

# Economia & lavoro

Euro Disney: Eisner non esclude la chiusura

PARIGI In mancanza di un chiaro programma di ristrutturazione elaborato dalle banche creditrici in tandem con la casa madre americana, non viene esclusa una chiusura del parco di Euro Disney le cui perdite superano già 1500 miliardi di lire. Lo ha detto il presidente della Walt Disney Michael Eisner in un'intervista al settimanale *Le Point*.

Di nuovo al via il negoziato più difficile  
È possibile una conclusione in tempi brevi?  
Italia (Fim): «Non c'è più il clima adatto»  
Damiano (Fiom): «Poche garanzie sul futuro»

Pesano sul confronto i dubbi sul destino di Mirafiori e le ultime posizioni della Deutsche Bank. Cresce la possibilità di un intervento diretto dell'esecutivo

## Fiat, e oggi si ricomincia da zero

### Riparte in salita la trattativa fra l'azienda e i sindacati

PIERO DI SIENA

ROMA. Oggi riprende al ministero del Lavoro il confronto a tre - Giugni azienda, sindacati di categoria - sul piano di ristrutturazione della Fiat. Ma le cose andranno sicuramente un po' diversamente dalle previsioni. Infatti, il «muro» che il ministro del Lavoro era sembrato riuscire a compiere nell'ultimo incontro triangolare, avvenuto la settimana precedente quella di Natale, si è dissolto come neve al sole.

Allora dopo una giornata costellata da sotterranee mediazioni nelle stanze del ministero di via Flavia, assediato dai lavoratori delle Sevel di Pomigliano d'Arco, c'era stata l'impressione che inaspettatamente la situazione si fosse come sbloccata. I sindacati accettavano come base su cui riprendere la discussione di oggi un documento nel quale il ministro Giugni dava un giudizio sostanzialmente positivo sul piano presentato dalla Fiat. Quest'ultima faceva cadere il suo rifiuto di principio verso l'applicazione dei contratti di solidarietà, pur se lasciava intendere che non era sua intenzione andare oltre un loro uso molto parziale e marginale. Tuttavia, l'impressione era che oggi, in sostanza, il confronto sarebbe passato dal piano industriale alla discussione sugli esuberanti e la casa torinese aveva accolto l'invito di Giugni a non ricorrere a misure unilaterali prima del 15 gennaio. E Fim e Uilim si dicevano fiduciosi che entro quella data si sarebbe potuto giungere a un'intesa.

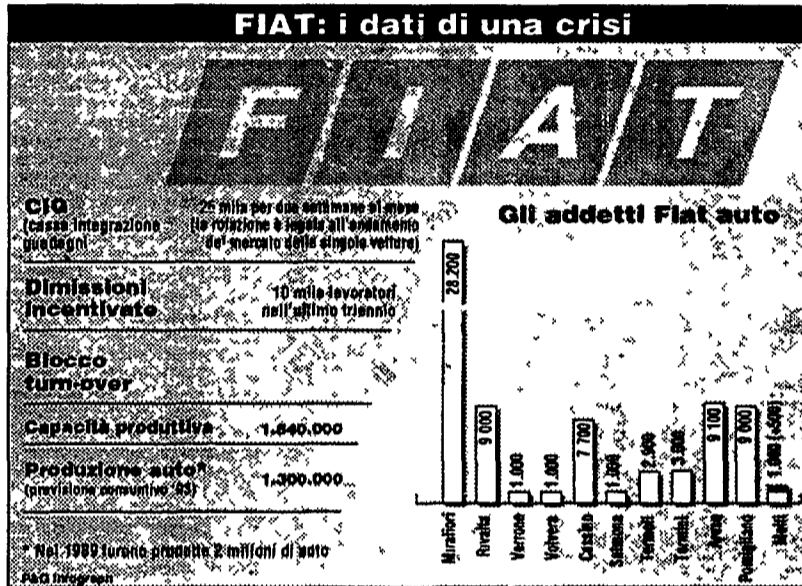
Le due settimane che ci separano da allora si sono incardinate di dimostrare che, questa volta, non c'è sapienza diplomatica che possa garantire il successo della trattativa. Ci sono state le prese di posizione di Trentin, le rivelazioni sul documento della Deutsche Bank che prevede per Mirafiori e Rivalta un drastico ridimensionamento, i pronunciamenti dei lavoratori di Arese e della Sevel ma anche di quelli tonnesi. Ora il segretario generale della Fim, Gianni Italia, si dice «pesimista» sulla possibilità di arrivare in tempi brevi alle conclusioni. «Non c'è il clima», afferma. La verità è che è ben difficile per chiunque esorcizzare la dura realtà dei fatti, la quale ci dice, come afferma il segretario generale aggiunto della Fiom, Cesare Damiano, che «questa non è una normale vertenza che ha al centro un processo di ristrutturazione

qualsiasi». «A differenza che nel passato - dice - qui è in gioco il destino stesso della Fiat».

Se le cose stanno così, allora il problema non è, come dice Giugni, quello se permangono o meno nel sindacato la tentazione come nell'80 di andare a testa bassa contro la Fiat (come se anche allora si sia trattato di un cappiccio) ma che la politica industriale del paese verso il settore dell'auto è parte essenziale del confronto in alto. «In un paese industriale avanzato - afferma Cesare Damiano - la prospettiva del prodotto automobilistico non può essere avulsa da problemi di contesto cioè, l'impatto ambientale la politica del traffico, i problemi dell'inquinamento dei grandi centri urbani. In altri paesi sono gli Stati a farsi carico dell'intercetto tra questi problemi e le scelte d'impresa delle industrie automobilistiche».

E come dire che, oggi come non mai, il destino della Fiat non è più solo nelle mani del suo gruppo dirigente. A ben vedere, se delle differenze vi sono all'interno del movimento sindacale esse ruotano proprio attorno a questo punto. Gianni Italia infatti sostiene che una cosa è il piano di ristrutturazione della Fiat per il 1994-96, con il suo programma di un milione e 600 mila vetture prodotte nel 1996 che egli trova realistico date le condizioni del mercato, e altra cosa è una politica dei trasporti che ha tempi di soluzione ben più lunghi della vertenza Fiat. «E - aggiunge - ha bisogno di un altro governo». Non è questa invece, la posizione della Cgil e della Fiom che vedono nel piano della Fiat i segnali di un ridimensionamento senza ritorno dell'azienda torinese e prospettive buie soprattutto per Mirafiori. Su questo Italia appare nutrire meno sospetti sulle reali intenzioni di corso Marconi. E sottolinea che con la mancata attivazione del terzo turno a Cassino una prima risposta ai problemi di Mirafiori, sia pur insufficiente, l'azienda l'ha data. «Le preoccupazioni - afferma - debbono riguardare, caso mai, l'intera Fiat. Se questi nuovi 18 modelli non dovessero incontrare il favore del mercato, i problemi sarebbero di tutta l'azienda».

Su un punto, comunque, i sindacati sono uniti senza sfumature di sorta. Arese e la Sevel non si chiedono. E questo resta un punto pregiudiziale allo sviluppo ulteriore della trattativa.



## Fiat, sindacati, Deutsche Bank Trentin, Giugni: cinque attori alla ricerca di un accordo

ROMA. Cinque protagonisti al tavolo del ministero del Lavoro. Cinque posizioni diverse (e forse anche qualcuna di più) per risolvere la vertenza più difficile. Riassumiamo di seguito idee, proposte e intenzioni di chi partecipa direttamente e indirettamente al negoziato.

**Fiat.** Si presenta al tavolo delle trattative dopo aver reso noto il suo piano industriale. Un piano che conferma quanto aveva già detto prima che iniziava il negoziato e cioè la cassa integrazione per 3.800 impiegati, per 5.000 operai di Rivalta e Mirafiori, la chiusura della Sevel (via altri 1.100 operai), il ridimensionamento e poi la chiusura di Arese (altri 2.000 in cig). Ma Corso Marconi ha aggiunto due rassicurazioni. L'impegno produttivo in Italia nel 1996 sarà di un milione e mezzo di auto. E per tranquillizzare chi teme un più drastico ridimensionamento di Mirafiori (nel piano si prevede già la riduzione di un terzo delle capacità produttive dello stabilimento torinese) ha promesso di produrre a Torino e non all'estero una delle due vetture del segmento «D» e di cancellare il previsto terzo turno a Cassino spostando la produzione a Mirafiori. Quando Corso Marconi ha presentato il piano ha ricevuto il giudizio positivo del ministro del Lavoro e il sostanziale assenso del sindacato. Ma durante questi giorni molte cose sono cambiate.

**Giugni.** Il ministro del Lavoro ha sempre pensato di poter risolvere la vertenza Fiat come una questione di ordinaria amministrazione che magari avrebbe richiesto qualche fatica e qualche ammortizzatore sociale in più. Per questo ha fatto incontri separati e ha organizzato riunioni triangolari. Ha dato un giudizio positivo sul piano industriale Fiat, ma è anche riuscito a strappare all'azienda una parola positiva anche se vaghissima sui contratti di solidarietà. Corso Marconi ha, infatti, affermato che nella vertenza si possono usare tutti gli strumenti compresi, «dove sono applicabili i contratti di solidarietà».

Ma la mediazione e la figura del ministro del Lavoro sono oggi messe in discussione e prescindere dal ruolo svolto dalle soluzioni offerte. La vertenza Fiat denuncia un forte ridimensionamento del più grande gruppo industriale italiano. È possibile che tutto questo venga risolto in Via Flavia con cassa integrazione, prepensionamenti, mobilità? O non richiede un impegno più diretto del presidente del Consiglio e quindi un intervento di politica industriale di grandi dimensioni?

**Trentin.** È proprio il segretario generale della Cgil a chiedere l'intervento di Ciampi, a dare il vero, non da oggi. Trentin ha chiesto che la vertenza Fiat abbia un altro andamento fin dall'inizio. Ha criticato il tentativo di «norma-

lizzarla» inducendola ad una distribuzione di ammortizzatori. «Ci sono questioni politiche - ha detto polemicamente - prima di passare in inferno». Ha attaccato Corso Marconi per la sua decisione di chiudere Arese definendo l'acquisto dell'Alfa da parte della Fiat «un atto di cannibalismo». Ha infine proposto che lo Stato a cui la Fiat non ha ancora pagato l'Alfa non la venda più a Corso Marconi ma alla Ford come del resto si era pensato qualche anno fa. Ma Trentin in questi giorni non è stato tenero neanche con i sindacati di categoria che gestiscono direttamente la vertenza. Il giudizio del segretario generale della Cgil peserà non poco sul prossimo andamento delle trattative.

**Fim Fiom Uilim.** Hanno accettato la mediazione del ministro del Lavoro, anzi l'hanno richiesta. Hanno dato un giudizio non negativo sul piano industriale della Fiat, giudicando tutto sommato realistico un ridimensionamento della produzione ad un milione e mezzo di auto nel 1996. Ma pongono anche una pregiudiziale al negoziato. Arese e Sevel non devono chiudere. E chiedono che la Fiat non si limiti a mettere in cassa integrazione o in mobilità, ma applichi i contratti di solidarietà. Fim qui le tre organizzazioni sono unite. Diverse appaiono le loro posizioni nel giudizio sull'avvenire di Mirafiori, sul destino dell'intero colosso dell'auto. Per la

Fiom il ridimensionamento della Fiat appare evidente ed esige a questo punto un intervento di politica industriale. Per la Fim questo può venire «dopo» la discussione sugli esuberanti e sugli ammortizzatori sociali. Non si tratta di una differenza da poco. Anche questa peserà sulla ripresa del negoziato.

**Deutsche Bank.** È intervenuta pesantemente in questi giorni nella vertenza. Non in prima persona s'intende, ma attraverso un documento che sul suo gradimento è stato reso noto in quel documento si legge che per sopravvivere l'azienda torinese deve spostare dal nord al sud l'assemblaggio cioè il montaggio dei pezzi. In poche parole che si deve chiudere Mirafiori. Lo studio della prima banca tedesca ha confermato i non pochi sospetti che su questa questione gravavano da tempo sulle intenzioni di smobilitare a nord. La stessa apertura dello stabilimento di Melly va in quella direzione. Bruno Trentin ha un dubbio in più. La Deutsche Bank potrebbe aver subordinato il proprio aumento di capitale nell'azienda torinese ad un piano che prevede il taglio di Mirafiori. Insomma i destini della più grande impresa italiana starebbero in gran parte nelle mani della banca tedesca. Corso Marconi smentisce ma l'ombra della Deutsche Bank oggi si allunga fino a Via Flavia sede del ministero del Lavoro.



Uscita degli operai dall'Alfa di Arese

## Rsu, tre condizioni per il loro successo

GIORGIO CREMASCHI

Sicuramente l'accordo interconfederale sulle Rsu apre una nuova fase sindacale. Esso è il frutto di una lunga battaglia della Cgil, ma anche di un più vasto movimento per la democrazia sindacale che si è sviluppato in questi anni e che ha poi raccolto le firme per il referendum sull'articolo 19 dello Statuto dei lavoratori. Anche per questo la legge dovrà superare i limiti dell'intesa, e in particolare la riserva di un terzo di delegati per le organizzazioni firmatarie dei contratti. In ogni caso è bene non indulgere nel solito nido dell'entusiasmo epocale posto su ogni passaggio delle relazioni sindacali: il cambiamento c'è, ma perché sia effettivo e duraturo sono necessarie diverse condizioni. Vediamole.

1) Innanzitutto bisogna che si voti davvero. Questo non è scontato sia per i trecciani nelle categorie industriali dei problemi drammatici della crisi con quelli dei contratti sia per le resistenze burocratiche e per il voto e difendere piccole posizioni di potere consolidate. Senza una generalizzazione in tempi rapidi del voto la portata innovativa dell'accordo sulle Rsu rischia di stemperarsi, ma soprattutto corre il rischio di restare confinata in quelle realtà ove si è sempre votato e di non produrre nessuna rottura di continuità. Votare entro febbraio in tutte le principali realtà industriali nel Paese è anche la condizione perché l'intesa si estenda formalmente e nella pratica, nella realtà ove una rappresentanza elettiva di tutti i lavoratori non c'è mai stata, penso a decisivi settori della pubblica amministrazione e dei servizi.

2) Una volta eletto il Rsu richiederanno un sistema contrattuale che non le stranguoli, né le trasformi in un inutile orpello. Il sistema contrattuale va dunque ripensato in funzione del decentramento dei poteri alla contrattazione d'impresa. Bisogna intervenire nella costituzione materiale delle relazioni sindacali nelle grandi realtà industriali, dall'Alfa alla Zanussi. Oggi dalla Fiat, alla Olivetti, dall'Alfa alla Zanussi vige un sistema di relazioni centralizzato che affida sempre più poteri alle segreterie, nazionali dei sindacati confederali di categoria. È bene ricordare che l'accordo Volkswagen è stato negoziato essenzialmente dai Consigli di fabbrica. Se si vuole che le Rsu funzionino, l'attuale sistema centra-

lizzato va totalmente messo in discussione. Certo non aiutano a tal fine intese come quella recentemente realizzata alla Zanussi che affidano gran parte dei compiti alla contrattazione a commissioni paritetiche i cui rappresentanti sindacali sono nominati dalle organizzazioni sindacali esterne alla fabbrica, fino all'introduzione di una vera e propria mostruosità quale l'arbitrato nazionale obbligatorio per tutti i contenziosi sindacali aziendali!».

3) Bisogna ripensare l'intera struttura della organizzazione sindacale. Una volta che avremo in ogni luogo di lavoro rappresentanti eletti da tutti i dipendenti con poteri contrattuali l'organizzazione sindacale esterna non potrà procedere con i tradizionali meccanismi della centralizzazione delle decisioni e della cooptazione nella formazione dei gruppi dirigenti. Il ruolo degli iscritti e la forma organizzativa andranno totalmente ridefiniti in funzione della scelta delle linee politiche e dell'elezione dei gruppi dirigenti. In sintesi o ci sarà una profonda riforma democratica e burocratica delle grandi confederazioni oppure il conflitto tra Rsu e organizzazioni sindacali esterne potrebbe diventare distruttivo per entrambe.

4) I percorsi per l'unità sindacale non possono che partire dalla piena acquisizione della democrazia sindacale e dalla comune consapevolezza di Cgil-Cisl-Uil che l'unità produrrà sempre un soggetto che non ha il monopolio della rappresentanza del mondo del lavoro e che dovrà verificare volta per volta la propria capacità di rappresentanza e il consenso alle proprie scelte. In sintesi le elezioni delle Rsu possono aprire un processo che inverta quella tendenza alla delegittimazione e alla crisi di rappresentanza nel sindacalismo confederale che è uno degli aspetti della più ampia crisi politica del nostro Paese. Per fare questo però pure nel necessario ottimismo è bene avere un quadro preciso dei problemi e degli ostacoli che avremo di fronte alle elezioni delle Rsu mettendoci in campo un grande potenziale di rinnovamento della politica sindacale, ma, come può avvenire in un contesto più generale con le elezioni dirette dei sindacati da un lato, bisogna partire per andare ben oltre altrimenti si torna indietro.

segretario regionale Fiom Piemonte

## L'INTERVISTA

Patrizio Bianchi, presidente di Nomisma, parla del caso Fiat

## «Sì, è ora che nella vertenza intervenga il governo»

La vertenza Fiat è anche un «banco di prova» della capacità del governo di fare un vero intervento di politica industriale. Lo afferma Patrizio Bianchi, presidente di Nomisma. E aggiunge: «Per avviare grandi trasformazioni è necessaria la massima solidarietà. Se la Fiat non ha più bisogno di migliaia di lavoratori deve impegnarsi con il governo a creare nuovi posti di lavoro».

**Il punto è proprio questo: come si affrontano le difficoltà? La Volkswagen che lei ha citato le ha affrontate senza licenziare, ma proponendo la riduzione dell'orario di lavoro. La Fiat le sta affrontando nel modo giusto?**

Non c'è dubbio che il punto è quello che lei dice ma volevo ricordare che per la Fiat oggi c'è un problema di internazionalizzazione del business e all'interno di questo quello di una riorganizzazione della produzione in Italia. Aggiungo che non siamo di fronte ad una riorganizzazione dell'emergenza si tratta invece di prefigurare dei modelli di organizzazione del lavoro di lungo periodo e quindi di creare dei veri meccanismi di difesa del lavoro.

**Arriviamo alla questione. Quali possono essere i meccanismi di difesa del lavoro?**

Noi abbiamo già alcuni meccanismi di difesa del lavoro. La cassa integrazione è in fondo un modo per ridurre l'orario di lavoro su una parte della ma-

nodopera invece che sui tutti come ha proposto la Volkswagen.

**Il fatto è che la Fiat parla di un notevole ridimensionamento dei volumi produttivi. La sua proposta è perciò una cassa integrazione che porta alla disoccupazione...**

Su questo non c'è dubbio. Per questo credo che le soluzioni siano due. Da una parte dobbiamo ripensare alla cassa integrazione, ad una sua riforma. Non possiamo andare avanti con uno strumento che era proposto per affrontare delle crisi marginali di fronte ad una situazione che è strutturalmente diversa. Ma questo è solo l'inizio. Siamo di fronte ad una crisi profonda la quantità di occupazione legata al modello di sviluppo andato avanti finora non si manterrà. La Fiat si ridimensionerà in Italia sarà un'impresa ma non «l'impresa». E allora si tratta di inventare nuova occupazione in nuovi settori. La Lorena era una regione dell'acciaio ed è stata ripensata dopo la

crisi di qualche anno fa come area nel suo complesso è stata tutta riorganizzata.

**Riorganizzare il lavoro, le grandi aree industriali. Come? Da dove si comincia?**

In un recente studio della Banca mondiale sui paesi asiatici c'è una conclusione precisa che vorrei proporre. Si possono organizzare - dice la Banca mondiale - grandi processi di crescita e di cambiamento solo in una società solida. Ad esempio con una forte riduzione nei paesi asiatici della povertà e con una forte garanzia di eguaglianza. Ecco credo che anche in Europa anche in Italia, questa operazione di radicale cambiamento debba essere fatta con il massimo di solidarietà.

**Invece siamo di fronte ad una trattativa in cui l'azienda ha comunicato che espellerà 20.000 persone, in cui si parla di chiudere o di ridimensionare grandi centri produttivi come Arese e Mirafiori...**

E allora da una parte si deve riformare la cassa integrazione dall'altra la Fiat stessa si deve fare carico di pensare nuovi settori di attività. In tutta l'area di Torino bisogna organizzare progetti integrati. Devono perdersi insieme governo centrale locale università e impresa. Insomma è inutile nascondersi dietro un dito. O la Fiat pensa che quel personale che oggi è in esubero tornerà a lavorare allora il problema non è come mandarlo via la gente ma come tenerla. In caso contrario il problema va affrontato in modo diverso.

**La Fiat non dice né una cosa né l'altra. Non ammette che vuole mandarne via 20.000 né che li vuole tenere...**

Ma deve uscire allo scoperto. Deve dire che se la Fiat va bene ha bisogno dei lavoratori perché non può cominciare sempre daccapo. Allora se conta di riprendere la cassa integrazione non funziona perché i lavoratori lasciati a se stessi poco alla volta perdono

la loro specializzazione. Quindi anche alla Fiat come alla Volkswagen si possono pensare riduzioni di orario in aree e reparti. Se invece la cassa integrazione è un modo per mandare via la gente va detto. E si devono pensare subito nuovi programmi per le aree interessate. La Fiat in prima persona deve impegnarsi per trovare nuove attività. Per concludere processi di trasformazione possono essere condotti o in termini conflittuali o in termini solidali. La gestione conflittuale comunque non paga più.

**Lei quindi ritiene che quella della Fiat sia una grossa questione di politica industriale. È d'accordo con chi dice che in questa vertenza deve intervenire il governo?**

Non ho dubbi. Ci vuole un governo, ci vuole un ministro dell'industria che sia un ministro dell'industria. Ci vuole un governo che prenda in mano la situazione che affronti ad esempio il problema dell'area di Torino. Aggiungo che è riduttivo dire che nella vertenza



Patrizio Bianchi, presidente di Nomisma

Fiat deve intervenire il governo perché la vertenza Fiat è un problema di governo. È il governo che deve creare le condizioni di solidarietà che guidano i processi di trasformazione.

**Resta da chiedersi se questo governo, o un governo simile, sia in grado di fare un'operazione di questa entità. Lei lo ritiene possibile?**

Sicuramente no. Il punto oggi è sapere se è in grado di portare a termine una operazione di trasformazione nella solidarietà un governo delle sinistre. Ecco io credo che neppure il Pds si è ancora pronunciato sui problemi di questa entità su un programma di governo della trasformazione industriale di medio periodo. E questo invece è il nocciolo della questione per chi vuole governare questo paese. Insomma basta con il sistema delle bugie collettive da una parte e dell'altra da parte della Fiat e da parte dei sindacati e della sinistra. È il fronte dei progressisti cominci da ora a ragionare come grande governo. Proprio a cominciare dalla Fiat. Non è una richiesta legittima?

La Fiat cerca di praticare una strategia di innovazione del