuovo servizio da parte di Telecom Italia su cui per oggi è atteso il giudizio del tribunale di Roma.

Sulla vicenda è intervenuto anche il presidente della Olivetti Carlo De Benedetti primo azionista del consorzio privato Omnitel-Pronto Italia il quale ha sottolineato le anomalie e le difficoltà della situazione italiana dove la liberalizzazione è stata ritardata dal governo. «Ora c'è il rischio molto elevato» ha concluso «di far morire la pianta che è appena nata». Immediata la replica di Telecom che aveva annunciato per sabato l'avvio del servizio Gsm ma poi è stata stoppata dall'Anitrust (che ha chiesto al governo di rinviare tutto) mentre Omnitel (che sarà pronta solo a fine anno) ha deciso di trascinarla in tribunale invocando la «par condicio». «Quanto dobbiamo ancora aspettare?» si è chiesto ieri l'amministratore delegato di Telecom Francesco Chirchigno in un'intervista nella polemica. «Vogliamo che passi un altro anno e mezzo in cui i clienti italiani si rivolgono ai concorrenti stranieri per avere il servizio Gsm quando in Italia esiste una rete inutilizzata? Non ci sembra questo» ha aggiunto «l'interesse della clientela e del paese. Telecom Italia è pronta da tempo a competere con chiunque ma vuole farlo davvero con correttezza e nel rispetto delle norme stabilite. Noi abbiamo rispettato i termini della convenzione».

«Primo, creare nuova occupazione» Cofferati: sì ai nuovi turni, ma contrattiamo bene

FIRENZE. La notte e magari anche il sabato in fabbrica. Il mondo del lavoro cambia faccia e soprattutto tempi. Ma non cresce se non marginalmente l'occupazione. Succede alla Fiat di Torino dove l'ipotesi di accordo raggiunta riguarda i sabati di lavoro straordinario e succede alla Piaggio di Pontedera dove i lavoratori hanno approvato l'idea della fabbrica in leggera che significa lavorare per turni dalla mezzanotte della domenica a fino alle 19 del sabato. «È necessario che il sindacato intervenga per ricercare le soluzioni in grado di assecondare questi processi e trasformarli in occasioni di lavoro stabile», dice il segretario generale della Cgil, Sergio Cofferati. Che parla anche di riduzione dell'orario di lavoro e del caso Piaggio.

Le grandi aziende del paese discutono, quasi ovunque gli orari di lavoro. Mettendo in difficoltà in qualche caso, il sindacato. Ma gli accordi si devono firmare o no? «È necessario che il sindacato intervenga per ricercare le soluzioni capaci di assecondare questi processi e trasformarli in occasioni di lavoro stabile», dice il segretario generale della Cgil, Sergio Cofferati. Che parla anche di riduzione dell'orario di lavoro e del caso Piaggio.

non devono mai essere sottovalutati perché anche quando la modifica degli orari produce effetti consistenti e positivi sull'occupazione il punto di equilibrio tra questi vantaggi e i problemi che nascono dai cambiamenti della vita dei soggetti interessati va trovato con pazienza. Anche perché pone un problema di rapporti tra sindacato e lavoratori e tra sindacato e nuovi soggetti che teorica mente poi godono dei benefici di questa modifica degli orari in fabbrica. Soprattutto se si opera su un territorio piccolo e dove magari l'attività produttiva è prevalente.

Assunti i criteri che riguardano il metodo e il merito, penso sia utile la dove si modifica l'orario degli impianti avere come corrispettivo quote di riduzione di orario. Dello questo è vero che per le soluzioni sul piano contrattuale possono essere diversissime e cicliche che non ne esiste una buona per tutte. Trovata la soluzione però non credo debbano esserci ostacoli. E poi bisogna affrontare la questione degli orari dei servizi e della struttura sociale.



Sergio Cofferati

DALLA NOSTRA REDAZIONE

LUCA MARTINELLI

parte delle imprese l'immediata scelta degli investimenti necessari per allargare la base dell'impresa produttiva. Si sfruttano di più gli impianti, ma non si crea nuova occupazione. Non sono elementi in contraddizione? Senza dubbio. Ma sono comuni quei sintomi di un processo positivo di ripresa. Come tali vanno apprezzati. È però importante che il sindacato in ciascuna di queste circostanze intervenga sul piano contrattuale per ricercare le soluzioni in grado di assecondare questi processi e trasformarli in occasioni di lavoro stabile e in aumento di occupazione.

E quali? Credo che per l'esercizio contrattuale qualunque esso sia sia necessario stabilire delle regole a cui vincitori. Il rapporto con i lavoratori deve essere un rapporto aperto e trasparente e per questa ragione è importante verificare con loro prima che inizi la trattativa la condizione degli orientamenti con i quali il sindacato va alla trattativa e prima che si arrivi ad un'intesa avere dagli interessati un mandato a concludere quel negoziato. È esattamente quello che è successo a Pontedera, ma...

Si torna al caso Pontedera. Si è e l'esigenza di tenere sempre insieme il sentimento comune della collettività che vede nel cambiamento degli orari un effetto positivo perché produce nuova occupazione e il sentimento di chi subisce le conseguenze del cambiamento all'interno della fabbrica. Il problema sindacale in questi casi va valutato di volta in volta.

Cerchiamo di capire bene il fenomeno: perché tante aziende costringono i sindacati a riscrivere gli orari di lavoro? C'è una tendenza nuova e positiva in una parte dell'industria italiana che nasce da esigenze di lavoro aggiuntive a quelle previste e che poi si traducono in richieste di straordinario in qualche caso oppure in una diversa utilizzazione degli impianti con l'insediamento di turni o con il passaggio da 5 a 6 giorni di lavoro. Sono sintomi di versi dello stesso processo. Sono quote di crescita che non si traducono ancora o in lavoro strutturato e stabile oppure non hanno da

Dice che bisogna ricercare le soluzioni per arrivare a siglare gli accordi, ma anche quando tutto sembra quadrare, ad esempio alla Piaggio, succede che la Fiom nazionale sostiene che non si deve firmare. Perché questa discrepanza con la Fiom territoriale e con le assemblee dei lavoratori? Questa domanda andrebbe girata alla Fiom. Io ho una mia idea generale.

Finisco il mio ragionamento quando si affrontano questioni che hanno una connessione con gli orari o addirittura quando si contratta direttamente una modifica dell'orario bisogna avere un'attenzione ancora più acuta che in altre circostanze. Questo perché i mutamenti nella distribuzione degli orari hanno una doppia implicazione. Lavorare la notte o passare da un lavoro su 5 giorni ad un lavoro su 6 giorni cambia radicalmente le condizioni di vita oltre che quelle di lavoro e questo genera di norma resistenze e mette in campo problemi veri che

Debiti azzerati, ma incognite sui fronti sindacale e monetario Corre la Renault semiprivata Nel '94 utili quadruplicati

PARIGI. La Renault ha chiuso al grande il suo primo bilancio dopo la parziale privatizzazione. La casa francese ha incrementato il fatturato a oltre 60.000 miliardi di lire, azzerando interamente l'indebitamento e incrementando di quasi 4 volte il proprio utile netto che nel '94 supera i 2.200 miliardi di lire. Per la prima volta da diversi anni ha annunciato visibilmente soddisfatto Louis Schweitzer, presidente e direttore generale del gruppo, anche il settore dei veicoli industriali contribuisce all'attivo dopo aver perso oltre 700 miliardi di lire negli ultimi due anni. In considerazione dei buoni risultati il dividendo sarà portato da 2 a 3 franchi e mezzo cosa che non mancherà di fare piacere al milione e rotti di francesi che nello scorso novembre hanno dato l'assenso alle banche per assicurarsi titoli della società a 165 franchi (tra questi la grande maggioranza dei dipendenti del gruppo) che possiedono collettivamente oggi il 25% del capitale. Ieri dopo una fase di dibattito il consiglio di amministrazione ha approvato

della casa automobilistica di Boulogne-Billancourt valevano 173,2 franchi. Il buon risultato della Renault è da contestare anche lo stato francese che rimane azionista di controllo con il 52% delle azioni e che nel ultimo esercizio ha fornito alla società quasi 4.000 miliardi di lire. 9 anni fa il lordato di Schweitzer la Renault aveva debiti per 60 miliardi di franchi e un capitale negativo. Oggi non ha un franco di debito, ha mezzi propri per 13 miliardi di franchi, forma i prodotti utili di tutto rispetto. Il merito è europeo e in crescita. Ha riconosciuto il presidente della Renault ma nel '94 non si poteva ancora parlare di un certo inguente favorevole. Siamo solo all'inizio di un fase di sviluppo. Come dire che non sono ancora questi i livelli di profitto che il presidente immagina per la società. Eppure, più di un mezzo secolo fa sul fatturato netto dei centi del gruppo. In primo luogo. Si voleva elevare il margine di profitto e vincere la concorrenza.

fatti di aumenti salariali del 4,5% non hanno soddisfatto buona parte dei dipendenti i quali evidentemente ambirebbero a partecipare più attivamente alla festa per il balzo di i profitti dell'impresa per la quale lavorano. Non è sicuro inoltre che Francia e Spagna confermeranno gli incentivi all'acquisto di vetture nuove che tanto slancio hanno dato alle vendite in quei paesi. E poi soprattutto rimane un problema il parossismo del mercato dei cambi che tanti dispiacenti continuano a dare agli industriali francesi. Quando parli di questi problemi Schweitzer pensa ovviamente soprattutto alla Fiat che produce oggi i costi del 30 milioni rispetto a quelli dei concorrenti d'Oltralpe. Non si è preoccupato di questi rapporti con i produttori tedeschi che rubano il franco e il marco in pari equilibrio. E nei confronti dell'Urss della pesata e della sterlina che con il cambio vanno aggiornate. «È un problema», dice l'uomo forte della Renault.

BTP BUONI DEL TESORO FOLIOENNALI DI DURATA TRIENNALE E QUINQUENNALE. La durata dei BTP triennali e quinquennali inizia il 1° dicembre 1994 e termina il 1° dicembre 1997 per i triennali e il 1° dicembre 1999 per i quinquennali. Sia i BTP triennali sia i BTP quinquennali fruttano un interesse annuo lordo del 9,50%, pagato in due volte il 1° giugno e il 1° dicembre di ogni anno di durata, al netto della ritenuta fiscale. Il collocamento avviene tramite procedura d'asta riservata alle banche e ad altri operatori autorizzati, senza prezzo base. Il rendimento effettivo netto del precedente collocamento di BTP triennali e quinquennali è stato pari, rispettivamente, all'11,28% e all'11,64% annuo. Il prezzo d'aggiudicazione d'asta e il rendimento effettivo verranno comunicati dagli organi di stampa. I privati risparmiatori possono prenotare i titoli presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito fino alle ore 13,30 del 30 marzo. I BTP fruttano interessi a partire dal 1° dicembre: all'atto del pagamento (4 aprile) dovranno essere quindi versati, oltre al prezzo di aggiudicazione, gli interessi maturati fino a quel momento. Alla fine del semestre il possessore del titolo incasserà l'intera cedola. Per le operazioni di prenotazione e di sottoscrizione dei titoli non è dovuta alcuna provvigione. Il taglio minimo è di cinque milioni di lire. Informazioni ulteriori possono essere chieste alla vostra banca.