

Bagnoli Rimangono rabbia e incertezza

NAPOLI Il clima attorno all'Italsider resta teso, lo dimostrano le dichiarazioni di alcuni rappresentanti del consiglio di fabbrica i quali mostrano di non fidarsi più delle promesse del governo. Lo dichiara esplicitamente Aldo Velo, il quale ripete che dopo tanti inganni non bastano alcune parole per rassicurare i lavoratori dello stabilimento siderurgico. «Lo ripetiamo, non abbiamo alcuna intenzione di rimanere inerti di fronte ai tentativi di chiudere l'area a caldo».

A non rasserenare i lavoratori di Bagnoli ci sono, inoltre, le dichiarazioni, insolitamente temporese rese da alcuni esponenti della Cee i quali hanno affermato chiaro e tondo che l'accordo sottoscritto da Fracanzani assicurava la chiusura dello stabilimento partendo dal momento in cui il governo dovesse ritornare su questa decisione della commissione della Cee potrebbe bloccare l'autorizzazione al governo italiano al versamento degli aiuti alla propria siderurgia, se non provocare l'imposizione di dazi interni. Un dikat bello e buono che certamente non rende più tranquillo lo stato d'animo dei 3500 caschi gialli.

Le dichiarazioni, a caldo degli esponenti sindacali, delle decisioni governative sono abbastanza caute. Proprio a causa della giornata festiva non è stato possibile effettuare una valutazione complessiva delle decisioni dell'esecutivo. Dalle opinioni raccolte comunque appare chiaro che a Bagnoli si manterrà lo stato di agitazione fin tanto quando non emergeranno fatti concreti che assicureranno la completa sopravvivenza dello stabilimento flegreo. Molti sono convinti che comunque è stato compiuto un primo passo e che nelle prossime settimane la commissione tecnica potrà accertare che lo stabilimento di Bagnoli è competitivo sotto tutti i punti di vista.

Già da oggi comincerà, infine, la preparazione dello sciopero generale di mercoledì 12. La giornata di astensione generale dal lavoro, su proposta della Cgil, è stata anticipata di un giorno. In concomitanza dello sciopero una delegazione di sindacalisti e amministratori comunali di Napoli, si incontrerà con i rappresentanti del governo.

Intanto, il segretario nazionale della Fertra, Agostino Conte, ha dichiarato che «non è mai esistita una ipotesi di investimenti su Bagnoli la cui cifra ammontasse a 930 miliardi di lire, come in questo modo si può leggere su alcuni giornali. Una cifra significativa ma pur sempre molto lontana dai 500 miliardi» ha aggiunto - «tra i circoli sindacali si era discusso di rifare completamente l'area a caldo di Bagnoli e nella logica dei due milioni di tonnellate di prodotto finito. L'attuale Bagnoli non ha bisogno di investimenti significativi, quelli necessari sono normali investimenti di manutenzione». Conte ha quindi affermato: «Già oggi Bagnoli, con un accordo sindacale sugli organici che siano pronti a fare in qualunque momento, è in pareggio se non in leggero attivo. Quindi ora c'è solo un modo per mettere fine a questa storia, ed è quello di fare questo accordo sindacale e portare tutta Bagnoli all'interno dell'Iva».

Il fatto che il destino di Bagnoli venga deciso fra sei mesi ha suscitato invece molti interrogativi nel partito repubblicano. In una nota pubblicata sulla «Voce» si legge infatti che «fino a ieri è affermato che il mantenimento dell'area a caldo di Bagnoli avrebbe richiesto investimenti ulteriori per migliaia di miliardi, tali da rappresentare oneri finanziari insostenibili, dati i livelli di redditività dell'impianto in questione. Si è quindi - si domanda la «Voce» - o si giungerà a diverse conclusioni? «Se ne discuterà a giugno» - conclude la «Voce» - ma l'interrogativo che poniamo al governo è se tra qualche mese alle questioni aperte sul futuro di Bagnoli sarà ragionevolmente possibile rispondere in modo opposto a quello attuale».

Il progetto del governo dimentica le aree siderurgiche minori Migliaia di lavoratori senza sicurezze sul proprio futuro

12.000 caschi gialli dimenticati

Napoli, Taranto, Genova, Terni. Sono le città ormai da un anno sulle prime pagine dei giornali di tutta Europa ogni volta che si parla di acciaio. Ma la siderurgia italiana non è soltanto questa. Anzi, le aree «minori» (è solo una definizione di comodo) saranno sottoposte a tagli anche quantitativamente più forti. Però nel piano presentato dal governo a loro non si fa cenno.

ANGELO MELONE

ROMA Di loro nel piano di ristrutturazione presentato con tanta enfasi da Fracanzani nel giorno in cui il governo è stato costretto ad una affannosa marcia indietro su Bagnoli, non c'è traccia. «Loro» sono i 12.724 lavoratori del settore siderurgico che risultano essere «in eccedenza» nelle sette aree siderurgiche che italiane anch'esse colpite dalla ristrutturazione. Per la precisione sono addirittura quattrocento in più dei 12.321 loro colleghi (di lavoro e, vista la situazione, di annunciate sventure) «eccedenti» appunto nelle aree di Bagnoli, Campi (Genova) Taranto e Terni.

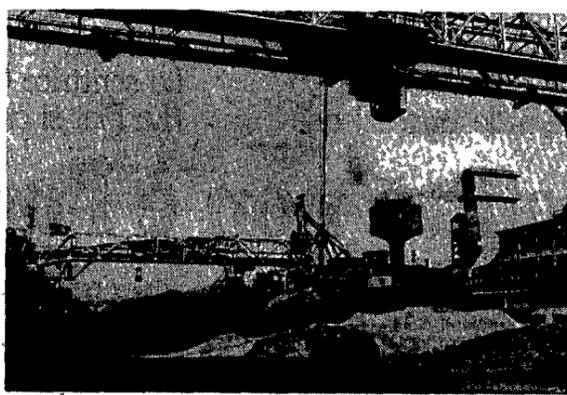
Nessuna guerra tra poveri, ci mancherebbe solo questo. Soltanto la conferma di una assoluta incapacità del governo guidato da De Mita - dopo un anno di trattative, accordi, proposte via via modificate - di avere un'idea per dirigere uno dei settori più complessi dell'economia nazionale e tra i più esposti alla concorrenza e ai contraccolpi provenienti dalla Comunità europea (e non solo da essa). Il ragionamento che da tempo i sindacati conducono su Bagnoli (e ricordano ieri da esponenti comunisti) ne è un esempio stringente. Come possono i responsabili dell'Iri e della siderurgia pubblica pensare di operare tagli che costringerebbero l'Italia a divenire un paese importatore di acciaio (per giunta in una fase di rosso sempre più profondo della bilancia dei pagamenti)? E come proporre che il nostro paese (in questo unico nella Cee) sia costretto a produrre addirittura meno acciaio di quanto ne consuma per decisione dei suoi stessi governanti?

Sono queste alcune delle conclusioni a cui portano le decisioni prese a fine dicembre dalla competente commissione comunitaria a Bruxelles e difese dal ministro Fracanzani fino all'inizio di «marcia indietro» di giovedì 8. D'altra parte la Cee ha subito risposto di aver agito basandosi su un piano presentato dal governo italiano e questo è il vero aspetto grave della questione, non tanto l'ovvio interesse di altre «grandi potenze dell'acciaio» ad indebolire il partner italiano, per altro l'esecutivo della Cee ha insistito, sottolineando di non aver ancora ricevuto dall'Italia «notifiche di decisioni diverse da quelle concordate né comunicazioni ufficiali di quanto discusso dal Consiglio dei ministri italiani». Diamo tempo alle poste di svolgere il loro

lavoro resta chiaro, comunque il «pasticcio» su cui De Mita è stato costretto (per ora) a tornare indietro. Un episodio - dice il commissario Cee Carlo Ripa di Meana - che «diminuisce la credibilità dell'Italia e la fa contare meno quando si delimitano le regole del gioco», regole rispetto alle quali Ripa di Meana ripete una contestazione ormai ufficiale a Bruxelles: «A un paese che contiene al Regno Unito il ruolo di quinta potenza economica mondiale non è più consentito ottenere indulgenze alle regole del gioco comunitario».

Da qualunque parte la si guardi, dunque, la politica del governo per la siderurgia appare assolutamente nebulosa. E le gravi omissioni nel piano di ristrutturazione delle quali parlavamo all'inizio ne sono la conferma. Nelle aree della Val d'Aosta, di Piemonte, Friuli, Lombardia, Veneto, Toscana e Lazio i lavoratori in eccedenza sono oltre 12 mila. Ma anche dopo il passaggio di una parte delle attività ai privati non rimarrebbero fuori (in esubero) oltre ottomila. Di tutti questi il governo non parla. D'altra parte la Cee ha subito venturo felle importanti delle economie di numerose zone del paese. Gli unici riferimenti si possono trovare nel programma quadriennale dell'Iri. Per le aree in questione si parla della creazione di massimo 4.700 nuovi posti di lavoro. Ma, attenzione, il legame in questo caso è indiretto perché il piano in riguardo solo i possibili incrementi occupazionali, non la ristrutturazione per impianti siderurgici che il governo - agendo in questo modo - ha praticamente deciso di chiudere senza contropartite.

Un altro esempio dell'incapacità di De Mita e Fracanzani Intanto la Cee insiste: «L'Italia perde autorevolezza»



Il deposito di materie prime dell'Italsider di Bagnoli

La mappa delle aree «minori»

«Mappe dell'industria siderurgica che non compare nel piano distribuito giovedì a palazzo Chigi, la prima cifra si riferisce alle eccedenze, quella successiva agli esuberi dopo le cessioni a terzi»

Area siderurgiche	Eccedenze	Esuberi
Valle D'Aosta	721	721
Piemonte	3.147	2.443
Friuli	1.217	179
Lombardia	5.317	3.539
Veneto	623	113
Toscana	1.495	1.005
Lazio	204	204
TOTALE	12.724	8.204

Il piano siderurgico prevede il blocco della produzione sin dal prossimo marzo Ma nella fabbrica di Sesto San Giovanni (l'ex Breda) nessuno sapeva nulla

Deltasider chiude: lo si sa dai giornali

Lavorare di notte per tener dietro alle commesse e scoprire dal giornale che ti chiuderanno la fabbrica fra tre mesi. Questo capita agli operai della Deltasider di Sesto San Giovanni che a furia di tagli e sacrifici oggi hanno portato in attivo lo stabilimento. Anche i privati vorrebbero questa fabbrica, ma l'Iri vuol sacrificarla per razionalizzare la produzione a Piombino.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO «C'è caduto un sasso sulla testa. La nostra condanna, la chiusura della fabbrica a marzo, con addirittura nove mesi di anticipo rispetto al piano della siderurgia l'abbiamo letto sui giornali». I 580 operai della Deltasider, la vecchia gloriosa Breda Siderurgica di Sesto San Giovanni a questa condanna, scritta nella direttiva Cee, si rifiutano di credere, e hanno delle ragioni molto solide. La prima è quella che dopo decenni di conti in rosso e di finanziamenti statali a perdere di vista, Deltasider guadagna «Lavoriamo a turni pieni, giorno e notte, sabato compresi, Sant'Ambrogio e Immacolata e Befana». E infatti il incontro nella fabbrica che funziona in una Sesto gelata,

silenziosa e deserta. «Abbiamo detto no alle dimissioni, ma per il resto garantiamo una flessibilità e una produttività che nessuno dei grandi impianti rigidi, da Taranto a Piombino, saprebbe mai fornire». Infatti da 2.600 che erano solo quattro anni fa, dopo la chiusura degli impianti a caldo sono rimasti 930, e adesso in 580, pur con ammodernamenti e automazioni, reggono ancora l'intero impianto di finitura.

Hanno stretto i denti, hanno sopportato i tagli e l'aggravio di fatica con una cosa molto precisa nella testa. «Ci hanno detto che in siderurgia bisogna resistere chi arriva al massimo, ma noi non abbiamo mai pensato di vendere la fabbrica. Ci abbiamo creduto. Adesso siamo un gioiello uno stabilimento d'avanguardia. Sappiamo ad

dattura, e con certezza, che abbiamo lavoro garantito fino a metà del '90. Siamo al livello delle migliori aziende private. La riprova è che i privati hanno chiesto più volte all'Iri di comprarci».

Già, perché nel frattempo il mercato, quello milanese in particolare, che ha bisogno di acciai di qualità e di una continua flessibilità della produzione, tira come non mai i privati hanno ricominciato a guadagnare e a espandersi, adesso sono loro a far politica verso la Comunità, a dettar legge sulla siderurgia pubblica, che non ha più né una politica né un prestigio per trattare a Bruxelles. E siccome l'Iri la Deltasider non gliela vuol vendere perché ne teme la concorrenza rispetto al suo stabilimento di Piombino, hanno lasciato che la Cee ne decretasse la

chiusura. Ma l'Iri, o meglio la nuova holding siderurgica, l'Iva, che dice? Conferma la direttiva Cee? Ufficialmente non dicono niente. La chiusura a marzo ce la siamo letta sul giornale, loro non hanno mai avuto il coraggio di dircelo. E probabilmente non intendono eseguire la direttiva. Sembrano che ci faccia chi chiederanno l'intensificazione dei turni? Avremo un incontro ufficiale nei prossimi giorni, nel quale noi esigeremo, senza altra alternativa, di entrare nell'Iva. E il posto per noi c'è. Questo nessuno ufficialmente lo dice, ma è ora di scriverlo tutti dobbiamo che la nostra produzione nel nostro lavoro e con questa produttività, la possa ma fare uno stabilimento rigido come quello di Piombino. E ci

ha amareggiato troppo veder scioperare i compagni di Piombino con la parola d'ordine della chiusura di Sesto per trasferirli le produzioni. La verità è che con agguanti e spostamenti, che noi accetteremo senza problemi se si può studiare perfettamente un'integrazione tra noi e loro. E si risparmierebbero molti miliardi di investimenti.

Già ma ci vorrebbe una politica industriale, ci vorrebbero piani, risorse, gruppi dirigenti capaci di prendersi le responsabilità. «Lo scoppio adesso lo sfascio in cui hanno lasciato la Finsider per vent'anni? Bisogna bruciare i pulitani nelle piazze per ottenere che si facciano le verifiche di produttività degli impianti? Siamo esterrefatti. Ma abbiamo le risorse per sopravvivere e non molteremo».

Bus, raddoppia il prezzo? Libertini: opposizione dura a un decreto che taglia i trasporti

Il Pci, per bocca del senatore Libertini, annuncia una durissima opposizione al decreto sui trasporti che prevede il dimezzamento degli investimenti annui. Anche le aziende del trasporto pubblico locale subiranno drastici tagli, mentre una parte della flotta pubblica verrebbe addirittura smantellata. Intanto il prezzo dei biglietti dei bus potrebbe venire raddoppiato in numerose grandi città.

ROMA Su decreti legge varati dal governo a fine anno c'è già stato in Senato un primo impatto polemico. Il Pci ha annunciato in aula la sua intenzione di rendere difficile la loro approvazione.

Intenzione che ieri il senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti della direzione del Pci, ha ribadito in particolare per il decreto sui trasporti. «Noi comunisti», afferma il sen. Libertini in una dichiarazione all'agenzia di stampa «Dire» - respingiamo nettamente sia la sostanza del decreto, sia il modo di procedere del governo. La polemica del parlamentare comunista è diretta anche contro la decisione del governo di trasformare in decreto quella che inizialmente era una delle leggi di accompagnamento della Finanziaria. «Abbiamo raccolto le firme per ottenere intanto che il decreto sia sottoposto in aula, al Senato, al previsto giudizio di costituzionalità», afferma ancora il sen. Libertini - e intendiamo agire con energia per rendere difficile la sua approvazione in legge o, almeno, per modificare le norme più nefaste». Lo scontro si aprirà già da martedì prossimo, quando il decreto comincerà a suo iter nella commissione Trasporti. «Registriamo espressioni nette di dissenso anche da parte di settori della maggioranza», sottolinea il sen. Libertini - pur messi di fronte a un decreto che rende più difficile la rottura della disciplina governativa. Dubbi sulla costituzionalità del provvedimento sono stati espressi dallo stesso presidente della commissione trasporti, il dc Bernardini, e sappiamo che sono previste riunioni dei gruppi dc e ps proprio per valutare la nuova difficile situazione che si è venuta a creare».

Che il decreto sui trasporti avrà vita difficile in Senato è dimostrato anche dal fatto che, come ricorda il sen. Libertini, «la commissione Trasporti ha deciso di mantenere intatto il vasto programma di audizioni che era stato previsto originariamente per la legge nel giro di dieci giorni si ascolteranno così le Regioni, i Comuni, le organizzazioni economiche, la Fedetrasporti, il commissario delle ferrovie, dirigenti dell'Iri, che costituiscono un vasto e compatto fronte del no». In realtà, con il decreto si adottano misure di grande portata e che riguardano l'intero sistema dei trasporti (trasporto urbano e regionale, l'esercizio ferroviario, i trasporti marittimi, la flotta pubblica, il trasporto aereo). Fin dal primo momento il Pci ha manifestato un'opposizione durissima che ha portato, al Senato, alla decisione di non concedere la sede legi-

slativa per la legge originaria (la 3200) il sen. Libertini ricorda le ragioni di questa opposizione. Intanto c'è il dimezzamento degli investimenti annui del fondo nazionale trasporti, ridotti a 400 miliardi per tutte le città italiane; mentre non sono previsti investimenti per i cosiddetti «progetti mirati» delle 13 grandi aree urbane venivano ridotte del 10% anche le sovvenzioni di esercizio per le aziende di trasporti il decreto prevede poi - con una norma che il sen. Libertini definisce «paradosale» - che le stesse aziende, le quali subirono una riduzione progressiva e programmata delle sovvenzioni, raggiungano il pareggio di bilancio in 5 anni. «In nessun paese del mondo», osserva il sen. Libertini - vi è un equilibrio tra costi e ricavi nel trasporto pubblico locale pretendere l'azzeramento del deficit equivale, in pratica, a uno strangolamento del sistema. Gli assessori delle grandi città italiane hanno già fatto sapere che l'applicazione di queste misure comporterebbe un aumento del prezzo dei biglietti a 800/900 lire».

Nel decreto del governo ci sono poi misure che, ricorda ancora il sen. Libertini, comportano pesantemente il bilancio di esercizio delle ferrovie per il 1989. «C'è un taglio di oltre 2.000 miliardi», dice il parlamentare comunista - con una compressione del bilancio di almeno 1.000 miliardi, di al di sotto di quella che tutti i tecnici definiscono la soglia minima necessaria. Ci saranno perciò problemi seri nella gestione del personale e si dovranno tagliare ulteriormente le spese di manutenzione. Altre misure che alimentano la dura opposizione del Pci riguardano quello che il sen. Libertini giudica «uno smantellamento di una parte della flotta pubblica, che sarà sostituita dai privati su numerose linee interne, mentre si prevedono cassa integrazione e prepensionamenti per i marittimi. Con ciò - sostiene ancora il sen. Libertini - gli armatori privati, che sono già sovvenzionati generosamente a più di zona, troveranno così nuovi motivi per attingere alle casse dello Stato». Il parlamentare comunista coglie in tutte queste misure contenute nel decreto un comune denominatore. «La posta in gioco ormai è chiara. Quello che in Parlamento è già stato battezzato il «decreto Fiat» mira a strangolare il trasporto pubblico per impedire che sorgano alternative alla cablica motorizzazione privata che sta affossando le città. Se vogliamo rompere il cerchio mortale della congestione e dell'inquinamento», conclude il sen. Libertini - occorre almeno modificare fortemente questo decreto».

Per i residenti in Sardegna l'aumento varerà tra il 15 e il 20 per cento. Aumenti consistenti sono previsti inoltre anche per il trasporto delle merci e delle auto (più 12 per cento). Gli aumenti delle tariffe sono, secondo la giunta regionale di sinistra nella sua prima riunione del nuovo anno, il ricambio delle tariffe Tirrenia, giustificato dai tagli nei sovvenzionamenti dello Stato, penalizza infatti in modo particolare la Sardegna e rischia di produrre - a giudizio degli amministratori regionali - un rialzo del costo della vita dell'isola, essendo questo fortemente condizionato proprio dal fattore trasporti (ogni anno vengono traghetti mediamente 140mila mezzi commerciali). Lo nuovo tariffario applicato dalla Tirrenia, i prezzi vengono aumentati del 15 per cento nella bassa stagione, del 25 per cento nei periodi di medio affollamento e del 38 per cento nell'alta stagione (vale a dire dal 20 luglio al 7

Traghetti con la Sardegna «Biglietti troppo cari» La Regione boccia gli aumenti della Tirrenia

CAGLIARI Se il governo non sospende immediatamente i forti aumenti tariffari in vigore da ieri sui traghetti della Tirrenia, la Regione sarda ricorrerà davanti alla Corte costituzionale. La decisione è stata annunciata dalla giunta regionale di sinistra nella sua prima riunione del nuovo anno, il ricambio delle tariffe Tirrenia, giustificato dai tagli nei sovvenzionamenti dello Stato, penalizza infatti in modo particolare la Sardegna e rischia di produrre - a giudizio degli amministratori regionali - un rialzo del costo della vita dell'isola, essendo questo fortemente condizionato proprio dal fattore trasporti (ogni anno vengono traghetti mediamente 140mila mezzi commerciali).

Lo nuovo tariffario applicato dalla Tirrenia, i prezzi vengono aumentati del 15 per cento nella bassa stagione, del 25 per cento nei periodi di medio affollamento e del 38 per cento nell'alta stagione (vale a dire dal 20 luglio al 7 settembre). Per i residenti in Sardegna l'aumento varerà tra il 15 e il 20 per cento. Aumenti consistenti sono previsti inoltre anche per il trasporto delle merci e delle auto (più 12 per cento). Gli aumenti delle tariffe sono, secondo la giunta regionale di sinistra nella sua prima riunione del nuovo anno, il ricambio delle tariffe Tirrenia, giustificato dai tagli nei sovvenzionamenti dello Stato, penalizza infatti in modo particolare la Sardegna e rischia di produrre - a giudizio degli amministratori regionali - un rialzo del costo della vita dell'isola, essendo questo fortemente condizionato proprio dal fattore trasporti (ogni anno vengono traghetti mediamente 140mila mezzi commerciali). Lo nuovo tariffario applicato dalla Tirrenia, i prezzi vengono aumentati del 15 per cento nella bassa stagione, del 25 per cento nei periodi di medio affollamento e del 38 per cento nell'alta stagione (vale a dire dal 20 luglio al 7



Una recente manifestazione degli operai di Campi

pacchi di aiutare il loro inserimento produttivo. Con i decreti emessi gode di scattano tutta una serie di provvedimenti di aiuto intelligenti fra i quali la possibilità di capitalizzare la cassa integrazione per chi voglia mettersi in proprio e sgravare i costi delle aziende che assumano esuberanti. «Controllando i testi dei decreti», dice Parolini - abbiamo anche intravisto la possibilità di allargare di un anno sino ai nati nel 41

possibilità di prepensione. Dovremo parlarne con l'Iva ed aprire una trattativa. Si tratterebbe in questo caso di altri 75 lavoratori in aggiunta ai 200 già prepensionati oggi».

Sommando tutti i benefici aziendali e legislativi i cassintegrati di Campi potranno contare su un trattamento mensile di 1 milione e 300 mila lire garantito per un massimo di due anni più o meno il valore di una paga da siderurgico.

Genova: partite le lettere di cassa integrazione

A marzo iniziano i lavori per demolire l'impianto di Campi

All'Iva di Campi sono apparsi i primi elenchi dei cassintegrati. I decreti del governo hanno reso così operante l'accordo. Si comincerà con lunedì quando si chiuderà l'acciaieria per proseguire con il 28 gennaio con l'area del laminatoio. A marzo infine inizieranno i lavori di demolizione dell'unico stabilimento siderurgico cancellato in Italia per decisioni geopolitiche. Cosa succede ai 1200 lavoratori

DALLA NOSTRA REDAZIONE PAOLO SALETTI

GENOVA Entrando in fabbrica ieri i siderurgici di Campi hanno trovato alle portinerie i primi elenchi dei cassintegrati. 370 tra operai ed impiegati che da lunedì entreranno a casa. In gran parte si tratta di lavoratori in possesso di requisiti (età e contributi) per ottenere il pensionamento. A loro si aggiungono anche gli addetti alle acciaierie. Le ferie da qualche giorno come sempre accade nei giorni di fine d'anno. Questa volta però la fermata dei forni non è per normale manutenzione. A Campi da lunedì non si colerà più acciaio. Emanazione dei decreti sulla siderurgia sia pure tardiva rispetto agli impegni presi dal governo, ha salvato in extremis l'accordo siglato dai sindacati e dall'Italsider per la chiusura della fabbrica. «Abbiamo controllato il testo dei decreti», dice Nedo Parolini del consiglio di fabbrica «e sono conformi alle intese. Per noi quindi l'accordo entra in vigore». Non ci sarà neppure

l'assemblea plenaria convocata per lunedì in quanto tutto è stato già ratificato in precedenza ed era rimasto sospeso solo per la mancanza dei decreti.

Al consiglio di fabbrica ed ai sindacati rimane adesso il gran lavoro di collegare nomi e date, di armonizzare i destini individuali alle scadenze collettive. Lo stabilimento continuerà a produrre lamiera sino al 28 gennaio, poi si fermeranno anche il grande «treno quattro» e la «colata in pressione». Da quel momento la fabbrica sarà dichiarata chiusa definitivamente. Rimarranno aperti due reparti che avranno, probabilmente, denominazioni produttive diverse da parte dell'Iva. Si tratta del reparto per la manutenzione dei cilindri dei laminatoi e di un'area commercializzata lamiere. Degli attuali 1200 siderurgici di Campi solo in 300 saranno utilizzati in questi due reparti. Altri 150 la-

voratori resteranno a Campi per lo smantellamento e la bonifica dell'area. Un lavoro complesso, che richiederà non meno di due anni. Tutti gli altri, eccetto i prepensionati, potranno scegliere fra diverse opportunità. Ci sono possibilità di mobilità per alcune centinaia di lavoratori in altre aziende del gruppo Iva. Una parte al «Dri», il laminatoio a freddo di Cornigliano, una fabbrica in ascesa produttiva tra le poche del gruppo Finsider a far utili producendo lamiere rivestite. Altri posti sono offerti a Novi, alla Morteo alla Tubighusa di Cogolotto a Savona e a Piombino. Il sindacato sta cercando volentieri per queste destinazioni ma non è facile. Tutti i lavoratori che non troveranno collocazione in mobilità entreranno in una sorta di area parcheggio sempre in cassa integrazione, durante la quale seguiranno corsi professionali ca-