

I diritti negati

Minuziosa indagine dei comunisti a Mirafiori

Reparti confino abitati da handicappati, invalidi, infartati Oppure da sanissimi lavoratori politicizzati e iscritti al sindacato

Upa, fabbriche confino Ecco la Fiat postmoderna

ROMA. Le dieci fabbriche dette Upa, ovvero Unità produttive accessorie, non appaiono mai nei rilievi pubblicitari dell'azienda automobilistica. L'indagine su quei loro strati abitati da operai è contenuta in un libro dal titolo «Ai confini dell'Impero Fiat», curato dalla sezione del Pci di Mirafiori. Chi sono questi esseri strani che lavorano dentro quei dieci luoghi? Il cronista a questo punto invia la televisione, perché mille parole non riusciranno ad eguagliare l'efficacia di alcune immagini televisive rimbaltate quasi un blitz - durante un recente telegiornale. Lo spettatore poteva così intravedere una specie di processione. Gad Lerner, il giornalista autore di quei romanzi del post, tempi intitolati «Operai», li ha descritti così: «Zoppi e locomellici, mutilati e cerebrolesi, infartati e polmonellitici, con toraci sovra dimensionati, su gambe scheletriche». Sono i cittadini delle Upa, i figli infelici indesiderati di Gianni Agnelli, sempre nascosti come esseri ingombranti, molestosi. Li hanno selezionati dopo la Grande Ristrutturazione, e messi tutti insieme. Spesso portano addosso segni dell'infortunio subito in un'altra fabbrica, sempre della Fiat. Gente poco fortunata, ostinata. C'è per loro un prezzo: come premio se ne vanno; il prepensionamento di un invalido vale 25 milioni; il suo lavoro, il diritto di un'auto, vale 30 milioni. Le cifre salgono, per quelli che hanno un'altra forma di malattia: la polipatia. Il sindacato, Sono 50 milioni per l'attivista 70-75 per il delegato, 100 milioni se sei anche nel comitato direttivo di un sindacato. Sono tutti chiusi in

Sono dieci fabbriche nascoste, mostruose, un altro pezzo di verità sulla Fiat. Il loro nome è Upa e la stranezza non sta nella produzione che fanno ma nella popolazione che le abita. Un esercito misto di handicappati, invalidi, infartati, cerebrolesi, oppure sanissimi, ma ammalati di

sindacato o di politica. È la prima minuziosa indagine su di loro fatta dai comunisti di Mirafiori, con un libro che verrà presentato lunedì, accompagnato da tre richieste: un sopralluogo della commissione Lama, una indagine delle Usl, un confronto con i sindacati per la chiusura.

BRUNO UGOLINI

queste dieci aziende semi-clandestine, spesso situate in capannoni anonimi, affittati per l'occasione, riattivati dopo anni di abbandono, il più delle volte non contrassegnati dal marchio Fiat, né rintracciabili nelle guide telefoniche, forse per pudore. L'indagine del Pci descrive tutto questo attraverso schede, testimonianze con nome e cognome, un sondaggio. Quest'ultimo fa emergere alcuni dati interessanti. Queste aziende nascoste dalla Fiat hanno un tasso di sindacalizzazione molto più alto, rispetto alle altre, pari al 55%. Gli invalidi e gli infartati sono il 58% e il 38% si è beccato l'infortunio sotto padron Agnelli.

Leggiamo le tante storie, a cominciare da quelle delle donne. Faustina Cammarota, operazione al menisco, asportazione di un rene, viene dalla Basilicata. Quando entra nel capannone gli pare di essere «una terremoto». C'erano le tubazioni volanti, gli spogliatoi usati come deposito di stracci e di macerie, d'inverno non c'era il riscaldamento, il lavoro? Dovevano ripulire con l'acqua ragia gli armadietti e i tavoli che arrivavano dall'estabilimento Lingotto e riverberarli. È interessante questo aspetto del «lavoro». Un altro «internato», oggi uscito, Raffaele Renzacci, descrive così la sua occupazione:

«Per tutto il giorno riempivo delle cassette mettendole in fila i bulloni, poggiandoli sulla testa e formandoli dell'apposita rondella. Essendo queste cassette trasportate ogni notte con un apposito trenino, arrivavano con i bulloni tutti rovesciati e mescolati». Un altro, Fausto Cristofari, racconta la sua prima destinazione, il reparto «Gino Lisa», dal nome di un aviatore, utilizzato dalla Fiat per immagazzinare e rivendere materiale usato dai mobili di ufficio ai pneumatici. Un altro ancora, Antonio Citriniti, racconta della costruzione di raccogli-impedimenti di ferro, venuti a costare, tra materiale e ore di lavoro, dalle 300 alle 400 mila lire. «Non sarebbe convenuto alla Fiat spendere 10 mila lire e comprarli di plastica?», chiede un stupefatto Citriniti.

È anche un modo per umiliarli. Una donna, Agata, spiega che lei il diritto al lavoro «l'ha dovuto conquistare prima in famiglia e poi fuori, ma alla fine si è sentita sconfitta». «Tutta la paziente costruzione di una persona», racconta, «in grado di provvedere ai propri bisogni, i desideri che si possono esprimere quando si ha una maggiore disponibilità economica, il punto di forza che spesso si ha in famiglia, quando si porta a casa lo stipendio, mi veniva a

mancare». A Stefania sarebbe piaciuto avere un lavoro con delle soddisfazioni personali, perché per me il lavoro è una parte di vita. È la stessa Stefania che poi va in pensione e le sue compagne la festeggiano piangendo e dicono: «Non piangere perché te ne vai, piangi per come ci lasci». E Daniela? «Per tanti anni mi avevano fatto sentire utile, che la Fiat mi stimava come brava operaia... lo ero fiera di lavorare per un'azienda così importante. No, il cronista non augura a Romiti di dover dire le stesse cose, magari prima di entrare in una più lusingosa Upa per un mese.

C'è chi fa i conti, come Silverio Petrin: «50 milioni di stipendi e contributi che lo Stato italiano, attraverso i contribuenti, ha pagato per me, nei tre anni che vanno dall'84 all'87 (la cassa integrazione, ndr) dovrebbero essere fatti pagare a chi mi ha discriminato per motivi politici e sindacali. La collettività non solo ha pagato il mio stipendio, lo stipendio a migliaia di cassintegrati, ma anche pagato gran parte della ristrutturazione. Fiat. Le Upa sembra concludere Michele Santomauro, «sono la vergogna di un paese come l'Italia che si batte per la democrazia, i diritti umani, l'ambiente, la natura, una vergogna per il sindacato, una vergogna anche per la

Fiat che sfrutta i miliardi dello Stato».

Sono espressioni che riprende Antonio Bassolino, commentando questo libro del Pci di Mirafiori. Erano gravi, rammenta, gli episodi di discriminazione contro tecnici e quadri, il caso Molinaro e i molti altri venuti fuori con la stessa indagine del ministro Formica. Emerge ora, con la vicenda degli infartati su cui sta indagando la magistratura torinese e con quella delle aziende Upa, un aspetto roditivo, offensivo per la coscienza civile del paese. La filosofia Fiat viene così dolcemente illuminata. Le forze più deboli, gli invalidi, i portatori di handicap potrebbero diventare soggetti attivi, importanti anche per la produzione. Invece «diventano un fastidio, un peso, qualcosa da rimuovere». Bassolino chiama in causa il governo, il presidente del Consiglio, visto che si tratta di una impresa che ha beneficiato di tanti soldi pubblici. Ma una vicenda come questa dovrebbe sollevare tutti i sindacati, i partiti democratici, le forze della cultura, la stessa Chiesa. Non si può calare il silenzio su quelle dieci fabbriche del dolore, sorte accanto a noi, in questi anni di sfiorante modernità. E a Torino quelli della sezione Mirafiori, con Roberto Demichelis, fanno sapere che chiederanno un confronto tra sindacati e azienda per la chiusura degli orridi dieci anni, un intervento della commissione parlamentare presieduta da Lama, una indagine della Regione e delle unità sanitarie. Nell'interesse stesso di Romiti (caso mai gli capitate un giorno, ma non glielo auguriamo, di rimanere colpito da una leggera intossicazione).



Il porto di Genova

Tensione a Genova

«Ai privati 900 portuali» dice Prandini. La Cgil: «La trattativa peggiora»

Ancora surriscaldato il «fronte del porto» specialmente a Genova dove ieri hanno manifestato i dipendenti dell'«indotto». Il ministro Prandini tenta lo svuotamento della Compagnia: 900 assorbiti dalle società private, 570 subito in prepensionamento e in cassa integrazione, mentre i sindacati (con qualche polemica da parte della Uil) guardano con preoccupazione alla ripresa del negoziato di martedì.

ROMA. Tre comunicati del ministero della Marina mercantile e varie prese di posizione hanno contrassegnato ieri la giornata portuale. Il cui fronte è ancora surriscaldato specialmente a Genova. Ed è proprio lo scalo genovese che per il ministro Prandini deve avere «assoluta priorità negli impegni ministeriali della prossima settimana». In sostanza, primo dell'appuntamento di martedì con i sindacati, mentre cresce la tensione fra i «camalli» Prandini cerca di tenere sul filo logorandoli gli interlocutori mantenendo ferme le sue posizioni attraverso l'annuncio di aver dato precise disposizioni di preparare per la sua firma, entro la prossima settimana una serie di provvedimenti: un atteggiamento di chiusura da spendere al tavolo delle trattative.

Tra i provvedimenti in cartella firma ci sono i famosi decreti di concessione di autonomie funzionali richieste da società operanti nel porto di Genova, ovvero la possibilità per queste di scaricare le merci senza ricorrere alla Compagnia portuale, eliminando di fatto la loro riserva che è al centro del conflitto. Per chi rimane senza lavoro, Prandini propone che 900 vengano assorbiti nelle società che operano nel porto stesso, l'inizio dello svuotamento delle Compagnie che vede contrari i sindacati. Secondo Donatella Turtura, della Filc Cgil occorre anzitutto utilizzare i portuali delle Compagnie per l'esecuzione delle manovre che dovessero uscire dalla riserva.

Inoltre il ministero manderà da subito in prepensionamento e in cassa integrazione 570 portuali genovesi che hanno fatto domanda, sui 1.000 che hanno i requisiti per andarci secondo il decreto convertito in legge relativo a 5 mila portuali. Per i sindacati invece, dice Donatella Turtura, l'«ammortizzatore sociale» non deve essere limitato a Genova, e applicato, tenendo conto anche del livello medio di giornate lavorative raggiunto nei porti. Infine Prandini ribadisce che tutti i suoi uffici devonno attenersi alle direttive: le

circolari e i decreti ministeriali in materia. Ciò, nonostante si sia impegnato con i sindacati a non rendere operativi finché dura la trattativa. È a questo impegno infranto che si richiama Donatella Turtura che denuncia lo «svilimento del tavolo negoziale e lo slancio a reazioni difensive dei lavoratori con atti unilaterali (allungando la trattativa) volti alla deregolamentazione dei porti. Venerdì, dopo un minuzioso negoziato, Prandini ha fatto consegnare ai sindacati un documento che peggiora i decreti emessi a gennaio e lo stesso disegno di legge governativo di riforma», afferma l'esponente della Filc Cgil smentendo la «precazione» del ministro che nei vari documenti di ieri aveva sostenuto di non aver «presentato alcun documento durante i numerosi incontri».

Visiera Filc Cgil ha preso una dura posizione contro l'andamento della trattativa, che, si afferma, «ha subito un brusco peggioramento», mentre, afferma il numero uno della Filc Luciano Mancini (socialista), il punto di riferimento «serenamente trattabile» resta la proposta unitaria del sindacato. Non sembra che vi sia il contrasto tra comunisti e socialisti, il comportamento contraddittorio nella Filc tra chi vuol concludere e chi è succube dei «camalli» denunciati ieri dalla Ultrasporti, che Donatella Turtura definisce «anti-politica».

A Genova intanto la situazione resta tesa. Ieri i dipendenti di spedizionieri, agenzie marittime e autotrasportatori hanno manifestato affinché allo scontro si sostituisca il negoziato. Con i lavoratori della Compagnia e del Consorzio che hanno sospeso lo straordinario, il porto è rimasto virtualmente fermo, mentre le cooperative hanno denunciato il «disastro» provocato alle aziende dal conflitto, e Prandini le ha chiamate a Roma per giovedì prossimo. Intanto, sulla storia dei carrolli deperiti nelle navi bloccate, a palazzo di giustizia non è ancora giunto il rapporto della polizia. □ R W

Su pressione tedesca Domani a Bruxelles ministri a rapporto sulla siderurgia

ROMA. La Commissione europea, che sorveglia l'applicazione del piano di risanamento della siderurgia italiana (quello autorizzato dai «dodici» alla fine dell'anno scorso) domani farà un rapporto al Consiglio dei ministri dell'industria. Farà il punto, dunque, sullo stato «di attuazione» del piano di risanamento. Da parte italiana, fonti diplomatiche fanno sapere che non è stata chiesta alcuna proroga alle scadenze contenute nel progetto di risanamento della siderurgia nazionale. La prima di queste scadenze è ormai prossima. Entro il 31 marzo il nostro paese deve aver completato la chiusura di un certo

numero di impianti, per far diminuire la produzione di oltre 750 mila tonnellate di acciaio, di 630 mila tonnellate di laminati a caldo, di 480 mila tonnellate di vergella e acciai mercantili. Nel «mirino», come è noto, ci sono gli impianti di Campi di Torno, di Terni e di Sesto San Giovanni. Sempre entro la fine di questo mese dovranno essere venduti gli impianti di Marghera, San Giovanni, Valdamone, Trieste, Loyere e Sisma. Tutte le fabbriche che non saranno state cedute entro il termine stabilito saranno definitivamente chiuse a giugno (la stessa scadenza indicata per la chiusura del laminatoio di Bagnoli).

INCA - CGIL

IL PRIMO PRODUTTORE ITALIANO DI TUTELA SOCIALE GRATUITA



L'INCA,

con i suoi 1411

operatori specializzati, oltre 200 servizi

medico-legali e legali, 3000

delegati di azienda, 21 sedi regionali, circa 950 uffici di zona,

167 uffici comprensoriali, assiste gratuitamente tutti i lavoratori, compresi gli emigrati

all'estero e gli stranieri immigrati in Italia, nonché

tutti i cittadini, per pensioni, posizioni assicurative,

aggiunte di famiglia, malattia, maternità, disoccupazione, infortuni, malattie professionali, assistenza, invalidi civili, consulenza e patrocinio in sede giudiziaria. Per la

vostra tutela, l'INCA ha proprie sedi in tutte le Camere del Lavoro.



IL PATRONATO DELLA CGIL