

Siglata l'ipotesi d'intesa dopo otto mesi di trattative Parla Carla Cantone, segretario generale Fillea Cgil

Edili: finalmente c'è il contratto

«Accordo buono, ma è stata dura»



«È stato il contratto più difficile degli ultimi trent'anni, perché la trattativa si è svolta dentro la crisi più pesante del settore edile dal dopoguerra ad oggi», spiega Carla Cantone, segretario generale della Fillea Cgil. Ma ieri, finalmente, dopo otto mesi di incontri e scontri, sindacato e Ance hanno siglato l'ipotesi di accordo per il rinnovo del contratto nazionale dell'edilizia, che da lunedì sarà sottoposta al giudizio di oltre un milione di lavoratori.

EMANUELA RISARI

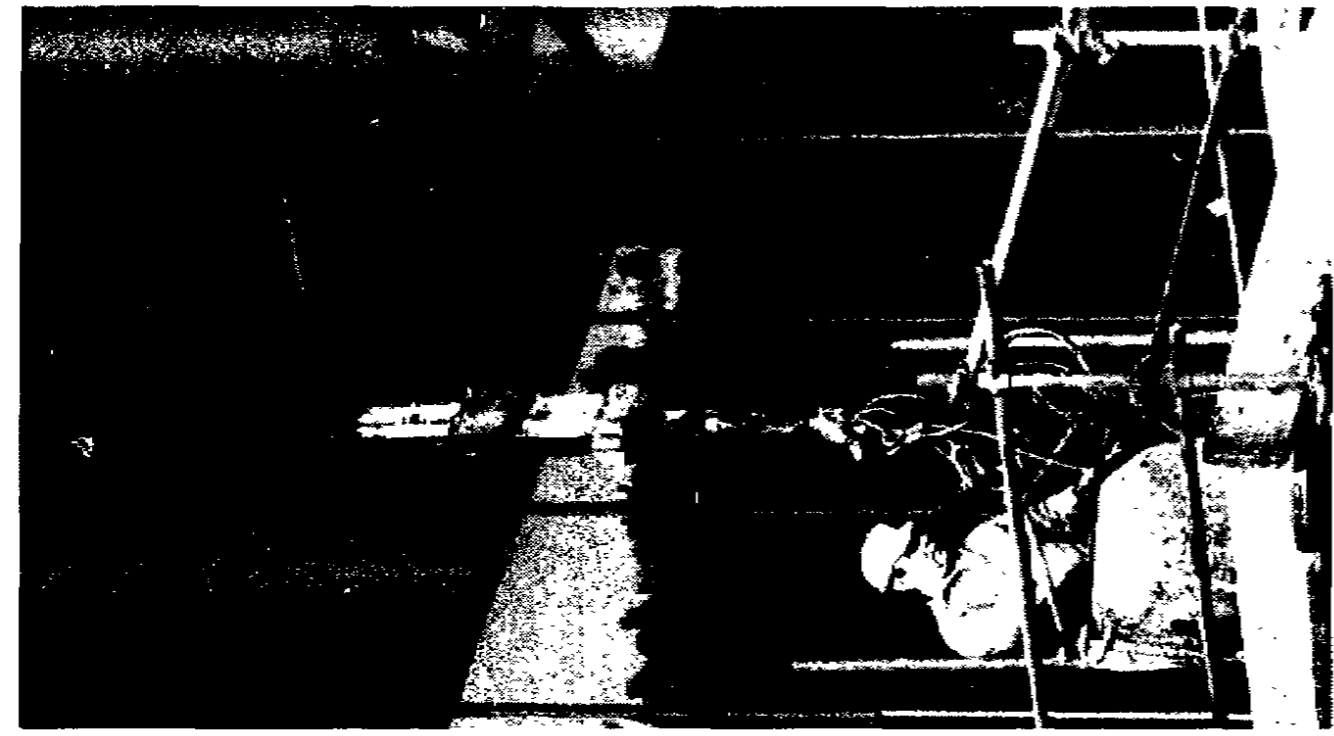
ma il diritto alla costituzione dell'Rsù di cantiere e nasce la figura del rappresentante alla sicurezza, non solo di cantiere ma anche territoriale. Ancora, nel contratto si mettono le basi per la riqualificazione degli enti patrimoniali, con l'impegno a raggiungere un sistema unitario delle Casse edili; si disegna un sistema di concertazione e di informazione per intervenire sulla quantità e sulla qualità degli investimenti, sulla politica industriale e sul mercato del lavoro. E c'è l'importante capitolo sulla formazione professionale e sulla sicurezza in cantiere. È per questo che ritengo questo contratto importante nel merito.

Eppure, fino all'ultimo, l'intesa sembrava una chimera. E, non dimentichiamolo, la stessa partenza era stata anomala, con la chiacchierata andatura sulla natura della scadenza da parte dell'Ance. In più, la trattativa si è svolta nel pieno di una crisi che ha visto 300 mila posti di lavoro persi o a riprese ancora da venire e gli straordinari di Tergentopoli.

È vero, e in questa trattativa sono incrociati, contemporaneamente, più problemi. Ne cito solo alcuni: lotta all'evasione ed al lavoro nero, riforma contributiva che diventava ogni giorno più necessaria per la stessa difesa dei diritti e del salario, costo del lavoro e fiscalizzazione degli oneri sociali. E non mi dilungo sull'oscillazione della legge sugli appalti, la sospensione della Merloni, con l'intervento del governo Berlusconi e la proposta Radice, la Merloni bis e l'incertezza sui finanziamenti che, nel frattempo, non venivano sbloccati. In tutto ciò, sono continuate

le ristrutturazioni di grandi e medie imprese, sempre con a disposizione strumenti limitatissimi di gestione del mercato del lavoro e di sostegno al reddito. Nel marzo, per una categoria con oltre un milione di addetti, i salari hanno continuato a subire un'erosione pesante, sia per il mancato rinnovo degli integrativi del '93, sia perché non si sono ancora estesi agli rinnovi. Quali è stato il punto di svolta? Posso dirlo? Questo contratto è davvero frutto della mobilitazione dei lavoratori e della determinazione dei sindacati. Certamente, negli ultimi due mesi, la svolta è stata possibile anche con il coinvolgimento del ministero del Lavoro, chiamato in causa per chiedere il rispetto dell'inesa di luglio e per sbloccare quei provvedimenti governativi che non solo le imprese chiedevano. Ma anche su questo versante va sottolineato che gli edili e le loro organizzazioni sindacali hanno svolto un ruolo da protagonisti, affiancati i provvedimenti del governo fossero mirati, e non a pioggia, a sostegno del settore, per eliminare dal mercato le imprese pirata ed irregolari. Per ricominciare a produrre partendo da quelle infrastrutture necessarie al Paese ed indispensabili nel Mezzogiorno.

Otto mesi di passione. Ed ora? Incontri, scontri, scoppi, assemblee. Denunce sulle responsabilità del mancato rinnovo ma anche sulle ragioni che sostengono alla crisi del settore. E poi le proposte che, come sindacato, abbiamo messo in campo per il rilancio e per dotare l'edilizia di nuove regole per l'affidamento dei lavori pubblici e per la qualificazione delle imprese.



Per Luigi Zelli/WorldPhoto

Positiva l'esperienza dell'Elasis Annibaldi: «Servono certezze»

La Fiat rilancia la ricerca nel Mezzogiomo

NOSTRO SERVIZIO

POMIGLIANO D'ARCO (Na). La Fiat riparte da Elasis per rilanciare il grande tema della ricerca nel Sud e chiede chi le risorse e l'impegno pubblico nazionale ed europeo siano capaci di dare continuità alle opportunità di sviluppo determinate dalla rete tecnico-scientifica del gruppo nel Meridione. In occasione della pubblicazione del volume «Conoscere Elasis», sono stati presentati ieri nel centro di Pomigliano D'Arco i risultati dei primi anni di attività di Elasis, il sistema di ricerca Fiat nel Sud, avviato nell'88 sulla base del contratto di programma con l'obiettivo dello sviluppo delle attività di supporto alle iniziative industriali Fiat in collegamento con la ricerca pubblica e privata.

Elasis significa oggi 8 centri di ricerca, due laboratori, 650 nuove assunzioni che hanno portato a mille il numero degli addetti (55 per cento diplomati e 27 per cento laureati), investimenti programmati per 350 miliardi di lire (290 già spesi, il 60% a carico dello Stato), 300 miliardi per progetti, 50 per attività di addestramento. Alcuni delle iniziative sperimentali di Elasis trovano riscontro nel campo industriale. Il sistema Unijet studiato nel Centro di Bari e che consente di ridurre le emissioni di gas nocivi migliorando il consumo, è oggetto di forte interesse da parte della Tecnologie Diesel Italia spa. In tutto della joint-venture tra Marelli e Bosch.

Cesare Annibaldi, direttore centrale Fiat, intervenendo alla manifestazione insieme con il sottosegretario al ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica, Sergio Barbabasi, ed il presidente del Cnr, Enrico Giovani, ha sottolineato che «bisogna vedere cosa succederà in futuro». «Queste iniziative sono importanti - ha aggiunto - se potranno dare, ed Elasis lo è stata. Oggi si sta consolidando. Poi, più in generale, e la prospettiva di valutare cosa fare perché in futuro queste attività di ricerca nel Mezzogiomo si amplino e si rafforzino e quale sarà il ruolo dei contributi comunitari». Secondo Annibaldi il Sud richiede una grande strategia della ricerca: Elasis è una prima, importante risposta perché dimostra che quando si mette insieme un'azienda che ha voglia di svilupparsi, di dedicare impegno e risorse al Mezzogiomo e quando lo Stato mette a disposizione i fondi per la ricerca, i risultati sono buoni. È l'impegno del governo è stato ribadito da Barbabasi il quale ha detto che il sistema pubblico deve continuare a fare la sua parte nel Mezzogiomo, ed in particolare per tutti gli investimenti di ricerca e sviluppo che rappresentano il presupposto della creazione di nuovi posti di lavoro.

Alli attività di ricerca di Elasis (che ha come soci consorziati le principali società del gruppo Fiat) partecipa ora anche la Tecnologie Diesel Italia spa, e quindi Marelli e Bosch. Il loro interesse per il sistema di alimentazione Unijet potrebbe condurre presto alla realizzazione di un prodotto industriale. Oltre a Unijet, le iniziative riguardano diversi settori: nel Centro di Pomigliano D'Arco (completamento realizzato entro il '95) vengono effettuate prove e analisi su un prototipo di motore automobilistico a due tempi che presenta rispetto a quello a quattro tempi di pari prestazioni potenziali vantaggiosi di ingombro, peso, consumo, emissioni.

Pensionati: dal Senato buone novità per le «integrazioni al minimo»

Per le pensioni integrate al minimo sono in arrivo importanti novità. La Commissione lavoro del Senato, infatti, ha approvato ieri in sede deliberante un disegno di legge che modifica le norme in questo campo. Il testo passa ora alla Camera per l'approvazione definitiva. «Con l'approvazione di questo disegno di legge - ha spiegato la senatrice Maria Grazia Daniele Galdi (Progressisti), presentatrice del testo - è ora possibile eliminare quella discriminazione provocata dal decreto 603 del 1982 nel quale si stabilisce che per godere della pensione integrata al minimo occorre fare riferimento al reddito non più della singola persona ma a quello cumulato con quello del coniuge. Questo risultato - ha aggiunto la parlamentare - mette in evidenza l'intenso lavoro di sensibilizzazione e di denuncia che in questi anni le rappresentanze delle associazioni femminili e dei sindacati hanno svolto per ripartire alla grande ingiustizia che si era creata. Il testo approvato è l'azione di un grande proposito, della stessa Daniela Galdi, di Enrica Savato (Prc) e di Maria Bedoni (Lega Nord). Il costo? 260 miliardi per il 1996, 275 per il 1997, 380 a partire dal 1998. La copertura sino al '98 è trovata all'interno degli accantonamenti del ministero del Lavoro, 1.005 miliardi in più dopo quell'anno dall'aumento dell'aliquota dell'accise sulla benzina senza piombo.

per l'equiparazione del costo del lavoro edile a quello dei settori manifatturieri. È evidente che, con il contratto, raggiungeremo un obiettivo che ci è costato molto fatica. La nostra correttezza, però, ha pagato. Da oggi si volta pagina e si tratta di intensificare qualitativamente le relazioni sindacali, sia per la gestione del nuovo contratto, sia per affrontare le questioni legate alla ripresa e quelle del riconoscimento del lavoro edile come usurante, così come prevede la proposta di riforma pensionistica. Ed in campo ci saranno, ora, anche le nuove rappresentanze sindacali unitarie. Ecco, lo credo che aver raggiunto l'obiettivo del contratto, possa dare alle stesse Rsu uno strumento fondamentale e a tutti i lavoratori più speranza e più potere.

I piani di Giovanni Alberto Agnelli. «Consolidare la leadership in Europa, sfondare in Oriente»

Piaggio, obiettivo 2.500 miliardi di fatturato

«Così a Pontedera si lavora a una nuova micro-car»



Giovanni Agnelli Jr.

Diciamo che continuiamo a pensare a quel progetto. E quando la Piaggio lancerà un proprio modello sul mercato? È molto difficile fare ipotesi in questo campo. Mettiamola così: tutti comprendiamo che tra le attuali e il mondo delle due ruote c'è un enorme spazio che ancora non è stato occupato. Il che ci ha chiesto a Matteo Righero, direttore commerciale Piaggio per l'Europa, di chiarirci il senso di quello «cambio» di micro-veicoli, ma non hanno molta fortuna.

Non pensate che i fabbricanti di automobili siano oggettivamente avvantaggiati in questa ricerca? Non direi. Si tratta di un prodotto assolutamente nuovo, ha 4 ruote, ma si differenzia enormemente dalle auto attuali. Penso che sia sostanzialmente indifferente se per arrivare al risultato si scende dal mondo delle auto, o se si scende

diffusi dall'Asia sull'accelerazione della ripresa italiana. Anche a noi - ha detto - risulta però che il mercato interno è ancora sostanzialmente fermo. La spinta alla ripresa in un mercato internazionale, non viene quasi esclusivamente dalle esportazioni. L'incremento del Pil è un dato incoraggiante, a patto che ora non riprenda l'inflazione».

Attenti all'inflazione La Piaggio, per parte sua, ha annunciato aumenti di prezzi che si mantengono al di sotto del tasso di inflazione programmata. I prezzi, in un mercato internazionale, non li fissano i singoli produttori, ma il mercato. Per parte nostra noi restiamo all'incremento dei costi delle materie prime con l'incremento delle esportazioni.

Per due giorni Giovanni Alberto Agnelli si è sottratto alle domande dei giornalisti di tutto il mondo circa la sua carriera all'interno del gruppo Fiat. Alla fine gli abbiamo domandato se quando pensa all'avvenire pensa per sé più a una carriera da governatore di aziende, se pensa di dedicarsi al mondo programmatico piuttosto ai grandi programmi strategici. «Non vedo tutta questa differenza, sinceramente», è stata la risposta. A 31 anni, con il risanamento della Piaggio all'attivo, Giovanni Agnelli non si vuol precludere nessuno sbocco

I nuovi «Stiva» I due modelli presentati a Londra (finito di investimenti per oltre 35 miliardi di lire) vanno proprio in questa direzione; sia lo scooter di 50 cc che quello più innovativo, il monocilindrico 125cc a quattro tempi, destinato a tutti gli utenti europei, muniti di patente auto, che vogliono due ruote più sofisticata ma non intendono prendere anche la patente della moto. I due modelli, presentati con il fontano marchio Stiva, costeranno in Italia rispettivamente 3 milioni 756 mila lire e 5 milioni 355 mila lire. Con la crescita del fatturato e delle vendite, ha aggiunto Agnelli Jr., anche l'occupazione può riprendere: «Abbiamo assunto 750 persone a Pontedera, 350 in Spagna, ne assumeremo circa 4.000 in Cina entro tre anni. In Italia abbiamo circa un migliaio di contratti a termine, molti dei quali spensamo di poter confermare».

Giovanni Alberto Agnelli ha poi commentato positivamente i dati del fatturato e delle vendite, ha aggiunto Agnelli Jr., anche l'occupazione può riprendere: «Abbiamo assunto 750 persone a Pontedera, 350 in Spagna, ne assumeremo circa 4.000 in Cina entro tre anni. In Italia abbiamo circa un migliaio di contratti a termine, molti dei quali spensamo di poter confermare».

«93 (-88 miliardi) a un importante utile nel '94, e prevede di raddoppiare questo risultato alla fine di quest'anno per toccare quota 45-50 miliardi. Il fatturato, chiuso con 1.853 miliardi l'anno scorso, punta decisamente ai 2.500 miliardi quest'anno. Le vendite dei primi 5 mesi del '95, conferma Agnelli, risultano in crescita del 25% circa rispetto allo scorso anno.

La Vespa, «autentico simbolo dello stile di vita italiano nel mondo», ha venduto in quasi mezzo secolo qualcosa come 16 milioni di pezzi; lo scooter l'abbiamo inventato noi, sembrano rivendicare orgogliosamente gli uomini della Piaggio, che puntano a consolidare la leadership in Europa e a sfondare in Asia, vale a dire nel mercato in più vigorosa crescita del mondo. Per cinese, malese, thailandese e vietnamiti le due ruote, possono davvero rappresentare oggi quello che rappresentano da noi nel dopoguerra: il volano dello sviluppo economico e del benessere. In Europa la Piaggio conta per circa un terzo del mercato; la sfida con i giapponesi in Oriente è più ardua, ma vale la pena di tentarci. E già ora una parte rilevante della produzione Piaggio nel mondo deriva dalle nuove joint-ventures realiz-

LONDRA. «Nel mondo ci sono miliardi di persone, e ciascuno ha un posto dove andare», presentano gli ultimi scooter appena usciti dalle linee di montaggio di Pontedera. La Piaggio calca la mano sugli aspetti più sincretici della società della civiltà dell'automobile: ingovernabili, perdite di tempo, arrabbiature, disperata ricerca di un parcheggio: tutta roba che si potrebbe risolvere con questi due nuovi scooter, che sganciano via nel traffico per la felicità dei loro possessori. La presentazione suscita qualche curiosità, perché presidente della Piaggio è quel Giovanni Alberto Agnelli che si è seduto anche nel consiglio di amministrazione della Fiat ed è indicato da tutti come l'erede designato dell'impero di Torino.

Vendite + 25% Per il giovane Agnelli l'occasione è di quelle importanti: a Londra, di fronte agli inviati dei giornali di tutto il mondo e ai rappresentanti della comunità finanziaria più tenuta del globo, Giovanni Alberto Agnelli illustra anche i risultati della sua gestione nell'unica impresa industriale di cui, fino ad ora, abbia la responsabilità operativa. E sono i risultati di tutto rispetto: la Piaggio è passata da perdite consistenti nel