

Assicurazioni
Prime intese
ma anche
nuovi scioperi

«Il rimborso mensa deve entrare nelle retribuzioni». La Fiat pagherà gli arretrati? 900 miliardi di pane quotidiano

Braccianti agricoli
Forse riparte la trattativa
per il rinnovo del contratto
di un milione di «tute verdi»

MILANO. Consistente passo avanti nella trattativa per il nuovo contratto degli assicuratori con la conquista della prima parte della piattaforma: area contrattuale, sfera di applicazione, diritti all'informazione, interventi sui processi di cambiamento e agibilità sindacali. Le segreterie nazionali dei sindacati giudicano «estremamente importante» la definizione di questa parte del contratto. La trattativa prosegue - avverte il sindacato - nelle prossime settimane per affrontare gli altri problemi: inquadramento, avanzamento, orario, contrattazione aziendale, produttività, economico. L'Ania ha ripetutamente respinto le richieste del sindacato, e tende a dilatare la discrezionalità di impresa. Per questo le segreterie hanno proclamato per febbraio altre 15 ore di sciopero (il primo lunedì 11).

Le aziende che hanno la mensa dovrebbero versare ai lavoratori da 2 a 6 milioni di arretrati, perché alcune sentenze sostengono che il costo del pasto è retribuzione in natura, che deve incidere su tredicesima, liquidazione e altre voci. Per la sola Fiat l'onere sarebbe di 800-900 miliardi. «Allora - minacciano gli industriali - chiuderemo le mense o ne faremo pagare l'intero costo ai lavoratori».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Tutte le aziende italiane che hanno un servizio di mensa potrebbero essere costrette a versare a ciascun lavoratore da 2 a 6 milioni di lire di arretrati, per effetto di alcune sentenze della magistratura nelle quali si stabilisce che il costo della mensa sostenuto dai datori di lavoro è una forma di salario indiretto, una retribuzione in natura, e quindi deve incidere in proporzione anche sulle altre voci retribu-

ve. La sola Fiat dovrebbe sborsare una cifra enorme, oscillante secondo i primi calcoli attorno agli 800-900 miliardi di lire. È una vera e propria «bomba», che è esplosa a sorpresa ieri sul tavolo del negoziato tra la Fiat ed i sindacati, per iniziativa dei dirigenti di corso Marconi.

Eppure la questione era già nell'aria da tempo. Risale infatti al luglio 1989 una sentenza della Corte di Cassazione (se-

zione lavoro, n. 3483) che accoglieva un ricorso di lavoratori della Fincantieri di Trieste e stabiliva che «l'indennità sostitutiva della mensa», «deve essere calcolata ai fini del computo dell'indennità di anzianità, festività, ferie, gratifica natalizia, secondo il valore reale o equivalente del vitto». Analoghi ricorsi giudiziari sono stati presentati successivamente da 90 lavoratori dell'Alfa di Arese e da consistenti gruppi di altre aziende di Milano, Brescia e Campania. A Mirafiori ed altre fabbriche Fiat torinesi sono state raccolte centinaia di firme, per iniziativa di delegati di diversi sindacati, per promuovere cause.

Sul ricorso dell'Alfa di Arese è stata pronunciata una prima sentenza dal pretore Santosuoso, il quale ha stabilito che ai lavoratori devono essere pagati 5 anni di arretrati relativi all'incidenza del costo della mensa su gratifica natalizia, fe-

stività indennità di tumo, malattia e infortunio, permessi per festività abolite e riduzione di orario, liquidazione. Il magistrato ha fissato provvisoriamente in 6.500 lire al giorno il costo sostenuto dall'azienda per un pasto, incaricando un perito di accertare il costo reale.

La prima regolamentazione della materia risale all'accordo interconfederale del 20 aprile 1956, che fissava in 25 lire l'indennità sostitutiva da pagare ai lavoratori che non usufruiscono della mensa. Con successivi accordi tale indennità è stata rittoccata: alla Fiat per esempio è stata portata a 172 lire al giorno. Quando invece vanno in mensa i lavoratori pagano cifre variabili dalle 1.300 lire di Rivalta (dove sono stati introdotti pasti freschi) alle 600-800 lire delle fabbriche dove ci sono ancora pasti precotti, fino alle 20 lire per pasto di Arese, che ha mantenuto il vecchio prezzo «politico». La differenza ri-

spetto al costo del pasto (da 6.500 a 10.000 lire) viene pagata dall'azienda. Ma la Fiat calcola l'incidenza su altre voci retributive soltanto delle 172 lire e così fanno quasi tutte le aziende, sostenendo che lo stabiliva l'accordo interconfederale del 1956.

Qualche dubbio però doveva esserci, se nell'ultimo contratto del metalmeccanici le parti hanno sentito il bisogno di inserire un articolo 11 bis, nel quale «confermano che l'equivalente del costo della mensa sostenuto dal datore di lavoro non è computabile agli effetti del calcolo del trattamento di fine rapporto né degli altri istituti contrattuali». Ma di questa precisazione non ha tenuto conto di dover tener conto il pretore di Milano. Così ieri i dirigenti Fiat hanno posto la questione al tavolo di trattativa. Se continuano i ricorsi in magistratura, hanno detto, dovremo bloccare il piano di in-

vestimenti per dare mense con cibi freschi ai 100.000 lavoratori del gruppo che ancora mangiano precotti, e forse dovremo rimettere in discussione l'intero servizio.

Ai sindacati la Fiat ha chiesto di fare un passo comune verso il governo, affinché vari un decreto in cui si dica che il costo della mensa a carico dell'azienda non è una forma di retribuzione. Sulla risposta da dare si sono manifestate divergenze. «Abbiamo promosso noi le cause - hanno detto unitariamente i sindacalisti milanesi e dell'Alfa - e le confermiamo». Infine si è deciso di rinviare il confronto al 6 febbraio. Intanto la clamorosa questione ha fatto passare in secondo piano un accordo concluso ieri mattina tra Fiat e sindacati sulla composizione ed i compiti del comitato di consultazione sulle strategie aziendali, istituito da un precedente accordo.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. C'è una categoria di lavoratori che cerca di rinnovare il contratto scaduto da più di un anno, ma nonostante tante ore di sciopero il traguardo appare lontano. Sono quasi un milione; eppure, per qualche strana ragione l'opinione pubblica si disinteressa cordialmente delle loro disavventure. Si tratta delle «tute verdi», braccianti agricoli, centinaia di migliaia di lavoratori (tantissime donne, molto lavoro stagionale e precario) per i quali l'obiettivo del rinnovo del contratto per il momento è un vero e proprio miraggio. I primi incontri tra le organizzazioni sindacali di categoria (Flai-Cgil, Fisba-Cisl, Uisba-Uil) e le controparti risalgono ormai ai primi giorni di ottobre, ma in realtà la trattativa per il rinnovo del contratto nazionale dei braccianti agricoli non è mai davvero iniziata.

Si tradurrebbe in una destrutturazione completa del mondo del lavoro agricolo, nella creazione di gabbie salariali rigide per mansioni, sesso e nazionalità, nella compressione delle retribuzioni e dei diritti, nella sottrazione al sindacato di qualsiasi potere di controllo sulle condizioni dei lavoratori.

Un progetto ambizioso. Un progetto, però, che ha immediatamente sollevato una vera e propria rabbia tra le «tute verdi», ed è stato giudicato «inaccettabile e provocatorio» dal sindacato di categoria. Una categoria in cui le donne - in genere stagionali, e impiegate nelle mansioni più dequalificate e sottopagate - sono tantissime. E proprio le donne hanno costituito la punta di diamante delle molte iniziative di lotta programmate in questi mesi a livello locale e nazionale. Nemmeno un intervento a fine dicembre del ministro del Lavoro, Carlo Donat Cattin, è servito a sbloccare lo stallo e a far ripartire la trattativa.

Sono bastati solo due incontri con le controparti (Confagricoltura, Coldiretti e Concoltivatori) per registrare l'immediato arresto della trattativa, con la bocciatura su tutta la linea della piattaforma presentata dal sindacato (fortemente fondata su rivendicazioni in materia di diritti per le fasce più deboli, come i precari, le donne e i cosiddetti «operatori di raccolta»).

Peggio: la Confagricoltura, l'associazione delle imprese del settore, ha presentato una controproposta la cui attuazione distruggerebbe l'intera struttura contrattuale, oggi già separata per gli operai agricoli e gli impiegati (una divisione che il sindacato vorrebbe eliminare). Agli imprenditori piacerebbero da un lato contratti «normali» per gli impiegati e gli operai agricoli fissi. E poi, contratti speciali per gli operai stagionali (con i salari definiti a livello provinciale), e soprattutto, possibilità di contrattazione in deroga (e al ribasso) per i reattivi lavoratori stagionali e lavoratori immigrati, per i quali le imprese vorrebbero fissare salari e diritti inferiori a quelli dei «maschi bianchi». Un programma che

non è mai stato discusso con gli imprenditori del settore, ma è stato imposto dal ministero di Via Flavia - c'è qualche possibilità che finalmente le associazioni delle imprese agricole accettino di fare marcia indietro sulla pregiudiziale, anche se resterebbe ancora aperto un dissenso su eventuali interventi di «alleggerimento» del costo del lavoro nel settore.

Martedì Giuseppe Gioia, Arcangelo Lobianco e Giuseppe Avolio (rispettivamente, presidenti di Confagricoltura, Coldiretti e Concoltivatori), si vedranno col sottosegretario, il Dc Ugo Grippo. Se le cose andranno per il verso giusto la vertenza potrebbe cominciare sul serio, nella sua sede naturale oppure - dicono al sindacato - al ministero del Lavoro, direttamente sotto il «controllo» del ministro. I tempi, peraltro, sono ormai strettissimi: tra due mesi dovrà iniziare il lavoro di raccolta nei campi.

La Cisl fa il punto sugli infortuni nel lavoro Un «Memorial day» per gli omicidi bianchi

ROMA. In crescita morti, feriti e ammalati gravi nelle fabbriche. Specialmente in quelle più piccole. Insomma, lavorare è diventato un rischio, ed i sindacati guardano con apprensione quelle statistiche che mostrano un milione di denunce d'infortunio all'anno con oltre mille casi mortali e 60mila malattie professionali. C'è stata una campagna della Cgil, ora è toccato alla Cisl fare il punto in un convegno che si è concluso ieri a Roma.

Dopo l'iniziativa della Commissione Lama in Senato, sul piano legislativo non si va molto avanti. Da parte delle aziende, quelle pubbliche sono disponibili alla prevenzione, indicata da tutti come l'unico strumento valido per affrontare il fenomeno. Ma si tratta di

grandi aziende, in cui il rischio è relativo. Il problema sta nelle unità produttive piccole e piccolissime dove, per dirla con il segretario della Cisl Raffaele Moresse (che ha guidato il convegno) «si fa carne da macello». Esattamente in quella zona della produzione in cui il sindacato è praticamente assente.

Il delegato alla sicurezza (d'azienda per le grandi, territoriale per le medio-piccole): è l'istituzione di base che dovrebbe vegliare sulla salute dei lavoratori, indicata dalla Commissione Lama. Però sulla natura di questa figura c'è divisione tra i sindacati, allontanando l'introduzione nel sistema delle relazioni industriali (la Cisl propone che la questione sia all'ordine del giorno nel negoziato di giugno sulla

contrattazione). La Cgil vorrebbe un rappresentante al di sopra delle parti, una figura istituzionale eletta direttamente dai lavoratori, dotata di particolari poteri. La Cisl vorrebbe invece che sia una emanazione del sindacato. Tuttavia Moresse è certo che presto si giungerà a una posizione unitaria fra Cgil Cisl Uil. L'importante, dice, è creare subito una situazione in cui i piccoli imprenditori si sentano nel mirino sulla decisiva questione della sicurezza. È pure questo lo scopo della proposta di istituire, nel 13 marzo di ogni anno, un «Memorial day» per i morti sul lavoro. Il 13 marzo è l'anniversario (1987) della tragedia della Mecnavy a Ravenna, nelle cui stive morirono 13 giovani.

Trecento cassintegrati. Martedì sciopero nazionale del settore materferro Sofer di Pozzuoli: il rilancio nel mirino della lobby del mattone

NAPOLI. Il cinque febbraio il settore del Materferro sciopererà in tutt'Italia per quattro ore. Fiom, Fim e Uilm hanno inviato una lettera al ministro Benini nella quale annunciano la proclamazione dello sciopero chiedendo un incontro urgente per una ripresa del confronto anche in vista del programma ammodernamento delle Ferrovie dello Stato che prevede una spesa, per il 91-92 di 3150 miliardi. Su questo sfondo vi è la situazione della Sofer (gruppo Breda) di Pozzuoli, una azienda con 800 dipendenti di cui 300 in cassa integrazione. Uno stabilimento che per l'attraente posizione a ridosso del mare di fronte a Lucrino, è entrato nel mirino della «lobby del mattone». Lo dice chiaramente Vittorio Di Capua della Fiom: «non vorremmo

che ci sia qualcuno che voglia fare qui quello che si sta tentando di fare a Bagnoli». La questione è complessa: in queste settimane vengono avanzate piani di una ristrutturazione delle aree industriali ad oriente ed occidente della città. Due le ipotesi: la prima che parla di uno sviluppo di queste zone fra «produzione e turismo»; la seconda che pensa esclusivamente ad insediamenti turistici ed abitativi. E per l'area flegrea (in previsione della definizione dell'area metropolitana di Napoli) si avanzano ipotesi similari, incentrate però soltanto sul turismo e sull'edilizia residenziale, accampando presunte incompatibilità ambientali.

«Abbiamo stilato nel 1989 - precisa Franco Camino del consiglio di fabbrica in proposito - un accordo con l'azienda che prevede la spesa di 52 miliardi, un accordo mirato a tutelare la salute dei lavoratori e l'ambiente, e gli impegni presi sono stati tutti rispettati; oggi dunque la fabbrica è «pulita». Alla Sofer negli anni scorsi si sono verificati 32 decessi di lavoratori, le vedove hanno chiesto, giustamente, di chiarezza le cause di queste morti (il cdf si è costituito parte civile) e di verificare se siano dovute a cause «professionali».

Questa è una vicenda, vecchia, in mano alla magistratura e superata però dalla realtà odierna. È stato effettuato, infatti, uno screening di tutti i lavoratori ed i risultati saranno noti fra breve. Lavori di sistemazione - precisa Di Capua - e interventi per sanare il binomio sicurezza-salute sono stati effettuati. Di qui si proseguirà in avanti, cercando an-

che di anticipare lo studio dei materiali che saranno usati in futuro per verificare il loro effetto sui lavoratori e sull'ambiente». Di qui, hanno osservato Lombardo e Grillo della Cisl e dell'Uil, si tratta di garantire, nel quadro del piano di 3150 miliardi per l'ammodernamento delle ferrovie, adeguate commesse al gruppo Breda, con garanzie anche per la Sofer di Pozzuoli e gli stabilimenti meridionali. I sindacati intendono aprire anche un secondo tavolo di trattativa, con la regione Campania, per garantire alla Sofer le commesse relative al materiale rotabile per le infrastrutture realizzate e in corso di realizzazione in Campania. È l'unica strada che si può percorrere, altre portano alla crisi economica della zona flegrea. □ V.F.

PER COSTRUIRE GRANDI PROGETTI

I grandi progetti di una moderna impresa generale di costruzioni nascono dalla capacità di proporre soluzioni globali. SIGLA sviluppa gli interventi dal proporre al progettare, dal costruire al gestire.

PROPORRE Le nuove esigenze che attraversano la società richiedono a una moderna impresa di costruzioni risposte sempre più complesse ed esaurienti. SIGLA ha maturato una mentalità imprenditoriale avanzata e si presenta come un partner che studia e propone soluzioni appropriate e programma gli interventi secondo una visione globale e coordinata. SIGLA offre all'utenza pubblica e privata la propria consulenza per risolvere problemi tecnici, organizzativi, amministrativi e finanziari.

PROGETTARE Per oltre quarant'anni SIGLA ha investito nei propri progetti risorse umane e culturali, che oggi costituiscono un solido know-how. Presente in tutti i settori delle costruzioni, SIGLA elabora progetti d'avanguardia e scientificamente testati che comprendono i campi della difesa ambientale, della distribuzione delle fonti energetiche di riscaldamento e del riassetto urbano.



COSTRUIRE Le realizzazioni di SIGLA presentano metodologie costruttive e soluzioni architettoniche che sono concrete testimonianze di un'azienda in continua evoluzione e al passo con i tempi.

SIGLA riunisce infatti la competenza tecnica nel predisporre gli interventi, la disponibilità a eseguire opere infrastrutturali di grande impegno e la sensibilità estetica nel restaurare e valorizzare il patrimonio architettonico del passato.

GESTIRE Nella sua vasta e articolata esperienza SIGLA si è trovata spesso a contatto con i problemi della committenza riguardo la gestione di servizi di pubblica utilità e ha saputo fornire proposte coerenti con la sua origine di forza imprenditoriale e sociale.

SIGLA ha così maturato specifiche competenze manageriali che le consentono di assumere direttamente la gestione di depuratori, discariche, parcheggi, reti di distribuzione energetica.



IMPRESA GENERALE DI COSTRUZIONI

Sede legale: 47037 Rimini (FO), via Marecchiese 227 - Sede amministrativa: 47100 Forlì, via Galvani 19