Intesa sindacale unitaria

La Fiat pagherà arretrati a centomila turnisti Computer spia all'Olivetti?

L'accordo separato Fiat dello scorso luglio continua a dividerle e lacerarle. Ma non impedisce alla Fiom, alla Fim ed alla Uilm di firmare insieme altri accordi con la stessa Fiat su rilevanti problemi. Ieri è stata conclusa un'intesa unitaria che consentirà a circa centomila operai turnisti di tutto il gruppo Fiat di percepire consistenti arretrati salariali assieme alla liquidazione.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Che la Fiat abbia sempre cercato di violare leggi e contratti è storia nota. Ma talvolta capita anche alla più potente industria privata italiana di dover restituire il maltolto ai lavoatori, sia pure a distanza di anni. È il caso della maggiorazione per lavoro notturno (dopo le ore 18 per gli operai e le ore 21 per gli impiegati) che la Fiat avrebbe dovuto versare a tutti i lavoratori addetti ai turni aserali e di notte fino al 31 maggio 1982 (dopo tale data la normativa in materia è cambiata) ed invece si rifiutava di pagare.

La magistratura, in varie cause promosse dai sindacati, ha costantemente dato torto all'azienda. Così la Fiat è stata costretta ad aprire una trattativa. Dapprima ha tentato di cavarsela con un risarcimento forfettario, del tutto insufficiente, ai lavoratori danneggiati. Ma Fim, Fiom e Uilm (questa volta in piena intesa) hanno tenuto duro. E con l'accordo firmato ieri presso l'Unione industriale di Torino la Fiat riconosce totalmente quanto dovuto ai turnisti.

L'intesa riguarda circa centomila operai di 44 aziende italiane del gruppo, tutti quelli ancora in forza che abbiano lavorato continuativamente a turni fino al 31 maggio '82. Per ciascuno di loro la Fiat dovrà ricostruire i turni notturni effettuati (esclusi ovviamente i periodi di ferie, mutua, cassa integrazione, ecc.) e le somme spettanti, rivalutate in base all'indice Istat, si aggiungeranno alla liquidazione che i lavoratori percepiranno al termine del rapporto. Entro il 1989 la Fiat comunicherà ad ogni interessato, con un apposito modulo, quanto riceverà. Le cifre varieranno da un minimo di 200.000 lire fino a svariati milioni.

Anche i lavoratori che abbiano lasciato la Fiat da non più di cinque anni (per periodi anteriori purtroppo il diritto cade in prescrizione in base al Codice civile) devono rivolgersi il più presto possibile agli uffici vertenze Fiom-Fim-Uil per farsi risarcire dalla Fiat le spettanze.

Di problemi aperti, comunque, ne restano molti in Fiat, a cominciare dalle condizioni di lavoro. Ieri a Mirafiori 40 operaie addette al montaggio delle plance della Thema e della Croma hanno scioperato due ore per un motivo incredibile: il riscaldamento non funzionava e nella loro officina la temepratura era di pochi gradi sopra lo zero.

Olivetti. L'Olivetti usa le moderne tecnologie per «spiare» i lavoratori? Lo sospettano sei delegati sindacali dell'area di Democrazia proletaria che hanno denunciato l'azienda al pretore di Ivrea per violazione dell'art. 4 dello Statuto dei lavoratori. Nel loro esposto rivelano che l'Olivetti, senza mai contrattare con i sindacati, ha installato porte automatiche e tornelli azionabili con tessera magnetica individuale, che permettono di registrare nei calcolatori tutti i movimenti dei dipendenti. Persino alla mensa si deve usare la tessera magnetica, che segnala non solo quanto il lavoratore deve pagare, ma anche l'ora di accesso al servizio.

Perché nel gruppo passa di stretta misura l'integrativo aziendale sottoposto a referendum

I sì della periferia ma a Milano il 75% di no Garanzie per investimenti il salario però delude

Falck, accordo col 52%

Falck: un bell'accordo che non è piaciuto. Il referendum nel gruppo lo ha fatto passare con un risicatissimo 52%. E a salvare il sì è stata la periferia, da Castellammare a Bolzano. Perché nel cuore, nelle fabbriche storiche di Sesto San Giovanni, gli operai hanno detto no. Addirittura, al «Concordia», con un 75%. Eppure tutto era nato nel segno del consenso e dell'unità. Cos'è accaduto?

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Ottantadue su cento iscritti al sindacato, Fiom Fim e Uilm sulla stessa lunghezza d'onda, una piattaforma di vertenza integrativa approvata nel giugno scorso dal 78% con regolare referendum. Non una piattaforma qualsiasi: dopo anni di ferro e fuoco, di ristrutturazione, di riduzioni d'organico, di conti in rosso, finalmente si torna all'attacco. Si chiedono, e ottengono, investimenti per il rinnovamento tecnologico e per l'ambiente, che in siderurgia vuol dire vita: 150 miliardi in tre anni, con la prospettiva di consolidare il primato del più grande gruppo siderurgico privato italiano. Perché la Falck, nel panorama della siderurgia in crisi, ha saputo ritagliarsi spazi nella zona ricca, quella degli acciai speciali. Dopo anni di rosso, dopo essersi alleggerita di 2000 lavoratori, ha ricominciato dall'86 a dare utili: prima quattro miliardi, l'anno dopo 16, nell'88 32. E ha pagato debiti: ne aveva 800 miliardi tre anni fa, ora sono 300.

«Abbiamo saputo governare la crisi, gestire l'esodo senza farci travolgere, ora vogliamo dire la nostra sulla ripresa, sulla prospettiva strategica» spiega Carlo Regazzi, della Fim, dell'esecutivo del coordinamento nazionale, l'organo di governo del sindacato per l'intero gruppo. Dunque questo stato maggiore ha costruito una piattaforma forte, tutta dentro le grandi scelte, chiedendo impegni per l'occupazione, la riconversione e lo sviluppo anche negli stabilimenti periferici, da Dongo a Castellammare, che rischiavano la marginalizzazione o la chiusura. E ha trovato in Alberto Falck un interlocutore disponibile. «Non faccio fatica a riconoscere – continua Regazzi – che questa direzione sa fare la sua parte: hanno sempre investito, anche quando andava male, e non hanno mai pensato di accodarsi allo stile Fiat, di governare senza il sindacato». Tant'è che, interrompendo una tradizione di grande conflittualità che caratterizzava i contratti integrativi (quello dell'81 passò dopo 90 ore di sciopero), questa volta è stato possibile concordare in anticipo un percorso «pulito»: si tratta sui sette punti della piattaforma con un calendario prestabilito, senza conflitti intermedi. Se si romperà, si fa la lotta. Come salvaguardia i sindacati si riservano consultazioni con la base, e infatti su orario e salario si fa uno stop, con due ore di sciopero. Poi si conclude. Ma, e i soldi?

Ecco il punto: perché è proprio sui soldi, e marginalmente sulla riduzione d'orario, che si è incrinato il consenso. Si era partiti con una richiesta di 147.000 lire medie, si è chiuso con 110. Privilegiando i disagi dei turni, del ciclo continuo, delle domeniche lavorate. Sommate ai soldi conquistati col contratto nazionale a regime saranno in media 280.000 al mese. In un gruppo che paga agli operai salari netti annui che vanno dai 17 ai 21 milioni, dunque molto sopra le paghe, per esempio, dell'Alfa Romeo. Questi aumenti, agli operai della Falck, sono sembrati poca cosa. Hanno fatto il confronto coi bidelli e i ferrovieri. Hanno fatto il conto delle trattenute fiscali, che portavano via 35 lire su 100 conquistate. Hanno fatto il paragone con la Fiat, che magari dà molto meno, ma l'una tantum l'ha concesso più ricco. Non vi hanno offerto salario legato al profitto? «Ce l'hanno offerto, legato a profitto e presenza, e ci davano anche di più – racconta Ernesto Mazzoleni della Fiom, anche lui del coordinamento – ma abbiamo scelto salario qualitativo, salario garantito».

Ora si cerca di capire perché negli stabilimenti milanesi questa linea abbia lasciato la gente così fredda. Sono le prime ipotesi: «Nelle fabbriche che si sentivano in pericolo o senza prospettive questa piattaforma è stata accolta con un plebiscito: 99% a Castellammare, 78% a Bolzano, 94% a Dongo, 66% a Sondrio. Qui invece la gente si sente ormai fuori pericolo, considera gli investimenti una conquista acquisita, una cosa dovuta». È Antonio Spiezia, il capo della Uilm, che parla. «Qualcuno ha detto no a cuor leggero, per alzare la posta. Augurandosi magari che vincesse il sì». Già, ma basta questa spiegazione per un 75% come quello del «Concordia»? Le critiche si concentrano sui delegati: non sono più quelli politicizzati di una volta, non si sono presi la responsabilità di criticare in Consiglio di fabbrica, lo hanno fatto sotto sotto nei reparti. E qui si apre un capitolo da chiarire. Perché né al tempo della piattaforma, né durante la stretta finale i no sono venuti fuori. Non ci sono state polemiche, né pronunciamenti. Ma qualcosa covava: tant'è che le strutture sindacali hanno convocato il referendum senza esprimersi ufficialmente per il sì. Racconta Carlo Conti dello stabilimento Concordia: «Da noi si aspettavano di essere parificati al trattamento dei siderurgici anziché dei meccanici, più salario e meno orario, ma questo nella piattaforma non è stato messo. E così il dissenso è venuto fuori».

Ma bisognerà riflettere ancora: hanno privilegiato gli operai, premiando turni e disagio, ma gli operai hanno votato contro come e più degli impiegati. E ora? Il referendum vale, foss'anche per un voto, su questo erano tutti d'accordo fin dal primo momento. Si spera che nella gestione, portando a casa quelle che ora sono promesse, il consenso crescerà.

Gruppo con 10 fabbriche

MILANO. Il gruppo Falck: 1400 miliardi di fatturato, 32 di utili, 150 di investimenti nel prossimo triennio, 300 di debiti. Produzioni siderurgiche qualificate, dagli acciai speciali piatti alle lamiere, ai tubi meccanici estrusi, agli acciai inossidabili, alla banda stagnata e zincata. 7000 dipendenti di cui circa 2400 nei tre stabilimenti storici di Sesto San Giovanni, Unione, Vittoria e Concordia. Poi 750 ad Arcore, 790 a Vobarno (Brescia), 1100 a Bolzano, 780 a Napoli, 150 a Castellammare, 150 a Novate Mezzola (Sondrio), 750 a Dongo.

I termini salariali dell'accordo: aumento medio di 110.000 lire lorde mensili, con una parametrazione da 100 a 200. Dell'aumento il 50% legato alla professionalità, il 25% al premio di produzione uguale per tutti, il 25% legato al disagio (turni notturni, lavoro domenicale, lavorazioni a ciclo continuo). Molte polemiche sono sorte anche dallo scaglionamento temporale, che si conclude nell'ottobre del '90.

I risultati del referendum: 7009 aventi diritto, 6118 presenti, 4667 votanti, 4642 voti validi. 44 schede bianche, 2394 sì pari al 52% e 2204 no pari al 48%. I sì per stabilimento: Unione 46%, Vittoria 39%, Concordia 24%, Ditec 60%, Lafe 36%, Dige 40%, Arcore 25%, Vobarno 39%, Bolzano 78%, Napoli 63%, Castellammare 99%, Novate Mezzola 66%, Dongo 94%.

Lettera dei delegati Alfa

«Cari compagni della Cgil non è chiaro il contenuto dello scontro al vertice»

L'esecutivo dei delegati Fiom dell'Alfa Lancia si inserisce nel dibattito in corso nella Cgil con una lettera inviata ieri alla segreteria nazionale della Confederazione e alla Fiom. La lettera parla di grande sconcerto per la mancanza di trasparenza sui termini reali dello scontro politico che si è aperto nella Cgil. E attacca, sia pure senza nominarlo, il segretario nazionale della Fiom, Angelo Airoldi.

BIANCA MAZZONI

È la prima reazione che viene dalla base e non meraviglia che parta dall'Alfa Lancia di Arese, una fabbrica che ha sempre voluto dire la sua, quando era d'accordo e quando non lo era. È una reazione dai toni rudi, che dice del travaglio che in un luogo come questo, carico anche di significati simbolici, attraversa le «truppe» della Cgil. La lettera è stata discussa, approvata e sottoscritta durante la riunione dell'esecutivo dei delegati Fiom. È questo il nucleo portante dell'organizzazione in fabbrica dei metalmeccanici Cgil. Il documento porta la firma di diciotto membri su venti ieri presenti. Due gli astenuti.

La lettera inviata al segretario generale della Cgil, Pizzinato, e al segretario aggiunto, Del Turco, oltre che all'intera segreteria nazionale della Cgil e a quella della Fiom, parla di «grande sconcerto e grave preoccupazione» per i toni e il metodo con cui il dibattito in Cgil si sta sviluppando. Tre le considerazioni principali. «Sono oscuri – dice la lettera – i motivi di fondo del contendere, quali le linee e le strategie sotto accusa e con quali altre si vogliono sostituire»; si deduce dalla discussione «che le difficoltà della Cgil sarebbero da imputare a presunte debolezze e inadeguatezze del gruppo dirigente e in particolare del segretario generale»; c'è «una caduta d'immagine e di credibilità della Cgil». Per tutto questo si esprime «il più netto dissenso». E si aggiunge: «I dirigenti che certo non hanno brillato nella conduzione delle loro vertenze non possono non mettere per primi in discussione le loro stesse responsabilità». È chiaro il riferimento ad Angelo Airoldi, segretario generale della Fiom.

L'iniziativa assicurano che è nata in fabbrica. Marco Marras, uno dei leader della Fiom all'Alfa Lancia ammette: «Ne avevamo già discusso fra di noi, ma il bisogno di uscire allo scoperto è nato dopo la segreteria della Fiom e dopo il comitato centrale. Sulla vicenda Fiat in Fiom si è chiesto e ottenuto di superare la discussione senza aprire crisi istituzionali. In Cgil si è agito al contrario». L'altra spinta è data dalla preoccupazione che la confusione fra i delegati, fra gli iscritti cresca, che crei situazioni di non ritorno.

A Milano anche la segreteria provinciale della Fiom aveva fatto un suo documento molto critico sul metodo e nel merito delle ultime vicende interne alla Cgil. C'è collegamento fra i due documenti? Cesare Moreschi, segretario provinciale dei metalmeccanici Cgil lo esclude nel modo più assoluto: «I delegati dell'Alfa hanno agito in piena autonomia». E d'altra parte se è innegabile che la Fiom è tutta dentro al dibattito che lacera la Cgil, è anche vero che a Milano il maggior sindacato dell'industria è portatore di posizioni diverse. In comune c'è il giudizio sulla situazione, che è molto delicata, tesa.

Proposte di legge Pci sui porti

«Trasformare in imprese le vecchie Compagnie»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. «Meno Stato burocratico e più impresa nella gestione portuale». Lucio Libertini, responsabile nazionale per la politica dei trasporti nel Pci, ha presentato ieri mattina la proposta di legge comunista sui porti ed il cabotaggio chiedendo al governo di misurarsi pubblicamente ed in modo concreto su questi temi essenziali per lo sviluppo del paese.

Libertini ha ricordato che non ha senso parlare solo di porti dimenticando tutti gli altri segmenti del sistema trasporti come le ferrovie, i centri intermodali, la flotta ed i servizi di frontiera. In Europa vince oggi il paese che riesce a coordinare nel modo più rapido e meno costoso il proprio sistema di trasporti. In Italia invece cosa succede? Non solo non esiste, come in altri paesi, una regia unica del sistema dei trasporti ma abbiamo un ministro della Marina mercantile che si illude di modificare gli enormi ritardi ed i costi altissimi del nostro sistema semplicemente privatizzando i porti, regalando soldi pubblici a fondo perduto agli armatori privati ed eliminando le compagnie portuali.

L'ipotesi legislativa del Pci parte invece dal presupposto che occorra intervenire sull'intero sistema del trasporto marittimo, in cui introdurre criteri di produttività ed efficienza.

Il sen. Lovrano Bisso ha analizzato in modo particolareggiato le due proposte di legge. Con la prima si propone di realizzare gli otto sistemi portuali previsti dal piano nazionale dei trasporti. Gli otto enti di sistema dovrebbero essere dotati di rilevanti poteri su tutto il sistema dei trasporti2marittimi assorbendo poteri e funzioni degli attuali consorzi autonomi portuali.

La gestione di ogni singolo porto, secondo il progetto del Pci, dovrebbe essere affidata ad un unico ente, capace di garantire la massima efficienza imprenditoriale valutable in termini di produttività e di economicità. Questa gestione dovrebbe essere affidata o alla compagnia dei lavoratori portuali operante come impresa oppure ad una società per azioni a prevalente capitale pubblico promossa dall'ente di sistema e aperta alla partecipazione di tutte le componenti operative dello scalo, ivi compresa la compagnia dei lavoratori portuali. È prevista anche una terza ipotesi, quella di un altro soggetto, di natura imprenditoriale che garantisca però il carattere pubblico del porto.

La seconda proposta di legge prevede una serie di disposizioni capaci di trasferire una quota rilevante del trasporto merci, fra il nord ed il sud, oggi effettuato su gomma, sulla ferrovia e su una flotta di cabotaggio. Ipotesi che, se realizzata, consente enormi risparmi di denaro e, particolare non marginale, di ridurre il congestionamento sulla rete stradale e l'inquinamento dell'ambiente.

«Su questi temi vogliamo misurarci col governo nel Parlamento e nel paese – ha detto Libertini – e la nostra preoccupazione è quella di non trovare una adeguata controparte. Ci troviamo di fronte ad un solo disegno di legge del ministro della Marina mercantile, quello che elimina le compagnie portuali attraverso una serie di provvedimenti, e all'annuncio che ne esiste un secondo, già approvato dal Consiglio dei ministri ma non ancora scritto in cui si dice di voler costituire i sistemi portuali solo come enti consultivi, privi di poteri, avocando al ministero ed accentrando a Roma tutte le decisioni più importanti che riguardano i singoli scali italiani e lasciando in vita gli attuali enti e consorzi».

«Se ci venisse dimostrato che il sistema delle compagnie blocca lo sviluppo dei porti noi non le difenderemmo – ha concluso Libertini – perché la nostra logica è quella della competitività. Noi riteniamo però che le compagnie, trasformate, sia pure a fatica, in imprese, siano lo strumento più moderno e agile per far fronte all'evoluzione dei traffici»

Telecomunicazioni

Slitta la Superstet? Continua tra Psi e Dc il gioco dei veti

Gran lavorìo di «lobbies» per l'accordo con l'Italtel mentre tra Dc e Psi non si risparmiano i colpi per la gestione dell'Iri e delle superaziende. Il sottosegretario alle Poste Tempestini (Psi) caldeggia la soluzione Att e annuncia il contrordine: «Un grande accordo globale non è poi così decisivo». La Ericsson rilancia oggi a Roma con i suoi due grandi capi, Werthén e Svedberg. Slitta la SuperStet?

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

MILANO. Più chiaro di così l'onorevole Tempestini non avrebbe potuto essere. Dopo aver avuto una serie di incontri in Cina per discutere accordi di collaborazione nel settore, ha spiegato ad un gruppo di giornalisti che in fondo si è scritto e fantasticato troppo sull'alleanza delle telecomunicazioni italiane. E così mentre all'Italtel e alla Stet continuano a ripetere fino alla noia che il solo futuro auspicabile è un accordo globale del gruppo italiano con un partner straniero che offra risorse tecnologiche e di ricerca adeguate alla competizione internazionale e sbocchi di mercato per i prodotti nazionali, il sottosegretario socialista alle Poste avvisa che è meglio non farsi illusioni visto che l'Italia è e resterà debolissima nel mercato dei grandi servizi a valore aggiunto via telefono.

Confusione, veti incrociati, rischi di rinvii: elementi di una bufera nella quale si trova ad esempio il progetto della SuperStet. Alcuni ambienti della maggioranza ritengono decisivo un vertice tra i cinque partiti che si dovrebbe tenere entro la settimana dopo che il ministro repubblicano alle Poste ha detto di voler forzare i tempi della riforma. Ma che cosa c'è di decisivo in una vicenda che si trascina da un anno? Quando la Dc annunciò di volere la riunificazione di Sip, Telespazio, Italcable e Asst con l'obiettivo di gestire in prima persona la modernizzazione del settore in vista del '92 (in parallelo analogo progetto riguardava Finmeccanica e Italstat), tutti furono d'accordo. Poi è arrivato il momento dei bastoni tra le ruote: interi settori delle amministrazioni coinvolte (le poste innanzitutto, l'Asst), serbatoi di consensi elettorali e di gestione di marca dc, hanno cominciato a prendere le distanze. Ente unico significa un solo consiglio di amministrazione, un solo centro di comando, una semplificazione che cancella estese platee di organismi e persone che gestivano le varie amministrazioni. In secondo luogo la guerra aperta tra Dc e Psi sugli equilibri negli assetti di comando delle supersocietà: mentre il Psi fa scattare l'operazione anti Prodi mette il veto sulla SuperStet. All'idea originaria di far decollare una sola società di comando delle telecomunicazioni si contrappone l'idea di tenere in piedi la Stet nella quale far confluire Sip, Italcable e Azienda di Stato. Così Mammì non riesce a mantenere quanto aveva promesso pubblicamente e cioè presentare il suo progetto di riforma entro il 4 novembre. In questo modo i socialisti contrasterebbero la prevalenza democristiana nei posti chiave alla SuperStet. Qui nasce la pressione socialista per unificare subito la telefonia di base.

Per il partner straniero il gioco corre sul filo dei rapporti internazionali cui tiene ciascuno dei partiti in lizza. Fino a una settimana fa l'ago della bilancia sembrava pendere sulla Siemens tedesca, ma ultimamente l'At&t americana avrebbe guadagnato dei punti. A quanto risulta all'*Unità*, il gruppo ha chiesto di accelerare la trattativa su basi nuove indipendentemente cioè dalla possibilità di combinare anche un'intesa con l'Olivetti. Per il Psi, stando alle parole di Tempestini, la sponda americana è la più sicura avendo «le carte più in regola» degli altri. In seconda posizione la Siemens, secondo lo schema tecnico in mano all'Iri.

la carica del caffé più l'energia del cioccolato

Pocket Coffee FERRERO

al lavoro, a casa, a scuola, in viaggio