



Mario Schimberni

Ferrovie I sindacati già sul piede di guerra

PAOLA SACCHI

ROMA. Come era prevedibile, il caso è scoppiato. E sulle Fs ora rischia di abbattersi una violenta ondata di scioperi. Il ministro Santuz ha convocato per oggi i sindacati. Dire che la tregua tra il commissario Schimberni ed i sindacati si è già rotta sarebbe errato e semplicistico. Perché tregua non c'è mai stata per il banale fatto che non hanno avuto praticamente il tempo di conoscersi. Quello che è veramente in ballo è il mandato «politico» dato dal governo al commissario. Oggetto della contestazione dei sindacati è il disegno di legge del ministro Santuz di riforma delle Fs che, corretto rispetto alla struttura originaria, sarà riportato venerdì al Consiglio dei ministri. Non c'è ancora nulla di ufficiale. Ma sembra che in queste ore ci sia un tira e molla tra Dc e Psi che rischia di far passare la privatizzazione di fette consistenti delle Fs. Disegni il cui alliere principale, non sgradito ai settori decisivi della Dc, sarebbe De Michelis. Possibilità di privatizzazione sono già previste nella struttura originaria del disegno di legge di Santuz. Parole di fuoco e scontri sono venute dai dirigenti delle federazioni trasporti di Cgil e Cisl. Luciano Mancini, segretario generale della Filt Cgil, non ha esitato ad affermare che se passerà il progetto della privatizzazione «si rischia sotto Natale un'esplosione spontanea del conflitto con tutte le conseguenze negative per gli utenti». Mancini chiede quindi che si apra subito il «contronot». Non meno duro è il segretario generale della Fit Cisl, Gaetano Arconti. «Lo schema di disegno di legge - afferma - che modifica la legge di riforma 210 dell'86 dopo gli ulteriori correttivi subiti in Consiglio dei ministri è diventato un guazzabuglio in cui emerge dal quale emerge una confusa volontà di privatizzazione: la ridefinizione della figura di un presidente che assume tutti i poteri con una scarsa possibilità concreta di esercitarli; un potere di vigilanza del ministro che viene esercitato anche sui singoli atti prodotti dagli uffici centrali e periferici. Si può dedurre che i poteri del presidente - possono - solo esplicarsi in direzione della liquidazione dell'ente pubblico. La nostra risposta sarà immediata e durissima».

«Se venisse confermata la privatizzazione - ha osservato - Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Filt Cgil - sarebbe un enorme regalo ai grandi gruppi che hanno modellato in modo patologico il sistema trasportistico nazionale dominato dal trasporto su strada e dalla motorizzazione privata». «La lotta dei ferrovieri - tiene però a sottolineare la Turtura - non sarà una lotta corporativa. Questa patologia, infatti, contraddice gli interessi del sistema economico nel suo insieme e porta l'Italia fuori dell'Europa. I ferrovieri in queste ore devono far sentire la loro pressione e la loro proposta per un rilancio delle ferrovie pubbliche capaci di interrelarsi con le altre modalità di trasporto da posizioni primarie e di efficienza». Intanto, Dc e Psi continuano a litigare sul riassetto del vertice. Ormai sull'ingresso o meno di Felice Santonastaso, direttore dell'Istituto, è un'altezza quotidiana. Jeri c'era chi dava per tramontata la sua candidatura ad amministratore delegato delle Fs che sarebbe particolarmente gradita ad ampi settori

Contrattare in fabbrica / 2 Nel capoluogo ligure le conseguenze del declino «manifatturiero»

Ma nelle aziende a tecnologia avanzata il sindacato fa buoni accordi
Dai siderurgici ai nuovi tecnici l'etica della professionalità

Noi genovesi, operai un po' speciali

Professionalità, valorizzazione del mestiere, alta sindacalizzazione. Su questo «tracciato» si ritrovano gli operai genovesi, protagonisti di innumerevoli lotte, attenti alle cause nazionali e sociali. Ma cosa sono diventati oggi con il restringimento della base produttiva e ventiduemila posti in meno nella siderurgia, nella cantieristica, nel settore alimentare?

DAL NOSTRO INVIATO
LETIZIA PAOLOZZI

GENOVA. La schiuma della colata schizza via. Scorie o schegge di fuoco lanciate dal portellone del forno elettrico. Intanto i tubi che pompano ossigeno hanno un susulto. Ora ballano di moto proprio. In ventiquattro ore sei, sette colate. Ogni colata 115 tonnellate di acciaio speciale. Lo produce il più vecchio stabilimento siderurgico genovese, in quella specie di bunker che è la sinistra, dove si incontra chi grida «Viva Stalin» e accanto gli altri, quelli che vogliono una democrazia economica con l'assunzione, ineludibile, di un elevato livello tecnologico, troppo semplice sarebbe tracciare la divisione tra conservatori e innovatori. Piuttosto, nel febbrile e per certi versi drammatico dibattito di questo periodo, uno dei punti riguarda proprio la contrattazione aziendale. E come si muove rispetto alla centralizzazione, pur necessaria, delle relazioni industriali.

Dopo Pomigliano d'Arco, vediamo cosa succede a Genova.

Paolo Perugini, segretario regionale Fiom: «Le vertenze non vanno male. Si sono firmati dei buoni contratti, persino un accordo unico per le piccole aziende. Non è vero che la Fiat faccia lo stile delle relazioni industriali». E Andrea Ranieri, segretario regionale Cgil: «La centralità della Fiat rappresenta in fondo un paradigma dei padroni; suggerisce un legame tra vittima e carnefice che somiglia a quello del film della Cavani. Nessuno pensa di prenderlo ad esempio».

D'altronde, «noi operai genovesi» non c'entrano niente con l'operaio massa di Mirafiori. Però Genova, luogo dei disegni strategici e dei grandi comitati dell'industria pubblica, dove la sinistra, pur nella sua conflittualità, dell'industria pubblica aveva sposato alcuni elementi forti: produttività, sviluppo, idea di una classe operaia nazionale, è in crisi.

A Campi, 240 miliardi spesi dall'80 a oggi per la «colata in pressione», hanno dismesso gli occhiali: l'elemento giallo ormai se lo tengono sotto il braccio. Benché il rumore a momenti sia da cataclisma: 120 decibel. «Qui dentro non ti ci realizzano. Nessuno nasce si-

derurgico», nemmeno Nedo Parolini, operaio di VI livello, entrato a Campi nel '61, un figlio che vuol studiare da ingegnere boschivo. 1.400.000 in busta-paga. «Compagni, ricordatevi di Campi: gridò Parolini per sedare i fischi al vesindacato in piazza De Ferrari, durante l'ultimo sciopero generale «ma piangere non piangevo: a forza di strillare nel corteo mi si era abbassata la voce».

Ventiduemila posti in meno in dieci anni. Il restringimento della base produttiva si tocca con mano: nella siderurgia, nella cantieristica, tra gli alimentari, insomma nelle aziende con bassa professionalità. Cassintegrati e richieste massicce di prepensionamento. Franco Frattini, 53 anni, dal '60 alla Italmobiliare, un'idea forte della politica aziendale, da «Italmobiliare» ad «Alitalia»: «Non ho visioni tecnocratico-corporative e qui Fantozzi non ci abita più da quindici anni, ma guardo agli operai moderni, ai tecnici e alle politiche professionali basate sulla valorizzazione del mestiere. Come progettista già sapevo cosa sarebbe avvenuto alla forza-lavoro». Peccato che i termini della democrazia industriale in Italia siano merce rara anche se l'impiegato Fantozzi, succube del paternalismo padronale, sembra in via di estinzione.

E il sindacato? «Se vince Darwin, cioè la selezione naturale per i dirigenti, ne usciranno filosofeggiati Frattini. Ma Darwin forse non teneva conto che la selezione naturale avrebbe colpito soprattutto i diretti». Nemmeno Romano Prodi lo prevedeva. In tempi a noi più vicini, quando se ne andava in giro ad esaltare le magnifiche sorti e progressive

progettista, il ricercatore, vogliono un salario basato «sulla valutazione del saper fare e del voler fare» (Perugini). E quelli della Marconi: «Ci butto dentro del mio. Do un contributo e con soddisfazione».

La multinazionale Marconi, un numero alto di suicidi tra gli scienziati (inglesi) che ci lavoravano, ha chiuso con oltre trenta miliardi di utile e un incremento in tre anni di trecento persone. Ma in una azienda di questo genere il delegato di fabbrica stenta a conoscere il ciclo produttivo. E non si può pensare di combattere con piccoli reparti corazzati.

Silvano Chigliano, Eascontrol, sistemi di automazione per i processi continui, partito progettista a 1.350.000 al mese, problema principale lo stesso: giacché questo lavoro ha bisogno di un impegno notevolissimo oltre alla necessità di rispettare i tempi e stare nei costi, legge Dahrendorf e giudica quasi impossibile fare sindacato «se non ci sono strumenti di governo della distribuzione individuale. Tutti chiedono di essere misurati, valutati, premiati». Siccome l'unico strumento in mano al

lavoratore è il passaggio di categoria, assolutamente saturato, la contrattazione si riduce a poco o niente, «il 50% di noi sta tra il VII e l'VIII livello».

Per Chigliano il sindacato si muove lungo una linea rivendicativa obsoleta «con una base sempre più piccola e un vuoto di rappresentanza rispetto alle piccole imprese». Il fatto è che se la contrattazione nasce da un mandato dei lavoratori, dovrebbe comprendere non solo la fabbrica, il suo cuore cioè l'organizzazione del lavoro, ma anche il territorio. Quando si pronuncia la parola magica: reindustrializzazione, dalla fabbrica bisogna uscire.

Secondo Paola Pierantoni, Fiom genovese, che ha realizzato una ricerca sull'atteggiamento dei lavoratori metalmeccanici verso la contrattazione aziendale (200.000 questionari compilati, pubblicazione su *Temo*), il rapporto con il sindacato si è allentato per tanti motivi: tra gli altri la nascita di mestieri «contro il sindacato, l'aumento del peso specifico dell'artigianato e la crescita degli impiegati». «Soffriamo per una insufficienza di proposte che vadano a con-

Sempre di più le aree libere ma le imprese scappano

C'è un paradosso tutto genovese: chiudono le vecchie industrie lasciando inutilizzate vaste aree, ma le aziende che hanno bisogno di spazio non lo trovano e vanno via dalla città. Il problema è il costo delle aree, il ruolo della proprietà (in gran parte pubblica), e la gestione urbanistica (debolissima da parte del pentapartito). Il sindacato pensa di farne obiettivo di contrattazione.

PAOLO SALETTI

GENOVA. Il tonno, i biscotti e i cioccolatini lasciano la città. Non come prodotti, naturalmente, ma come industrie. Dopo la «Saiwa», una delle maggiori industrie del biscotto di proprietà dell'americana Nabisco, che sta completando il trasferimento a Capriata d'Orba, e l'«Aur», industria dolciaria che intende trasferirsi nel basso Piemonte, anche la «De Langiade Grancelli» produttrice del «tonno insuperabile» va via, a Sud, alla periferia di Foggia. Tutte industrie in attivo, con problemi di sviluppo, che de-

cidono di ampliarsi e non potendo fare a Genova vanno altrove. Ma non solo le industrie; se ne vanno anche piccole e medie aziende artigiane, un centinaio lo scorso anno, hanno trovato capannoni adatti alle loro necessità nel basso Piemonte, in Emilia, in Lombardia. Il nodo che impedisce lo sviluppo dell'economia è la mancanza di aree a disposizione che in fondo producono il medesimo risultato - il loro alto costo. Questione cruciale di cui molto si discute in queste settimane a Genova, soprattutto dopo l'accordo



La Torre di San Benigno, uno dei nuovi grattacieli di Genova

progettato. Non è però da sottovalutare la possibilità che qualche imprenditore pensi di trasferire la propria azienda nell'area ex Campi magari per liberare l'area di sua proprietà in cui si trova e farci una bella speculazione immobiliare. Cose già capitate.

Molti imprenditori privati genovesi si sono da tempo buttati sul palazzinaro, presentando al Comune una valanga di progetti in cui si chiede la trasformazione urbanistica di aree industriali in aree fabbricabili. Il petroliere Carone offre alberghi, istituti di

cultura, residence e ipermercati.

Questo gran lavoro sulla carta evidenzia in che misura si stia sviluppando il nuovo attacco alla città pensata ormai in misura crescente come una vasta area fabbricabile in cui sia possibile realizzare, attraverso la speculazione immobiliare, gli utili ben più difficilmente perseguibili o del tutto perduti dall'imprenditoria tradizionale. Questo gran lavoro di progettazione - valga per tutte l'idea firmata dall'architetto americano Portman di costruire nel porto medioevale il più alto grattacielo d'Europa - non nasce a caso. C'è, è vero, la pioggia di miliardi che dovrebbe abbattersi sulla città con la reindustrializzazione e le manifestazioni del 1992 per il quinto centenario della scoperta dell'America, ma a calamitare vecchi e nuovi consensi del cemento c'è soprattutto un terribile vuoto progettuale provocato dall'inesistenza di una giunta comunale, paralizzata dai dissidi e non in grado di proporre un'idea di città.

Il vicepresidente degli industriali ha voluto «ringraziare il sindacato che, primo in Italia, si è reso disponibile a concordare un accordo sano, che avrà senza dubbio seguito su scala nazionale».

Venendo ora al dispositivo dell'accordo, tutti gli interlocutori hanno sottolineato il fatto che, rispetto a decisioni unilaterali delle imprese, ora esiste un punto-quadro cui fare riferimento.

Capo primo, l'Assindustria individuerà presso le associate le eccedenze strutturali di personale quindi, previa verifica tra le parti, si andrà a costituire una lista di mobilità nominativa dove verranno precisate le mansioni e la categoria di inquadramento di ogni lavoratore. Tutte le informazioni saranno raccolte da una apposita commissione tecnica paritetica composta da organizzazioni imprenditoriali e sindacali, la quale avrà il compito di costruire un programma di corsi di riqualificazione professionale, affidati agli enti di formazione per cassintegrati a zero ore.

Il punto secondo dell'intesa mira ad attenuare le difficoltà che si riscontrano nel far coincidere domanda ed offerta di lavoro, con particolare riferimento ai giovani che superano i 29 anni di età e sono iscritti da oltre sei mesi nelle liste di collocamento. Essi verranno chiamati nominativamente ed assunti dalle aziende previa formazione professionale della durata di un anno.

L'accordo con l'Api (l'Associazione delle piccole imprese), pressoché analogo nella sua struttura, contiene «alcuni punti in più», come hanno affermato i sindacalisti: riguarda l'inserimento dei lavoratori handicappati e di lavoratori provenienti da paesi estranei alla comunità europea, nonché la promozione dell'occupazione femminile e la qualificazione dei giovani.

Bologna Accordo per gestire la mobilità

DALLA NOSTRA REDAZIONE
REMIGIO BARBIERI

BOLOGNA. Per alcuni anni l'Assindustria bolognese ha accusato i sindacati, soprattutto la Cgil di voler esercitare un «laboratorio conflittuale» per mettere in difficoltà le aziende.

Una affermazione gratuita e infondata. Lo strale è stato rivolto a demonizzare la contrattazione integrativa che però, come hanno messo in risalto i dati di fatto (quote di mercato, fatturato, utile), produce elementi di crescita. C'è adesso una netta inversione di tendenza. Gianandrea Rocco di Torpedula, vicepresidente della Associazione industriali, un'ora dopo la firma del protocollo che presiede al governo della mobilità dei lavoratori in cassa integrazione ha spiegato alla stampa, preventivamente convocata, che è sorta una «novità assoluta sul piano nazionale», che fa seguito ad iniziali «momenti di difficoltà ed incompiuti».

Va subito detto che nel Bologna sono stati raggiunti finora diverse centinaia di contratti integrativi aziendali anche se non mancano aziende dove i negoziati sono più aspri (la Sabiem ascensori, la Casarola rotabili ferroviari, la Siap apparecchi di precisione per darme alcune). Ma per tornare all'importante tema, essa è il portato di un lavoro molto attento volto a risolvere il problema della manodopera che il processo di ristrutturazione industriale ha reso eccedente sospingendola nella sacca della cassa integrazione straordinaria o nelle liste dei disoccupati. Pur senza rivendicare le primogeniture dell'intesa, i segretari dei sindacati (Duccio Campagnoli, Cgil; Rino Bergamaschi, Cisl; Franco Martelli, Uil) hanno subito dopo affermato che essa giunge un anno dopo la presentazione di una piattaforma per la gestione della riforma del collocamento, i contratti di formazione-lavoro, la formazione professionale, la mobilità o cassa integrazione.

Un altro accordo separato
Borletti, ora è la Cisl a non firmare

PAOLA SOAVE

MILANO. Erano 11 anni che la Veglia Borletti si firmava accordi solo sulla cassa integrazione; questa volta, pur in presenza di un drastico piano di ristrutturazione aziendale, dopo otto mesi di vertenza si è raggiunta un'intesa che tocca tutti i punti della piattaforma sindacale. In attesa delle assemblee e del referendum previsto per giovedì 15, l'accordo è stato siglato dalla Uil e già firmato dalla Fiom, mentre la Fim ha deciso almeno per il momento di non sottoscriverlo. Ancora una volta, dunque, i sindacati si dividono su un accordo in un'azienda appartenente alla Fiat. Il giudizio non è trionfalistico da parte della Fiom - il segretario milanese Ermes Riva lo definisce un accordo «sofferito ma necessario» - ma la Fim critica aspramente tutti i punti, mettendoli a paragone con le richieste iniziali. Nanda Garavaglia, che ha partecipato alle trattative per conto della Fim sottolinea ad esempio che si prevede un aumento dei carichi e dei tempi di lavoro (calcolando circa 35 minuti in più al giorno), mentre l'aumento salariale è inferiore alle 100mila lire (sono 98 al quarto livello) di fronte a una richiesta di 160mila. In particolare le posizioni divergono sulla parte riguardante il «salario per obiettivi» che è tra le principali novità di questo accordo.

Ermes Riva replica: «Al contrario, si è riusciti ad introdurre un meccanismo di aumenti legati a fattori obiettivi e controllabili (a differenza dell'accordo Fiat, dove si par-