

Autunno
caldo



Taranto, dopo cinque giorni di protesta i 180 lavoratori lunedì notte, hanno interrotto la loro protesta. Raggiunta con fatica un'intesa tra l'azienda e i sindacati. Ma la vertenza rischia di infiammarsi di nuovo

Ilva, l'accordo c'è ma non piace

Insoddisfatti i delegati. Verso un nuovo blocco del polo?

C'è un accordo tra sindacati, Ilva e aziende dell'appalto, ma la vertenza rischia di infiammarsi di nuovo. Raggiunta faticosamente in tarda notte dopo una maratona di negoziato, l'intesa - che consiste in un rinvio della questione fino al 29 settembre - non convince affatto i delegati dei 173 lavoratori interessati. E sin da stamattina potrebbe essere ripreso il blocco del polo siderurgico.

DAL NOSTRO INVIATO
ROBERTO GIOVANNINI

TARANTO. Un accordo c'è, ma in realtà la vertenza delle aziende dell'appalto dell'Ilva rischia di infiammarsi di nuovo. In nottata i sindacati metalmeccanici, il gruppo sindacale pubblico e le tre società interessate - con la mediazione del Prefetto di Taranto Alfonso Noce - hanno firmato un'intesa di una pagina che è molto lontana dalle richieste e dalle aspettative dei 173 lavoratori di Belleli, Carpenterum e Cantieri Siderurgici, che puntavano su un impegno concreto dell'Ilva per un rapido rientro in produzione, dopo mesi di cassa integrazione straordinaria. E nelle sale della Prefettura, dove si è tenuta la vera e propria maratona negoziale di ieri, i delegati delle tre aziende urlavano e protestavano contro i sindacalisti di Fim-Fiom-Uilm.

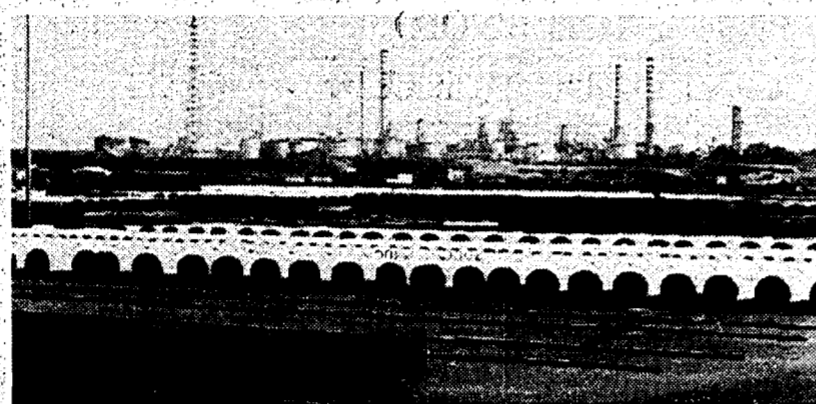
E così il blocco della produzione del polo siderurgico, sospeso lunedì sera, rischia di ripetersi sin da oggi, se anche le assemblee di fabbrica respingeranno formalmente l'accordo. In sintesi, l'intesa consiste in un rinvio al 29 settembre del contratto: nel frattempo, una commissione mista azienda-sindacati cercherà di individuare possibili soluzioni di impiego per i 173 lavoratori interessati. A ottobre, invece, Ilva e sindacati discuteranno l'organizzazione del sistema degli appalti - il nodo centrale della vertenza - puntando a massimizzare il ricorso alle imprese di Taranto «nel rispetto delle regole di mercato». Tutte queste iniziative verranno infine collegate ai programmi di ristrutturazione dell'area, di cui si discuterà venerdì con il Presidente della «task force» governativa sull'occupazione, Gianfranco Borghini.

Ma per comprendere questa complicatissima vicenda bisogna fare un passo indietro. Nell'acciaieria di Taranto per tutta una serie di attività fondamentali per il funzionamento dei colossali impianti che occupano 15 milioni di metri quadrati, una superficie pari a due volte e mezza la città di Taranto) lavoratori da sempre utilizzati vengono da società esterne alla stessa Ilva, anche se molte dispongono di capannoni all'interno dell'area del polo siderurgico. Si tratta di lavori di manutenzione, di carpenteria, di ripristino di appa-

recchiature e macchinari. Attività ad alta specializzazione, da sempre svolte da un gruppo di aziende in «appalto continuativo», alcune private, altre create dalla stessa Ilva. Ma, come noto, l'acciaio italiano di Stato è in cattivissime acque; e la direzione dello stabilimento, alla ricerca affannosa di possibili mezzi per contenere i costi, oltre a ridurre all'osso i lavori di manutenzione da qualche anno a questa parte ha deciso di guardarsi intorno e aprire il mercato ad altre società, che sono in grado di fornire lo stesso lavoro ma a costi stracciati. Tanto per fare un esempio: un'azienda come la Belleli «vende» all'Ilva un'ora di lavoro più o meno a 40mila lire: una di queste società dell'appalto a prestazione (qui chiamate dell'in-out) si propone a 25-28mila lire l'ora. Nessuna sorpresa che Belleli, Carpenterum e Cantieri Siderurgici non prendano più una commessa Ilva da anni, e che i loro dipendenti siano in cassa integrazione da mesi e mesi.

Ma come fanno queste aziende a fare questi prezzi? Ce lo spiega Francesco Ancona, delegato della Belleli: «semplifica i loro dipendenti non hanno mense e spogliatoi, a volte non vengono pagati per mesi, quasi mai i contributi previdenziali sono regolarmente erogati, e non vengono rispettate le norme di sicurezza. E se un sindacalista gli si avvicina, il licenziamento è immediato». In qualche caso, spiegano i lavoratori, si tratta di vero e proprio caporalato, con scene da mercato degli schiavi davanti i cancelli dell'Ilva. E le braccia non mancano certo in una realtà come quella di Taranto, che conta settantamila disoccupati. A dire il vero, non è un discorso generalizzabile a tutte le aziende dell'in-out: spesso il segreto per proporre costi così bassi è dato da una «sovrastruttura» gestionale più agile e leggera, più adatta a lavori non particolarmente impegnativi e complessi. Dal canto suo, l'Ilva spiega che se le società dell'appalto permanente riescono a tagliare anche esse i costi, sarà ben lieta di dargli lavoro, sapendo però che nei fatti è impossibile. E chiude un occhio volentieri su irregolarità e situazioni poco chiare.

Sullo sfondo, il «classico»



23 ottobre, è confermato: in piazza per l'occupazione

ROMA. Il 23 ottobre i lavoratori scenderanno in piazza per l'occupazione. Lo hanno deciso oggi gli esecutivi unitari di Cgil, Cisl e Uil che già ieri sera, nel corso di una riunione delle segreterie, avevano espresso questo orientamento. Prima di quella data manifesteranno i pensionati (il 9 ottobre) e i dipendenti del pubblico impiego (iniziative a livello territoriale da attuare nella prima decade del mese) e dopo il 23 gli esecutivi unitari di Cgil, Cisl e Uil si riuniranno di nuovo per fare il punto e decidere eventuali ulteriori iniziative di lotta.

A sostegno della protesta, i sindacati hanno elaborato una piattaforma specifica sulle questioni dello sviluppo, con le proposte per affrontare la crisi industriale e le ipotesi per la reindustrializzazione. «Senza modifiche strutturali - ha dichiarato il segretario generale della Cgil, Sergio D'Antoni - un eventuale ripresa congiunturale dell'economia non avrebbe effetti positivi sull'occupazione». D'Antoni ha anche ribadito l'opportunità di uno sciopero generale in questo momento. «Sarebbe - ha detto - un errore, una fiammata inutile. Sgop preferibili iniziative mirate: quella dei pensionati servirà a rivendicare la tutela dei deboli, quelle dei dipendenti pubblici a difendere il diritto alla contrattazione e, infine, con quella del 23 si sottolineerà la priorità della questione lavoro».

La manifestazione che si svolgerà a Roma, a parere del segretario generale della Uil, Luigi

scenari degli effetti devastanti della crisi industriale su una città che ha vissuto da trent'anni una vera e propria monocultura produttiva, tutta fondata sulla «sicurezza» garantita dalla siderurgia pubblica, che adesso viene meno. Qui mobilità e cassa integrazione significano solo disoccupazione: in prima fila ci sono i 173 di Belleli, Carpenterum e Cantieri, ma a ruota ci sono 900 lavoratori di altre aziende legate all'Ilva: An-

Angeletti «deve chiarire che da questa crisi occupazionale si esce soltanto con una politica per lo sviluppo, con investimenti in settori industriali che il sindacato deve indicare come strategici». Per Angeletti «bisognerà chiedere un nuovo governo se l'attuale continuerà a limitarsi a una fase di solo risanamento finanziario dagli esiti incerti». D'Antoni, infine, soffermandosi sui contenuti della legge finanziaria (nella quale «mancano ipotesi di stanziamenti adeguate per rilanciare il lavoro e lo sviluppo») ha affermato che «sta al Parlamento scegliere se togliere la "minimum tax" o scontentare i pensionati».

Cgil, Cisl, Uil hanno anche deciso ieri i tempi per le elezioni delle RSU: avverranno in tutti i luoghi di lavoro dal primo dicembre al 31 gennaio prossimi. Il segretario generale aggiunto della Cgil, Guglielmo Epifani, ha sottolineato l'importanza della decisione anche in vista della prossima apertura della stagione dei rinnovi contrattuali. Il rilancio delle RSU - ha detto Epifani - rientra dentro l'ipotesi di rilancio del processo unitario». Il tema dell'unità sindacale sarà anche al centro di una riunione, la prossima settimana, delle segreterie di Cgil, Cisl e Uil. Oggi a Roma sit-in dei pensionati a Montecitorio e a piazza Navona per protestare contro i tagli indiscriminati su previdenza e sanità contenuti nella legge finanziaria. I sit-in fanno parte di una serie di manifestazioni regionali che i sindacati confederali di categoria hanno indetto fino al 28 settembre.

Inizia oggi a Torino la verifica azienda-sindacati sulle prospettive della Fiat-Auto. Voci preoccupanti su Arese e Mirafiori. Già previsto per la fine del mese un nuovo incontro in sede governativa, mentre corso Marconi prepara il lancio della «Punto»

Fiat: 4000 «colletti bianchi» in esubero?

Non c'è «effetto Punto» nella verifica sulle prospettive della Fiat-Auto che si apre oggi a Torino. Anche se la nuova vettura avrà il successo da tutti auspicato, sindacati e lavoratori temono che non basti a garantire migliaia di posti di lavoro. Corrono voci preoccupanti su 4.000 impiegati in «esubero», sullo stabilimento di Arese ed anche su Mirafiori. Già previsto un nuovo incontro in sede governativa.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. È un vecchio gioco delle parti nelle verifiche tra Fiat e sindacati: i rappresentanti dei lavoratori cercano di sapere il più possibile su programmi produttivi e prospettive per l'occupazione, mentre i dirigenti di corso Marconi cercano di dire il meno possibile. Ma questa volta, nella verifica sulla Fiat-Auto che inizia oggi a Torino, il copione non finirà così. L'incontro odierno sarà interlocutorio e non ne dovrebbero scaturire molte notizie, ma solo perché un altro incontro più impegnativo è già previsto a fine mese presso il ministero del lavoro. La Fiat in questo momento

avrebbe interesse ad evitare drammatizzazioni, a condire con una buona dose di tranquillanti le informazioni fornite alle controparti. Tra pochi giorni inizia la commercializzazione della «Punto», la nuova vettura di massa che dovrebbe rappresentare oltre un terzo delle vendite di auto Fiat in questo decennio, il modello con cui la casa torinese cerca di uscire dalla sua ormai lunga crisi. La nota dominante della «kermesse» allestita a Torino per il lancio della «Punto» è stata la fiducia nella possibilità della Fiat di farcela, la richiesta pressante che tutti sostengano lo sforzo della maggior indu-

stria privata nazionale. Ma l'«effetto Punto» non incanta i sindacalisti, e meno che mai i lavoratori. Tutti si augurano che delle nuove auto se ne vendano molte, perché in caso contrario sarebbero guai seri non solo per migliaia di posti di lavoro, ma per le stesse sorti della Fiat-Auto. Però un successo della «Punto» potrebbe non bastare. Il primo inquietante problema riguarda i «colletti bianchi». Corre voce in azienda che ci siano 4.000 impiegati e quadri «in esubero», che potrebbero finire in cassa integrazione entro fine anno. Non tutti coloro che lavorano negli uffici sono necessari per costruire e vendere la nuova vettura. L'informatica miete vittime tra gli amministrativi più di quanto l'automazione ne abbia mietute tra gli operai. Molti capi non hanno più un ruolo essenziale con l'avvento della «fabbrica integrata». E 10.000 impiegati, su 34.000 persone che lavorano a Mirafiori, sono troppi rispetto ai sempre più imitati standard giapponesi.

Ma le prospettive non sono liete neppure per le «tute blu». La domanda più preoccupante è che fine farà l'Alfa di Arese. Nello stabilimento milanese sono rimaste produzioni attempate, come la «Y10» e l'«Alfa 164», e la Fiat non ha finora assegnato nessuna nuova produzione. È previsto anzi che si facciano a Pomigliano la «Y11», che fra tre anni sostituirà la «Y10», e il modello che rimpiazzerà la «164». Ma è a Mirafiori, nel cuore della Fiat-Auto, che l'«effetto Punto» rischia di rivelarsi insufficiente. Per rendersene conto basta fare due calcoli, partendo dall'ipotesi che i mercati dell'auto europei superino l'attuale crisi e che le vendite della «Punto» superino le 475.000 unità nel 1994 e le 600.000 unità all'anno dal 1995 in poi, come è nelle migliori previsioni della Fiat.

Dal prossimo anno, accanto a quelle di Mirafiori, entreranno in funzione le linee di montaggio della «Punto» nel nuovo stabilimento di Meli, che ne sfonderà a regime almeno 250.000 l'anno, e quelle del ristrutturato stabilimento di Termini Imerese, che ne farà al meno 180.000 l'anno (senza

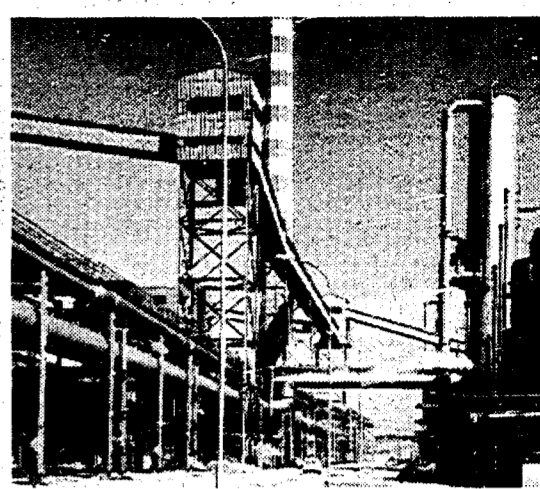
contare che la «Punto» sarà costruita anche nel nuovo stabilimento algerino di Tiaret). Rimarrebbe a Mirafiori una produzione di 170-200.000 «Punto» all'anno. Troppo poche per uno stabilimento che nell'88 faceva oltre mezzo milione di auto e nel '91, a cassa integrazione già iniziata, ne faceva ancora 419.000. Non colma la differenza la «Panda» (circa 100.000 vetture l'anno).

Quando fu firmato l'accordo per introdurre a Mirafiori i turni di notte sulle linee della «Punto» a partire da ottobre, la Fiat offrì come merce di scambio la garanzia che nello stabilimento torinese si sarebbe costruita in oltre 100.000 unità l'anno la «new large Fiat», la vettura che sostituirà «Tempra» e «Croma». Ma adesso la Fiat fa sapere che il progetto della «new large» è accantonato, per accelerare quello della «nuova Tipo», che però si farà a Cassino. Alla Meccanica di Mirafiori (6.700 addetti) è saltata la prevista produzione di un motore «Torque» di media cilindrata e saranno ridotti i turni di notte che la Fiat tanto insisteva per ottenere.

Test per la «Punto» Piace al 78% Il 53% la comprerebbe

MILANO. Parola di sondaggio, la «Punto» piace. Innanzitutto la linea e subito dopo l'abitabilità. Il test è della rivista «Gente motori» di ottobre. I questionari restituiti sono stati 4570, compilati da persone tra i 14 e gli 82 anni. «Le piace la «Punto»?», ha risposto «sì» il 78,5% del campione, «no» il 7,5% e «non so» il 14%. Cosa si preferisce della nuova utilitaria Fiat? Il 43,9% la linea; il 14,2% l'abitabilità; il 13,4% la plancia; l'8,2% le finiture; il 6,9% i sedili; il 5,8% il bagagliaio. Cosa piace meno? Il 19,1% non gradisce la plancia; il 15,1% i sedili; l'8,3% il bagagliaio; l'8,3% la linea; il 7,7% le finiture; il 7,5% l'abitabilità.

Tra la «Uno» e la «Punto», quale si preferisce? A favore dell'ultima arrivata della famiglia Fiat si è dichiarato il 76% del campione, mentre fedeli alla uno si è detto il 13% (il 9% non sa scegliere). In genere qual è l'auto che si preferisce? Al primo posto c'è la «Punto», con il 23,7%; al secondo la Renault «Clio» con il 17,7%; al terzo la Nissan «Mitra» con l'11,6%. A seguire la Volkswagen «Polo» (10,9%), la Peugeot «106» (9,9%), la Opel «Corsa» (9%), la Ford «Fiesta» (6,5%), la Seat «Ibiza» (6%), la Citroen «Ax» (2,7%), e infine, la Rover «111» (2%). Quanti comprerebbero la «Punto»? Il 53,2% del campione; non lo farebbe il 18,3% (il 28,5% è indeciso).



A fianco, e nelle due foto sotto, lo stabilimento dell'Ilva di Taranto. In basso, un interno dello stabilimento Fiat Mirafiori

Italtel Annunciati duemila «esuberanti»

MILANO. Italtel vuole tagliare 1.300 posti nei diretti e centinaia negli indiretti e nelle installazioni di Italtel Sistemi. Di certo oltre i duemila ma, secondo le stime del sindacato, nel settore delle comunicazioni, in conseguenza del calo per il '94 degli investimenti Sip del 10 per cento rispetto al '93, i posti in pericolo sono circa 5 mila. Fim-Fioni-Uilm giudica «gravissima» la decisione Italtel, ed anche di Stet e Sip (che riduce gli investimenti nonostante gli aumenti tariffari), una scelta «che scarica sui livelli occupazionali il tentativo di raggiungere l'attivo di bilancio». L'11 ottobre l'azienda renderà nota la mappa degli «esuberanti», ma il sindacato preannuncia una forte mobilitazione.

Catania Accordo gruppo Costanzo

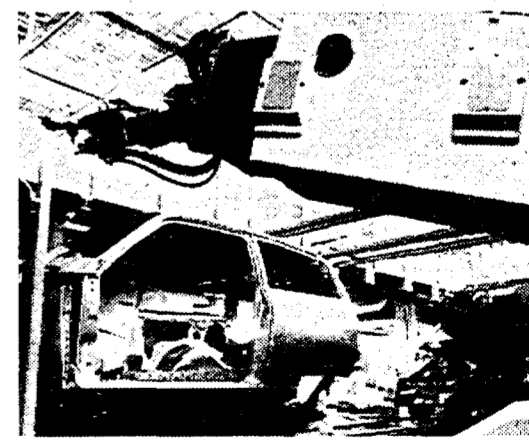
MILANO. Sindacato e gruppo Costanzo hanno raggiunto l'accordo, sia pure interlocutorio, nella vertenza Proter di Catania. L'azienda era occupata dal 13 settembre dai 500 operai che protestavano contro l'ulteriore richiesta di Cig e la mancanza di garanzie per il futuro produttivo. Alla trattativa, in prefettura, hanno partecipato anche i sindacati di Catania, Misterbianco e Acì Sant'Antonio. Invece a La Spezia sono entrati in lotta i 300 operai della Termomeccanica Italiana (ex Elfim) che per protestare contro le lungaggini del passaggio di proprietà ai privati, hanno bloccato l'autostrada Sestri Levante-Livorno presidiando dalle 9 alle 12 il casello di Santo Stefano Magra.

Incontro a Bruxelles tra Savona e Van Miert sul piano per l'Ilva Acciaio: disgelo tra Cee e Italia Ma 10mila posti restano a rischio

ROMA. Per una volta il ministro dell'Industria Paolo Savona torna da Bruxelles col sorriso sulle labbra. La bomba Ilva sembra disinnescata, almeno per quel che riguarda l'effetto più devastante: la chiusura dello stabilimento di Taranto. Certo - mette le mani avanti il ministro - si dovranno accettare dei tagli anche dolorosi, ma l'Italia ha vinto la sua battaglia: nessuno dei due laminatoi verrà fermato, l'impianto continuerà a produrre acciaio, anche se meno, e con molti meno occupati, di quanto faccia adesso. Nel merito delle cifre si entrerà soltanto nelle prossime settimane, ma intanto la Cee ha accettato ufficialmente il principio che chiudere uno dei treni di laminazione significa abbandonare Taranto ad un inesorabile declino produttivo.

Il clima del dialogo tra Roma e Bruxelles è completamente «mutato» prende atto con soddisfazione Savona che ricorda come un incubo le incomprensioni di inizio estate: «Ora si parla un linguaggio comune. Allora era appena arrivato come ministro, avevo qualche esitazione. Adesso siamo completamente d'accordo, anche se per noi i tagli rappresenteranno un grande sacrificio». La definizione dei ridimensionamenti «produttivi ed occupazionali che finiranno sulle spalle della siderurgia italiana e di Taranto in particolare è ancora tutta da chiarire. Restano da sciogliere nodi importanti come la determinazione dell'ammontare degli aiuti di Stato e la questione, correlata, dei tagli alla capacità produttiva degli impianti. «Ho capito cosa vuole la Cee - ha spiegato a questo proposito Savona dopo l'incontro di ieri col commissario alla Concorrenza Karl Van Miert - Ne discuterò a Roma con i miei colleghi di governo. Spero di essere di nuovo a Bruxelles entro fi-

ne mese per chiudere il negoziato con la Commissione». Messa definitivamente alle spalle l'idea di chiudere un intero laminatoio, la Cee sembrerebbe accontentarsi della fermata di un forno di riscaldamento delle bramme. A meno che non si faccia strada una linea ancora più dura che metta in discussione ben due forni. In pratica, si tratta di creare delle strozzature in un passaggio chiave del ciclo produttivo: quello dove la bramma, l'acciaio di prima lavorazione, viene riscaldata per poter essere trasformata dal laminatoio (coils, le lunghe bobine) in cui si è specializzata l'Italia, il ridimensionamento del forno di riscaldamento porterebbe ad una serie di effetti a catena tra cui la riduzione della velocità del laminatoio e la diminuzione della produzione dell'altoforno (a meno che l'Ilva non pensi di vendere direttamente le bramme in sovrappiù). A nuovo regime l'impianto pugliese potrebbe attestarsi poco oltre i 6 milioni di tonnellate annue, di fronte ai 7 effettivi di oggi e ad una capacità teorica di quasi 10 milioni.



La crisi dell'auto Cee Mercedes-Benz taglia la 13ª a 160mila operai

STOCCARDA. Per i 160 mila della Mercedes-Benz si preannuncia un Natale povero. La società ha infatti concordato con il sindacato di categoria, Ig-Metall, una riduzione per tutti i dipendenti di 500 marchi sulla tredicesima (le aziende tedesche non sono obbligate a pagarla; per legge devono solo dare un «premio di Natale» pari almeno al 60% dello stipendio). La decisione per la Mercedes comporterà un risparmio di 200 miliardi di marchi all'anno. Sempre sul fronte della grave crisi del settore auto che c'è inoltre da registrare la decisione dell'agenzia internazionale di rating, «Standard & Poor's», di riesaminare l'affidabilità di debiti Volkswagen per 577 milioni di dollari.