

Formalizzata la procedura per 2.894 lavoratori. Si di Fim, Uilm e Fismic. Le tute blu Cgil: «Si tratta di una scelta irresponsabile»

Accordo separato per la «mobilità» Fiat

Vola (più 6,3%) il Lingotto in Borsa. Successo dell'aumento di capitale. Oggi i dati semestrali

Angelo Faccinotto

MILANO Adesso ha tutti i crismi dell'ufficialità: per 2.894 lavoratori di Fiat Auto il futuro si chiama mobilità. Tradotto, significa che non metteranno più piede in fabbrica. Licenziati. Sia pure con le garanzie previste dall'applicazione degli ammortizzatori sociali.

L'intesa - che applica la procedura individuata nell'accordo di programma tra azienda e governo del 5 dicembre 2002 (avversata, come noto, sia dalla Cgil che da Cisl e Uil) - è stata raggiunta ieri al ministero del Welfare ed è stata sottoscritta da Fim, Uilm e Fismic, ma non dalla Fiom. Che teme, per la Fiat, «un altro caso Cirio».

In particolare, con effetto da fine agosto (per l'esattezza, dal settantaseiesimo giorno dopo l'11 giugno, data di apertura formale della procedura), per 2.100 lavoratori si tratterà di «mobilità lunga», cioè di accompagnamento alla pensione nell'arco di sei o sette anni (a seconda dell'area geografica). Per i restanti 794 di «mobilità breve», della durata di tre-quattro anni. Interessati sono 1.867 lavoratori degli stabilimenti torinesi, 397 dell'Alfa Romeo di Arese, 334 di Cassino, 65 di Pomigliano d'Arco e 216 di Termini Imerese oltre a 12 dipendenti degli uffici di Roma e 3 di Bologna.

Diversi i giudizi, come ovvio dal momento che si è trattato di accordo separato. Soddissfatta l'azienda, che con



Protesta dei lavoratori della Fiat

Daniel Dal Zennaro/Ansa

il responsabile delle relazioni esterne, Paolo Rebaudengo, parla di «fatto positivo, che contribuisce alla soluzione dei tanti problemi». E soddisfatte Fim, Uilm e Fismic, che con l'intesa di ieri considerano chiusa la prima fase del piano. Le tre organizzazioni, oltre al fatto di aver evitato la gestione unilaterale della mobilità da parte del Lingotto e di aver ottenuto per settembre la convocazione di un «tavolo nazionale di monitoraggio» sull'andamento del gruppo, sottolineano anche l'introduzione nel testo di una clausola di salvaguardia che mette al riparo i lavoratori considerati in esubero da eventuali modifiche del sistema pensionistico. Visti i tempi che corrono, un'assicurazione doverosa.

Allarmata, invece, la Fiom. Che parla di «scelta irresponsabile» e rilancia il pacchetto di 16 ore di sciopero già deliberato dal comitato centrale. «Non c'è un piano industriale e intanto incombono i nuovi esuberanti annunciati un mese fa da Morchio: 12.300, 2.800 dei quali in Italia» - accusa il coordinatore nazionale auto delle tute blu Cgil, Lello Raffo. Che aggiunge: «Di fatto quello che è stato firmato oggi (ieri per chi legge, ndr) rappresenta una marcia indietro preoccupante per i lavoratori. Siamo ad un ulteriore smembramento della struttura industriale di Fiat Auto».

L'intesa sugli esuberanti raggiunta al ministero è arrivata alla vigilia della riunione del consiglio di amministrazione del Lingotto. Una riunione importante. Sul tavolo, oltre alla valutazione dell'an-

damento dell'aumento di capitale da 1,8 miliardi di euro, terminato ieri, i conti del secondo trimestre 2003. Le stime degli analisti parlano di primi positivi risultati della cura Morchio. Che sarebbe riuscita a contenere la perdita operativa accusata nei primi tre mesi dell'anno - 334 milioni - in circa 240-250 milioni di euro. Con un ridimensionamento del rosso del gruppo, che dovrebbe passare dai 342 milioni del primo trimestre a meno di 100 milioni.

Per gli esperti, comunque, la situazione della casa torinese - che dopo il tonfo di martedì ieri in Borsa ha vissuto una giornata di autentico boom, mettendo a segno un balzo del 6,30 per cento con il 10 per cento di capitale scambiato - resta difficile. Il primo semestre, è noto, risulta ancora caratterizzato dalla sfavorevole congiuntura economica che ha rallentato le vendite in tutti i principali settori industriali. A cominciare da quello dell'auto. La casa torinese ha infatti continuato a perdere quote di mercato, sia in Italia che in Europa, anche per effetto della debolezza della propria gamma di modelli.

Sempre ieri intanto, dopo aver ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni, Fiat e De Agostini, con il trasferimento delle azioni a Ronda Spa, società interamente controllata dal gruppo novarese, hanno perfezionato la compravendita della Toro Assicurazioni. Al Lingotto sono stati pagati, come concordato, 2.378 milioni di euro.

ALIMENTARE

Alla Barilla il 51% di Harry's

Barilla holding Spa ha acquistato da Artal Luxembourg SA il 51% della società francese Harry's Sas. Con un fatturato 2002 di quasi 500 milioni di euro e circa 4mila dipendenti, Harry's è leader in Francia nei segmenti pane confezionato, prodotti per la prima colazione e pasticceria. Controlla società operative in Spagna, Italia, Russia, Regno Unito e Belgio, e, attraverso joint-ventures, è attiva in Repubblica Ceca e in Turchia. Barilla Holding è leader mondiale nella pasta e leader nei prodotti da forno in Italia, Germania, Olanda e Scandinavia. Conta su 84 stabilimenti ed occupa oltre 21mila persone nel mondo.

LUSSO

Tod's, cresce il giro d'affari

La crisi della moda non ferma Tod's che nei primi sei mesi dell'anno ha raggiunto un fatturato consolidato di 173,4 milioni di euro. Rispetto allo stesso periodo del 2002 il giro d'affari risulta in crescita del 3,8%. A cambi costanti, sottolinea la società, la crescita dei ricavi ha evidenziato un aumento dell'8,6%.

ASSICURAZIONI

Lloyd Adriatico premi in salita

Nel primo semestre 2003 il gruppo Lloyd adriatico ha registrato una raccolta premi di 1.504 milioni, in crescita del 26,6%. In particolare, nel ramo vita i premi sono saliti del 50% a 831 milioni, mentre nel ramo danni il semestre si è chiuso con premi per 673 milioni (+6,1%). Gli investimenti a fine giugno erano pari a 7.201 milioni, in aumento del 23,7%.

TLC

Siemens taglia 2.300 posti

La Siemens ha annunciato un piano di riduzione di 2.300 posti nei settori della telefonia mobile e sistemi e soluzioni per reti mobili entro settembre 2004. Con i tagli l'azienda punta ad una riduzione dei costi di un miliardo di euro. Per quel che riguarda le aziende italiane la casa madre fa sapere di «non avere ancora preso decisioni».

Sarà il «nuovo» nome della Gingo. La decisione a seguito del braccio di ferro con Renault per l'assonanza con la Twingo, già in commercio

Torino va sul sicuro: a settembre rinasce la Panda

Rossella Dallò

MILANO È ufficiale. La Gingo si chiama Panda. La notizia era nell'aria da qualche giorno e ieri il Lingotto ha reso nota la decisione in tal senso. Nel comunicato diffuso da Torino si precisa che la scelta di Fiat Auto di chiamare Panda la nuova supercompatta «cancella completamente le preoccupazioni espresse da un concorrente per l'assonanza tra il nome Gingo, con il quale era stata esposta la nuova vettura durante le anteprime, e un suo modello già in commercio». Cioè la Twingo.

Il linguaggio molto formale della nota stampa non toglie nulla al braccio di ferro instauratosi nei giorni scorsi tra la francese Renault e il gruppo di Torino, entrambi «preoccupati» - come abbiamo avuto modo di sottolineare su queste pagine - della possibilità di creare inutilmente confusione tra i rispetti-

vi modelli in un momento molto delicato del mercato europeo. Il risultato è la marcia indietro sul nome Gingo, che in molti auspicavano fin dal primo momento.

A carico della Fiat resta purtroppo tutto l'onere di un cambio di nome praticamente alla vigilia della presentazione internazionale (il primo settembre a Lisbona) della vettura. Nell'arco di un mese infatti si dovranno sostituire con Panda tutte le targhette Gingo poste sul portellone posteriore. È soprattutto tutto il materiale di accompagnamento della supercompatta: dai libretti di manutenzione ai depliant fino a tutta la campagna pubblicitaria. Un costo che per il momento nessuno è in grado di quantificare, ma che è certamente rilevante.

In compenso Fiat Auto potrà valersi del patrimonio accumulato da Panda in oltre vent'anni di successo. Innanzitutto il nome, universalmente riconosciuto come simpa-



Come la vecchia Panda, che uscirà di produzione il 5 settembre dopo 23 anni e 5 milioni di esemplari venduti, anche la sua erede è stata presentata in prima mondiale al Salone di Ginevra lo scorso marzo

tico e facile da ricordare. Tant'è che, si legge nella nota Fiat, secondo le statistiche «in Italia lo ricorda quasi il 90% del pubblico, contro meno del 40% dei più conosciuti nomi» delle vetture in commercio.

Il primo settembre dunque anziché la cerimonia di pensionamento della «vecchia» Panda, la cui produzione cesserà quattro giorni dopo, ci sarà un simbolico passaggio di consegne con la erede moderna e tecnologica. Insomma, l'inizio della «nuova era» della Panda. Il cui «appeal» è sempre alto. Tanto che, lo scorso giugno ne sono state vendute 5.594 e nell'intero primo semestre ha superato le 41mila immatricolazioni. Nata nel 1980 con la presentazione mondiale - anche in questo caso - al Salone di Ginevra, è frutto della magica fantasia di Giorgio Giugiaro. In 23 anni di onorata carriera ne sono state vendute quasi 5 milioni. E il conto, a questo punto, continuerà a correre.

Concordato un aumento di 125 euro. Sono 96 le intese finora raggiunte dal sindacato con le aziende metalmeccaniche

Fiom, firma anche la Lamborghini

MILANO Arrivano fino a 125 euro gli aumenti salariali ottenuti dalla Fiom nella campagna di pre-contratti avviata all'indomani dall'accordo separato per il contratto nazionale dei metalmeccanici. E nell'ultima settimana, il numero delle intese raggiunte dalle tute blu della Cgil è aumentato sensibilmente: da 67 a 96, con un incremento di oltre il 40%. «Sono stati sottoscritti, tra l'altro, accordi alla Lamborghini automobili, 650 dipendenti del gruppo Volkswagen, e alla Minarelli Motori, 340 dipendenti del settore del motociclo. Intanto, si firmano i primi accordi a Torino e a Roma - spiega la Fiom - gli accordi realizzati nella provincia di Bologna segnano un ulteriore passaggio nello sviluppo delle vertenze perché riguardano grandi aziende e società multinazionali». E in totale, a questo punto, i metalmeccanici che hanno già il pre-contratto sono oltre 14mila. A ciò va aggiunto, sottolinea il sindacato, che sono già aperte, o sono in via di apertura, 1.093 vertenze che coinvolgono, complessivamente, 220mila lavoratori. A settembre, alla ripresa, sono quindi previste molte trattative e il numero degli accordi è destinato a incrementarsi in modo considerevole.

«Si confermano i caratteri di fondo delle intese pre-contrattuali e cioè - osserva la Fiom - aumenti salariali tra i 115 e i 125 euro, garanzie per i diritti dei lavoratori sulla flessibilità e sugli ora-



addio

L'ultimo Maggiolino

MILANO Dopo quasi 70 anni il Maggiolino Volkswagen va in pensione. Oggi anche la catena di montaggio dello stabilimento messicano di Puebla cesserà la produzione. E l'ultimo dei 3mila esemplari celebrativi verrà inviato a Wolfsburg, in Germania, dove è iniziata, nel 1934, l'avventura. Da allora ne sono stati prodotti, e venduti, 21.529.464 «pezzi». Senza mutare mai filosofia.

ri, miglioramenti normativi e affermazione dell'ultrattività del contratto del luglio 1999. Particolarmente significativo è il fatto che, in tutti gli accordi sottoscritti, le aziende si dichiarano favorevoli alla riapertura della trattativa nazionale per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici allo scopo di giungere a nuovo accordo che comprenda tutte le parti firmatarie del 1999». Intanto segnala il sindacato, «cresce il nervosismo delle organizzazioni imprenditoria-

li: l'Associazione industriali di Reggio Emilia, una provincia ove l'iniziativa vertenziale tra i metalmeccanici è diffusissima, ha emesso una lunga circolare per diffidare le imprese dal sottoscrivere pre-contratti. È interessante sottolineare che la rappresentanza degli industriali chieda alle imprese di non sottoscrivere accordi con la Fiom perché, tra l'altro, tali accordi introdurrebbero fortissime limitazioni alla possibilità delle aziende di usare le flessibilità previste

dalla riforma del mercato del lavoro e dal decreto-legge sugli orari». Secondo Giorgio Cremaschi, segretario nazionale della Fiom e responsabile dell'Ufficio sindacale, «nella vicenda contrattuale dei metalmeccanici qualcosa sta cambiando. La Fim e la Uilm cominciano a pensare a come affrontare il fatto che il loro accordo non solo non ha raccolto il consenso dei lavoratori, ma ora piace sempre meno anche alle imprese».

gp.r.

la Rinascita della sinistra

ogni venerdì in edicola

QUESTA SETTIMANA



Il giusto, l'ingiusto, il giustiziere

Anastasia, Dalla Chiesa, Di Pietro, Pagliarulo, Pastore Alinante

Fango sulla Repubblica

Mitrokhin e la «spy story», di Oliviero Diliberto

Liste europee e grandi manovre

Giampiero Cazzato, Francesco Pardi, Nicola Tranfaglia

Legge 30 e decreto attuativo

Affondata sul lavoro: Pagliarini, Malaspina

Ritirare i soldati italiani dall'Iraq

Tom Benetollo, la mozione del Pdc

1943, il bombardamento di San Lorenzo

Giadresco, Portelli

Abbonamento annuale: 36,00 da versare sul ccp 30756696 intestato a Laerre Via Cola di Rienzo 280 - 00192 Roma Tel. 06/6840081 redazione@larinascita.net

passione e ragione