

ACCORDO FIAT. Le reazioni delle fabbriche, del mondo sindacale e imprenditoriale

L'intesa ai «raggi X» di Mirafiori e Rivalta Domani parte la consultazione

Domani e venerdì i lavoratori di Mirafiori e Rivalta si pronunceranno nelle assemblee sull'ipotesi di accordo Fiat. Contrastanti giudizi di dirigenti sindacali ed esponenti degli impiegati. Nel racconto dei delegati di fabbrica l'ultima convulsa giornata di trattative nella capitale che ha costretto la Fiat a modificare il piano delle produzioni assegnate agli stabilimenti torinesi, il cui futuro resta comunque precario.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Vi ringraziamo per la battaglia che avete dato a Roma, anche se non ha ottenuto molto. Grazie soprattutto per aver tenuto botta sul principio che devono essere consultati i lavoratori». Se lo sono sentiti dire dai delegati di Mirafiori i sindacalisti torinesi della Fiom che ieri mattina, pur avendo alle spalle una notte di trattative e di viaggio, sono subito andati in fabbrica per informare i quadri dell'organizzazione. A raccontarlo sono gli stessi delegati perché loro, i sindacalisti della Quinta lega Fiom, rispettano la consegna che si sono dati di non rilasciare dichiarazioni e si limitano ad illustrare il percorso che è stato avviato per la consultazione: stamane nella Camera del Lavoro di Torino si svolge l'attivo dei delegati Fiom di Mirafiori e Rivalta, domani e venerdì saranno operai ed impiegati a pronunciarsi nelle assemblee unitarie, poi si riunirà il coordinamento nazionale Fiat della Fiom per prendere atto dei risultati e decidere di conseguenza.

Giudizi hanno rilasciato invece i segretari nazionali della Fim, Baretta, e della Uilm, Angeletti, che ieri hanno riunito i quadri di fabbrica delle rispettive organizzazioni. Mirafiori subirà un ridimensionamento pesante, hanno ammesso, perché la produzione scenderà da 2.300 a 1.600 vetture al giorno, ma il futuro della più grande fabbrica italiana sarebbe comunque assicurato. Di parere opposto è Vittorio Taruffi, coordinatore del "Comitato spontaneo impiegati, tecnici e quadri Fiat", che ha partecipato alla trattativa a Roma: «Il punto cruciale - ha detto - è che leggendo fra le righe dell'accordo si capisce che Mirafiori e Rivalta chiederanno. Non c'è nessuna garanzia per il futuro di questi stabilimenti». Della stessa opinione sono gli operai: «Se la Fiat ha già deciso di smantellare questa fabbrica, non saranno certo i sindacati ed il governo ad impedirglielo», era il commento più diffuso che si coglieva ieri sui cancelli della Carrozzeria di Mirafiori.

«Se l'atto di morte di Mirafiori non è ancora stato firmato - hanno riferito i delegati della Fiom - ma rimane aperto un minimo spiraglio, lo si deve alla battaglia che i nostri sindacalisti hanno dato a Roma. Lunedì mattina la Fiat aveva confermato che en-

tro la metà del 1996 sarebbero cessate in questa fabbrica la produzione della "Panda", da trasferire interamente in Polonia, e quella della "Punto", che sarebbe stata concentrata a Melfi ed a Termini Imerese. Mentre le altre organizzazioni erano già disposte a firmare, il voto contrario del coordinamento nazionale Fiat della Fiom ha costretto lunedì sera la Fiat a modificare di fatto il suo piano: "Panda" e "Punto" rimarranno a Torino, anche se i volumi produttivi sono ancora tutti da contrattare».

Rimane, insomma, una partita durissima da giocare con la Fiat, ed intanto si deve già accusare la perdita a Torino di 5.400 posti di lavoro (2.000 operai e 2.400 impiegati in prepensionamento, 1.000 impiegati in mobilità lunga) che andranno moltiplicati per tre, per le inevitabili ricadute occupazionali nelle fabbriche dell'indotto Fiat. «Contento a metà» delle soluzioni concordate per gli impiegati si è detto Taruffi. Se i 2.400 prepensionamenti accolgono una richiesta diffusa tra i "colletti bianchi", vi sono ben 1.000 ricorsi alla mobilità come "ponte" verso la pensione: «Quello che ci rattrista - ha commentato il rappresentante degli impiegati - è che mille persone che hanno condotto una vita onesta in Fiat ora debbano andare a prendere l'elemosina dall'Inps. Non so quanti di noi lo supporteranno».

Critiche vi sono anche sull'impiego dei contratti di solidarietà, che a Torino sono solo 1.900 per gli operai (su 8.000 esuberanti) e 100 per gli impiegati e tecnici di società controllate dalla Fiat (su 3.500 esuberanti). Durissimo è il giudizio di "Essere sindacato" del Piemonte, per il quale l'accordo «condanna i lavoratori ad odiare anche i contratti di solidarietà, che vengono proposti in una forma tale da consegnare migliaia di lavoratori alla discriminazione voluta dalla gerarchia. Ancora una volta la pressione del vertice sindacale e dei potentati economici vuole costringere interi gruppi dirigenti della Fiom e decine di migliaia di lavoratori del Nord e del Sud ad accettare decisioni che nulla hanno a che vedere con la difesa delle condizioni di operai ed impiegati, ed ancor meno con la possibilità di rilanciare produzioni ed occupazione nel nostro Paese».



Un grande cartello innalzato dai cobas di Arese durante la manifestazione all'interno della stazione centrale di Milano

Arese, un giorno a discutere L'ansia dell'Alfa. E i Cobas invadono la stazione

MILANO. Sui bilanci e le valutazioni prevale la rabbia: in 500 sono partiti da Arese, alle porte di Milano, e sono andati ad occupare i binari della stazione centrale. Per un'ora, dalle 11 a mezzogiorno hanno bloccato tutti i treni in partenza da Milano.

Il blitz dei Cobas
Con megafoni e volantini improvvisati i lavoratori che aderiscono ai Cobas, il sindacato autonomo con un buon seguito all'Alfa, hanno cercato di spiegare ai passeggeri bloccati dalla loro protesta, che l'accordo è una truffa, un danno secco. «È persino peggio di quanto ha disposto unilateralmente la Fiat che dopo la rottura aveva messo in cassa integrazione 2000 operai e 230 impiegati», sostiene Luigi Pasi, dei Cobas. «E non ci vengano a raccontare che con le produzioni che restano in fabbrica c'è lavoro garantito per i 6500 che restano».

Il blitz è durato poco meno di un'ora. Da mezzogiorno in poi i treni hanno ripreso a partire regolarmente e il traffico si è presto regolarizzato.

Disagi con cui i milanesi cominciano a convivere da quando la Fiat ha messo in forse il futuro dell'ex gioiello industriale di Milano: la settimana scorsa, i "dannati" dell'Alfa avevano preso di mira l'aeroporto di Linate. L'autostrada Milano-Laghi è

diventata ormai a rischio. Quasi ogni martedì, il giorno in cui i cassintegrati organizzano l'assemblea settimanale davanti ai cancelli della fabbrica, gruppetti spontanei o organizzati bloccano i cancelli.

L'assemblea in fabbrica
Duemilacinquecento fuori subito, altri 388 impiegati a pochi metri di distanza. L'accordo stretto l'altra notte, per Arese si traduce in queste cifre. I lavoratori dell'Alfa decideranno in questi giorni, con la consultazione, se nel piatto della bilancia pesano più i numeri o i contratti di solidarietà che permetteranno di salvare 1500 posti, i piani di reindustrializzazione, le verifiche che il governo s'impegna a fare perché da qui al '96 l'azienda non "critichi" ancora i tagli all'occupazione.

Già da ieri, mentre una minoranza occupava la stazione, i lavoratori che sono rimasti in fabbrica (attualmente chiusa perché l'azienda ha messo in cassa integrazione per 15 giorni praticamente tutti i lavoratori) hanno iniziato a valutare. I primi a prendere la parola sono stati proprio i sindacalisti dei Cobas da sempre contrari a qualunque accordo con l'azienda. Nella notte, avevano già prenotato una ventina di pullman per portare i lavoratori alla stazione, ma questa volta a differenza di quanto era avvenuto in passato, molti posti sono rimasti vuoti. L'assemblea è proseguita invece per tutta la mattinata tra preoccupazione per il futuro di uno stabilimento che molti danno già per segnato e tanta voglia di conoscere i contenuti dell'accordo. Spiega Domenico Familiari, del consiglio di fabbrica: «Abbiamo discusso fino al pomeriggio. L'orientamento dei delegati Fiom è che quest'accordo non si può respingere. Diamo un giudizio positivo sugli strumenti che consentiranno di evitare, per chi resta in fabbrica, la cassa integrazione a zero ore, almeno fino al '96. Ma soprattutto sappiamo che non esistono alternative valide».

«Non finisce così»
Più sofferto il giudizio di Mario Gaeta, delegato Fiom di zona: «Siamo insoddisfatti per quanto riguarda il piano industriale della Fiat, abbiamo chiesto alla segreteria nazionale di posticipare la consultazione dei lavoratori almeno fino a martedì prossimo, a meno che l'azienda non consenta ai lavoratori di rientrare in fabbrica al lavoro. Di sicuro quest'accordo non è una conclusione ma l'avvio di una trattativa che durerà almeno due anni».

Luigi Angeletti segretario Uilm

«I 6.600 prepensionamenti, oltre ai contratti di solidarietà, alla mobilità lunga e agli avvicendamenti nella cassa integrazione, sono oggi l'unica risposta possibile. Anche le modifiche al piano Industriale sono sostanziali (modello del segmento D a Mirafiori, auto elettrica a Arese, il centro di rottamazione a Pomigliano). Auspichiamo il giudizio positivo dei lavoratori espresso tramite il voto segreto».



Gianni Italia segretario Fim

«La conclusione a cui siamo giunti coglie gli obiettivi che Fim, Fiom, Uilm e Fimic avevano posto alla base del negoziato. Per Arese è ribaltata l'impostazione originaria della Fiat. Analogamente per la Sevel c'è una prospettiva industriale che inizialmente Fiat aveva negato. Anche gli strumenti per affrontare gli esuberanti sono stati fin dall'inizio osteggiati dall'azienda. I sindacati di categoria debbono perciò essere orgogliosi di questo risultato».



Luigi Abete Confindustria

«L'intesa Fiat è un risultato molto importante, che testimonia come, quando si lasciano lavorare con tranquillità da un lato le istituzioni e dall'altro i soggetti sociali competenti, si possano trovare soluzioni equilibrate che danno il senso dell'attenzione ai problemi del lavoro, ma che tengono anche in grande considerazione i problemi di competitività delle imprese».



Fausto Bertinotti Rifondazione

«L'accordo non va assolutamente bene, perché la Fiat ha mantenuto sostanzialmente l'impianto di politica industriale che le è stato dettato dalla Deutsche Bank. Siamo di fronte a una massiccia ristrutturazione e a un mutamento del comportamento di classe. Secondo Franco Giordano, di Prc, «alla fine si è accettata la linea di ridimensionamento occupazionale e produttivo».



Susanna Camusso segretario Fiom

«L'azienda ha proprio sbagliato. Ha pensato di essere la Fiat degli anni 80 in un paese, però, che è cambiato molto. Così si è ritrovata isolata. L'opinione pubblica l'ha abbandonata. Una posizione sconosciuta a Corso Marconi. E poi c'è la "qualità": per farla ci vuole il consenso dei lavoratori, non il terrore. Proprio questo spiega la rottura del 14 gennaio».



«È l'ennesima vigliaccata della Fiat». E la rabbia di Pomigliano arriverà a Roma Sevel, «no» secco all'accordo

POMIGLIANO D'ARCO. (Napoli) L'assemblea della Sevel di Pomigliano d'Arco ha respinto all'unanimità l'accordo raggiunto tra sindacati e Fiat lunedì sera.

Le tute blu hanno avuto un incontro con delegati di fabbrica e rappresentanti della Fiom che avevano partecipato alla trattativa a Roma. È stato dettagliatamente presentato il piano di riconversione della Sevel in fabbrica di rottamazione (con l'impiego di centocinquanta lavoratori) e sono stati discussi gli altri punti dell'accordo, che per il sito campano prevede il prepensionamento di ottocento persone, il dirottamento di altre cento in alcune altre fabbriche della zona e la mobilità lunga per altri cento addetti. I lavoratori hanno però bocciato l'accordo così come è stato delineato.

«Meno male che la Fiom non ha firmato - spiega Tramontano, del consiglio di fabbrica - perché questo accordo è proprio uno schifo. Lotteremo fino alla fine. Non intendiamo

rassegnarci. Così non si può approvare quest'accordo». Dal pomeriggio, poi, i lavoratori sono rientrati in fabbrica, per dar vita ad una nuova assemblea e programmare nuove forme di lotta prima che i sindacati facciano la consultazione fra tutti i lavoratori del gruppo Fiat. «Noi siamo poco più di mille - dice Tramontano - alla Fiat auto sono dieci volte tanto. Quanto conterà il nostro voto?».

Al termine delle assemblee i lavoratori Sevel hanno diffuso un lungo comunicato: «Riteniamo - vi si legge - che questa soluzione sia nei fatti un'operazione di smantellamento di alcuni siti produttivi tra cui la Sevel, attraverso strumenti che agiscono sugli organici e penalizzano fortemente l'occupazione a Pomigliano. La stessa ipotesi industriale di rottamazione diventa, in questo quadro, ridicola ed inaccettabile. I lavoratori della Sevel respingono questa ipotesi ed invitano le organizzazioni sindacali nazionali a prendemene atto. Rivendi-

cano inoltre il diritto, insieme a tutti gli altri lavoratori del gruppo, ad essere consultati per verificare il mandato dei lavoratori, prima di qualsiasi firma. Sarebbe assai grave, proprio nel momento in cui c'è una voglia di nuovo nel Paese - conclude il comunicato - che proprio le organizzazioni sindacali non tenessero conto di una norma elementare di democrazia rivendicata dai lavoratori».

Dalla Sevel, inoltre, propongono che, nella consultazione sull'accordo votino solo coloro che fanno parte delle fabbriche interessate alla vertenza. Ancora, in particolare, i lavoratori della Sevel rifiutano l'accordo soprattutto nella parte che prevede ipotesi di trasferimento in altre fabbriche del gruppo Fiat (le ex Upa di Casalmaggiore e Giugliano). «Questa è l'ennesima vigliaccata della Fiat - dice Raffaele Sodano, del consiglio di fabbrica e leader storico di Pomigliano - , trasferirci in fabbriche in netta crisi mentre nel settore del veicolo

commerciale prodotto dalla Sevel si è in netto miglioramento».

Sulla conclusione della trattativa si sono invece espresse favorevolmente le segretarie comprensoriali di Pomigliano d'Arco della Fim e della Uilm (quest'ultima lunedì era stata molto critica sui contenuti della proposta di Giugni e ha invertito poi rapidamente la rotta). Entrambe le organizzazioni hanno sostenuto che i lavoratori della Sevel hanno ottenuto molto di più di quanto non si pensasse all'inizio dei negoziati. Toni più smorzati invece alla Fiom di Pomigliano.

Intanto è stato avviato un coordinamento fra i lavoratori di Pomigliano e i colleghi di Torino ed Arese per dar vita venerdì prossimo a Roma, in occasione della probabile ratifica definitiva dell'accordo, ad una grande manifestazione nazionale.

Per Pomigliano, comunque, la proposta delle tute blu resta quella di spostare il turno notturno da Val di Sangro a Pomigliano.

Tanto costerà allo Stato l'aver scongiurato la cig a zero ore Centosettanta miliardi in più

ROMA. Centosettanta miliardi in più: tanto costerà allo Stato aver scongiurato la cassa integrazione a zero ore per i lavoratori della Fiat. Lo ha precisato ieri il ministero del Lavoro. Il piano originario della casa automobilistica torinese per gestire le eccedenze, strutturali e temporanee, prevedeva, infatti, un massiccio ricorso alla cig a zero ore (9.600 lavoratori) per due anni e alla mobilità lunga fino alla pensione (6.900 lavoratori). Interventi, questi, previsti dalla legislazione vigente e quindi già coperti da stanziamenti nel bilancio dello Stato.

Gli strumenti individuati dal ministro Giugni per gestire gli esuberanti in maniera meno traumatica per i lavoratori, comporteranno invece qualche sacrificio in più per le casse dello Stato. I 6.600 prepensionamenti (in sostituzione di 4.600 lavoratori in mobilità lunga e 2.000 lavoratori in cig) con i requisiti della mobilità (lunga) costano 200 miliardi in più, distribuiti in cinque anni, di cui la metà a carico della Fiat.

I 13.500 contratti di solidarietà (che

sostituiscono altrettanti lavoratori in cig) prevedono un onere aggiuntivo a carico del Fondo per l'occupazione di 70 miliardi in due anni. Per quanto riguarda la formazione professionale che accompagnerà i periodi di cig, sarà finanziata con le risorse destinate alla formazione continua della Regione Piemonte, del ministero del Lavoro e del Fondo sociale europeo.

Per quanto riguarda il «Protocollo di intenti» tra il Governo e la Fiat, la spesa di 450 miliardi - precisa il ministero del Lavoro - rappresenta soltanto una previsione. Sarà destinata alla costituzione dei consorzi di ricerca, di produzione dell'auto a basso impatto ambientale e di rottamazione e sarà ripartita tra la Fiat, le imprese che partecipano ai consorzi e i ministeri interessati.

L'ex segretario della Cisl Pierre Carniti riconferma a proposito le dichiarazioni rese lunedì: l'accordo Fiat «è una buona cosa», ma i prepensionamenti fra tutti gli ammortizzatori sociali, sono i più dissennati e i

più costosi. «L'intesa - ha aggiunto ieri Carniti - consente di scongiurare un aggravamento delle tensioni sociali in aree già alle prese con acutissimi problemi di disoccupazione. La soddisfazione per il fatto che si è riusciti ad impedire che l'azienda adottasse misure traumatiche, con intollerabili costi umani e sociali - ha proseguito - è però mitigata dalla discutibile combinazione degli strumenti messi in atto».

«Lascia particolarmente perplessi - ha continuato Carniti - il prevalente uso di ammortizzatori sociali finanziati dalla collettività che, uniti ai 445 miliardi destinati all'accordo di programma per l'auto verde e all'attività di reindustrializzazione, determinano oneri rilevanti a carico del bilancio pubblico. Il giudizio sull'accordo avrebbe potuto essere diverso - ha concluso Carniti - se invece del massiccio utilizzo dei prepensionamenti si fosse fatto ricorso a un più ampio impiego dei contratti di solidarietà o, meglio ancora, a forme generalizzate di riduzione degli orari».