

Alcuni piccoli imprenditori: «Richieste giuste»

Metalmeccanici, nubi sul contratto

**Cgil in lutto
È scomparso
Carlo Bellina**

Stroncato da una improvvisa malattia si è spento ieri mattina a Roma Carlo Bellina. Dirigente sindacale della Cgil, Carlo Bellina è stato uno dei massimi esperti di previdenza della confederazione di corso Italia. La sua è stata una vita ed una carriera spesa, con impegno e dedizione esemplare, nella famiglia e nel sindacato. «Carlo - è scritto in una nota diffusa ieri pomeriggio dalla Cgil - ha combattuto tante battaglie, sempre schierato a fianco dei più deboli con spirito di abnegazione e di solidarietà. La segreteria nazionale, gli uomini e le donne della Cgil, addolorati dalla grave perdita, si stringono intorno alla sua compagna, Donatella Turtura, ed alla famiglia, ricordando Carlo per le sue apprezzate qualità umane e politiche e per l'incessante impegno a favore dei lavoratori che lo ha animato fino alla fine». La camera ardente sarà allestita oggi presso la Clinica Città di Roma in via Mairdalcini 20 dalle ore 8 alle ore 14. I funerali sono invece previsti per il pomeriggio (con inizio alle ore 15.30) presso la sede della Cgil nazionale in Corso Italia 25, dove è previsto che si tenga anche l'orazione funebre. I compagni del Servizio economico-sindacale dell'Unità si stringono con affetto a Donatella Turtura colpita dalla scomparsa di Carlo Bellina e sono vicini alla famiglia in questo momento di dolore.

Marchato pessimismo alla riunione degli esecutivi di Fim, Fiom e Uilm sulla possibilità di chiudere nel corso del mese di luglio il contratto dei metalmeccanici. Le organizzazioni sindacali si mobilitano e intanto alcuni piccoli imprenditori si ribellano a Federmeccanica. «Pensa solo alle grandi imprese - afferma Silvia Naretto -, io sono pronta a dare di più ai lavoratori se lo Stato diminuisce i contributi». Giovedì riprende il negoziato.

PIERO DI SIENA

ROMA. «Ci sono poche probabilità di rinnovare il contratto di lavoro entro luglio» dice il segretario generale della Uilm, Luigi Angeletti, alla fine degli Esecutivi unitari di Fiom, Fim e Uilm. «L'accordo è davvero molto complicato», rincarà il segretario della Fiom, Claudio Sabatini. Il pessimismo costituisce di gran lunga la nota dominante della riunione di ieri dei metalmeccanici. Lo si comprende anche dal documento unitario che Fiom, Fim e Uilm hanno stilato alla fine degli esecutivi. «Ove Federmeccanica non cambiasse le proprie posizioni Fiom-Fim-Uilm dichiarano sin da ora la volontà - si legge nella nota conclusiva degli Esecutivi - di sostenere con la lotta le ragioni delle proprie posizioni a tutela del reddito dei lavoratori metalmeccanici». A dirlo, dunque, questa volta non è la Fiom, spesso presentata come alla ricerca del conflitto fine a se stesso. Il segretario generale della Fim, Gianni Italia non esita a dire che la situazione è di «emergenza». «Allora - continua Italia - ben vengano iniziative che, nel rispetto delle regole facciano emergere tutto l'impegno delle nostre organizzazioni in questa fase del negoziato».

Insomma stato di allarme. Rsmobilitate e Esecutivi in riunione permanente. Il direttivo della Fiom di Brescia, ieri, ha ribadito punto per punto le richieste della piattaforma e indica già soluzioni di lotta (a settembre, blocco degli straordinari e scioperi articolati).

«Meno dei chimici»

Ma perché questa tensione non si riesce a sciogliere? Sembra che Federmeccanica ponga come pregiudiziale che gli aumenti siano inferiori al contratto dei chimici. Poi, il segretario della Fiom Piemonte, Giorgio Cremaschi, sostiene che la Federmeccanica pensa di contrattare alla vecchia maniera («si offre 50 rispetto a 100 della piattaforma, per darne poi magari 75»), dimenticandosi che ora ci sono dei parametri di riferimento, fissati con l'accordo del luglio '93, a cui le piattaforme sono state vincolate.

Tuttavia se la trattativa giovedì volgerà verso il peggio, la parola deve passare necessariamente agli scioperi a settembre? Alcuni giornalisti hanno chiesto al ministro del Lavoro, Tiziano Treu, a un convegno della Confindustria se pensasse a un



suo intervento nel negoziato. «È prematuro ipotizzare una mediazione del ministro del Lavoro sul contratto dei metalmeccanici» ha risposto Treu. «Siamo appena gli inizi della trattativa - ha spiegato - solitamente la mediazione del ministro c'è dopo mesi di impasse». Treu ostenta ottimismo: «L'ultima volta - ha ricordato - la trattativa contrattuale si è conclusa senza scioperi e in maniera splendida: mi auguro che sia così anche questa volta».

Comunque il fronte degli imprenditori non è così compatto come potrebbe sembrare a causa dell'intransigenza di Federmeccanica. Si comprende che i «piccoli» non guardano con favore al fatto di dover sopportare eventuali giornate di sciopero. «Ai metalmeccanici si possono dare più soldi», afferma Silvia Naretto, una dei titolari della Naretto Fratelli. Insoddisfatta dell'andamento della trattativa condotta da Federmeccanica per il rinnovo del contratto di lavoro ha deciso di proporre alle centinaia di piccole e medie imprese di settore di unirsi e di trattare gli aumenti salariali direttamente con i leader di Fiom, Fim e Uilm. Sul tavolo del negoziato la Naretto è pronta a gettare più sol-

di, ma in cambio chiede un abbattimento degli oneri sociali. Una posizione ragionevole sia per Angeletti che per Sabatini che convergono che la composizione del costo del lavoro è troppo squilibrata dal lato dei contributi. «Federmeccanica dice - si è rivelata una grande delusione, non pensa a chi è in trincea, non pensa ai piccoli. L'unico nel quale possiamo ancora sperare è Fossa, che è piccolo come noi». L'imprenditrice ha già scritto al ministro del Lavoro Tiziano Treu chiedendo un suo intervento.

«Piccoli» in rivolta

A sentire altri piccoli imprenditori, non sembra per nulla sbagliato concedere ai dipendenti aumenti calcolandoli su una previsione di inflazione per il 1997 del 3%.

«È giusto che i dipendenti prendano il 3% - dice Giotto Giani, uno dei proprietari della Giani e Grazzi - la perdita del potere d'acquisto c'è stata».

Angelo Natalini, amministratore della Michelin, riconosce che «i nostri dipendenti prendono troppo poco in confronto ad esempio ai dipendenti statali».

Venerdì otto ore di sciopero

Tlc, 15mila posti a rischio

EMANUELA RISARI

ROMA. Otto ore di sciopero e manifestazione nazionale a Roma, venerdì prossimo, 12 luglio, per i lavoratori e le lavoratrici delle aziende manifatturiere di telecomunicazioni e di installazioni telefoniche. Giampiero Castano, responsabile Fiom del settore, spiega le ragioni della mobilitazione: «Le vertenze aperte nei grandi gruppi industriali, come nelle piccole e medie imprese di Tlc, hanno come denominatore comune la richiesta aziendale di ridurre gli occupati: 3.500 posti in meno dichiarati da Italtel, oltre 2.000 da Alcatel, oltre 1.000 da Ericsson. E nelle aziende di installazione, che già hanno patito moltissimo per effetto della forte innovazione tecnologica, sono circa 8.000 le richieste di mobilità e di licenziamento. Questo accade dopo anni caratterizzati da massicci tagli occupazionali: nella sola Italtel sono stati persi, dal '90 ad oggi, oltre 5.000 posti di lavoro».

puntano soltanto ad un'ulteriore, pesantissima ristrutturazione. Non siamo più disponibili a sottoscrivere l'ennesimo atto di una lenta agonia che, senza interventi radicali, condurrà inevitabilmente alla scomparsa definitiva del settore. Chiediamo cose precise: piani aziendali di sviluppo e di risanamento che prevedano anche una riqualificazione della presenza nel Mezzogiorno; strumenti per la difesa dell'occupazione, la riqualificazione professionale e la tutela del reddito; un programma di politica industriale che favorisca le alleanze internazionali, le sinergie tra le imprese che operano sul territorio nazionale nonché la riqualificazione dell'offerta. E qui che si deve collocare l'iniziativa del Governo, fino ad ora soggetto latitante».

«Governo, batti un colpo»

Secondo i sindacati, infatti, il Governo deve agire rapidamente: per questo, venerdì, la manifestazione si concluderà con un presidio davanti al ministero dell'Industria, dove una delegazione chiederà di essere ricevuta dal ministro Bersani. «Gli obiettivi che proponiamo - spiega Castano - ci sembrano molto seri, organici e precisamente orientati. Invece, fino ad ora, imprenditori e ministri hanno fatto orecchie da mercante. Il ministro dell'Industria - conclude il sindacalista - non può ritenersi estraneo al futuro delle Tlc, un futuro che non può restare prerogativa di Ciampi e di Maccanico. È compito suo e del suo dicastero svolgere funzioni e fare scelte che finalmente consentano all'Italia di avere una politica industriale degna di questo nome».

I «neri» anni '90

Una crisi che ha avuto effetti ancora più drammatici nel Sud e che, oggi, vede messi in forse, complessivamente, oltre 15mila posti di lavoro su circa 90mila addetti.

«Siamo ormai sul crinale che separa la sopravvivenza dalla morte dell'industria nazionale di Tlc», dice Castano. Ma non era, quello delle telecomunicazioni, un settore decisivo, strategico, determinante per il Paese? «Come Fiom, Fim e Uilm abbiamo deciso la mobilitazione proprio perché ne siamo convinti. E rifiutiamo le soluzioni prospettate dalle aziende che, attraverso l'uso massiccio di cassa integrazione e mobilità,



L'amministratore delegato della Fiat Auto Roberto Testore con i nuovi modelli della Fiat «Marea»

Ecco la nuova ammiraglia Fiat

Presentata «Marea», ultima nata a Torino

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

PARMA. Giorni di festa e di battucore per la Fiat. Marea e Marea Weekend, prodotte nelle nuove linee di Mirafiori, da ieri sono sottoposte nel Parmense al giudizio della stampa specializzata internazionale, prima della commercializzazione che avverrà l'11 settembre in contemporanea in Italia e sui più importanti mercati europei. Con le due eredi della Tempra, ha detto l'amministratore delegato Roberto Testore, si chiude per Fiat il ciclo di rinnovamento della gamma iniziato nel '92 con la Cinquecento. La Cromo, infatti, andrà in pensione a fine anno e non avrà seguito. Il ruolo di fare da ammiraglia del Gruppo resterà quindi affidato alla Lancia K e alla nuova Alfa 164 in arrivo a primavera.

Ambizione Europa

Il compito delle Marea è ambizioso: conquistare un posto al sole tra l'agguerritissima concorrenza europea, che nel segmento «D» (2,6 milioni di unità vendute nel '95, più 1,6% previsto quest'anno) annovera marche e vetture importanti tedesche, francesi e inglesi. All'Europa Fiat guarda ponendosi l'obiettivo di venderne 66mila unità entro il 31 dicembre e 150mila l'anno a partire dal 1997. E sempre la clientela europea ha ispirato l'am-

piezza della gamma, forte di 17 versioni berlina e altrettante famigliari negli allestimenti Sx, Elx e Hlx - più alcune versioni speciali come quelle per la Polizia e i portatori di handicap -, nonché la scelta delle motorizzazioni. I propulsori sono tre turbodiesel, gli inediti 1900 da 75 e 100 cv e il 2400 cinque cilindri da 124 cv, e tre a benzina plurivalvole nelle cilindrate 1600, 1800 e 2000 cinque cilindri, rispettivamente di 103, 113 e 147 cavalli, cui si aggiunge un 1400 destinato per ragioni fiscali a Portogallo e Grecia.

Resta l'incognita dei prezzi che, come consuetudine, saranno definiti soltanto a ridosso del lancio commerciale. Per ora vale quanto anticipa Giuseppe Perlo, responsabile prodotto di Fiat Auto: «Per l'Italia cercheremo di mantenere il modello base (la berlina 1600 16v Sx) sotto i 30 milioni».

Viaggiare, tanto, bene, sempre. È il motto secondo il quale in Fiat dicono di avere progettato le Marea. Il primo risultato tangibile, che abbiamo constatato durante il test su un percorso misto, sono il comfort di marcia, l'ottima insonorizzazione dell'abitacolo, l'assenza di vibrazioni e la brillantezza dei motori capaci di riprendere da bassissimi regimi di giri. Notevoli infine la tenuta di strada e la frenata (da 100

km l'ora si blocca in 40 metri). Quanto al viaggiare «sempre», i tecnici assicurano che questi modelli necessitano di scarsa manutenzione, con beneficio dei costi di gestione.

Molta cura negli interni

Viste in mezzo al traffico le Marea, almeno davanti, sono inconfondibilmente Fiat. Il frontale infatti riprende i caratteri salienti di Bravo e Brava (da cui prende anche il pianale rimaneggiato nella parte posteriore, e la consolle centrale della plancia). Dietro invece risultano un po' anonime nella loro linea tondeggianti, anche se i gruppi ottici danno un tocco di originalità. In specie quelli della Weekend integrati, in verticale, sui montanti posteriori che vanno a raccordarsi con le barre portapacchi.

Gli interni sono ben curati e rifiniti, con molti portaoggetti e soprattutto con un discreto spazio fra le due file di sedili. Particolare attenzione è stata riposta all'aerazione interna - fra l'altro le Marea adottano un nuovo comando automatico per il disappannamento veloce dei vetri -, all'illuminazione di cruscotto, comandi elettrici, cassetto e bagagliaio. Questo poi è semplicemente enorme già nella berlina, sotto il cui piano d'appoggio c'è il ruotino con incastonato un originale porta-attrezzi.

+

+