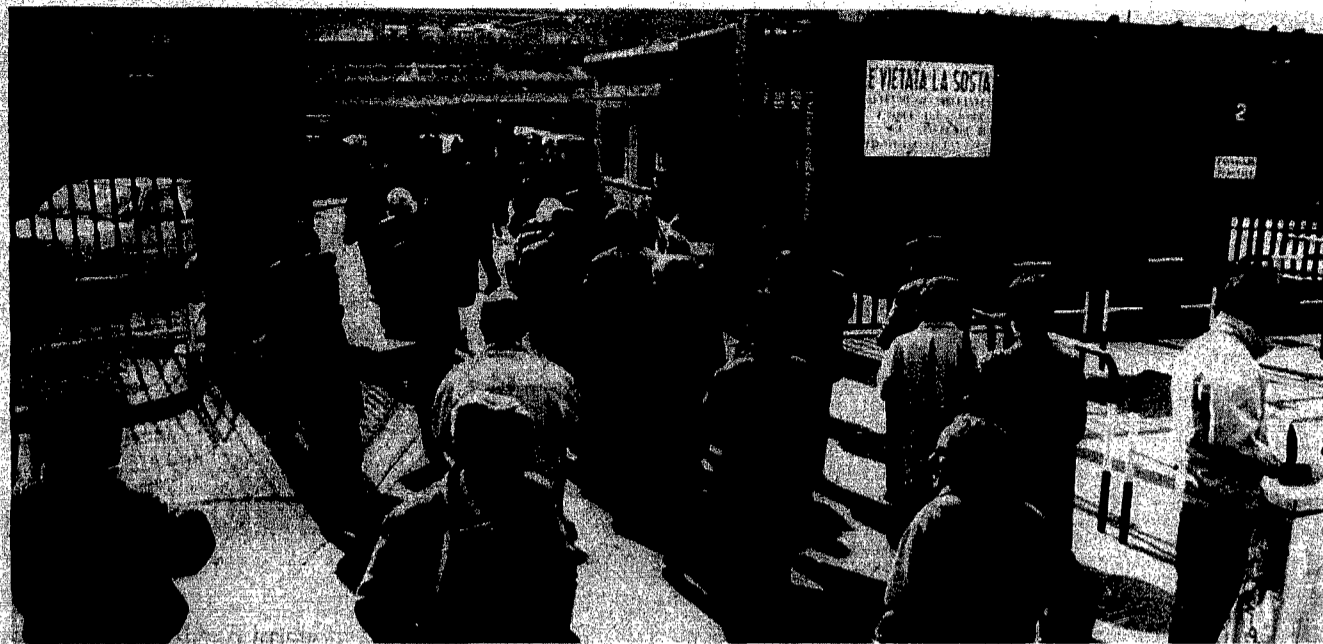


Economia & lavoro

IL CASO FIAT. Il sindacato diviso sulla proposta di integrativo avanzata da corso Marconi



L'ingresso degli operai alla Fiat Mirafiori. Nella foto piccola Cesare Damiano

Dario Nazzaro e Mauro Torri

«La vertenza resta aperta» Damiano (Fiom): la parola passa alle Rsu

«Consideriamo la vertenza Fiat tuttora aperta: le modifiche che chiediamo sono necessarie per l'accordo». Dopo il no alla proposta «ultimativa» sul contratto integrativo avanzata dall'azienda e alla vigilia della convocazione delle Rsu che saranno chiamate a decidere se accettare l'offerta Fiat o continuare il confronto, il vicesegretario nazionale, Cesare Damiano, spiega gli obiettivi della Fiom: «Su qualità e quantità del salario risposte insufficienti».

ANGELO FACCINETTO

MILANO. Dopo il no della Fiom alla proposta «ultimativa» dell'azienda, la parola sull'integrativo Fiat passa ora alle Rsu. Su questo almeno - anche se la Uilm continua ad insistere sulla possibilità di indire un referendum - tra le quattro organizzazioni sindacali non sembrano esserci diversità di opinioni. Anzi, proprio per definire modalità e tempi di convocazione degli organismi di fabbrica - dopo l'incontro informale di ieri mattina a Roma (con colazione al bar Rosati) - i quattro responsabili del settore auto di Fiom, Fim, Uilm e Fismic - Damiano, Baretta, Di Maulo e Cavallito - torneranno a sentirsi oggi. Ma quali sono, a questo punto, gli scenari possibili? E qual è, dopo la bocciatura del testo proposto da corso Marconi, l'obiettivo della Fiom? Ne parliamo col vicesegretario generale, Cesare Damiano.

La Fiom ha detto no; Fim, Uilm e Fismic hanno detto sì. Cosa succede adesso, Damiano?

Succede che si deve passare alla fase conclusiva della discussione. Tra le organizzazioni sindacali esistono opinioni differenti e questo rende necessario il coinvolgimento delle Rsu e dei lavoratori. In particolare, per quello che ci riguarda, il passaggio attraverso le Rsu è indispensabile: è lo strumento democratico che ci siamo concordemente dati per decidere sugli atti negoziali e per risolvere i casi sui quali c'è diversità di giudizio.

Quando si riuniranno? Pensando che debbano essere convocate nel corso della settimana. Le persone coinvolte saranno circa millequattrocento, dislocate in un centinaio di stabilimenti. Per questo, per garantire svolgimento ed esiti, andrà insediata una commis-

sione nazionale di certificazione. Per il responso definitivo ci vorranno poi tre o quattro giorni dalla riunione della prima assemblea.

Un passaggio traumatico? Il ricorso a questo tipo di pronunciamento è già stato ampiamente utilizzato nel corso di vertenze di grandi gruppi industriali. E c'è un precedente in questa stessa vertenza Fiat: all'inizio, di fronte a posizioni diverse, è stata chiamata a pronunciarsi la Rsu di Melfi. Per noi è molto importante ricorrere a tutti gli strumenti di partecipazione, dal coordinamento unitario (che però, a quanto pare, questa settimana non si farà, ndr) alle assemblee di mandato.

Fim, Uilm e Fismic auspicavano un vostro sì alla proposta Fiat, come ti è parsa la loro reazione? Ho visto reazioni preoccupate e negative.

Forse perché si aspettavano comunque una risposta immediata. Dopo la presentazione da parte dell'azienda del testo ultimativo non abbiamo voluto dare una risposta immediata non per sottrarci alla nostra responsabilità ma, al contrario, per farci carico del massimo di responsabilità. Quindi, prima di pronunciarsi, abbiamo voluto esaminare con attenzione il merito della proposta e privilegiare il metodo di valutazione collegiale.

Ma nel documento che vi hanno

consegnato giovedì ci sono o no passi avanti rispetto alla vecchia impostazione aziendale?

In questi tre mesi il sindacato ha condotto unitariamente una trattativa vera che ha prodotto risultati. Poi ha avanzato una proposta articolata su tre punti, decisivi per la conclusione. Tre punti frutto di una rigorosa e dolorosa selezione. Su uno di questi punti abbiamo avuto una risposta positiva. È scomparsa la pretesa della Fiat di costituire una specifica commissione per la conciliazione e la prevenzione del conflitto.

E sulla determinazione degli indici di qualità e sul loro rapporto col salario?

Per quel che riguarda la qualità, l'azienda ha inserito un nuovo indice - denominato «qualità globale del processo produttivo» - deducibile dal bilancio certificato o dalla contabilità industriale, un indice che ha poco a che fare con il ciclo produttivo e ancor meno con la qualità di stabilimento, cosa che invece noi avevamo chiesto. Inoltre, l'attività della commissione di cui è prevista l'istituzione non è collegata con l'erogazione del salario a livello di settore.

Questo cosa comporta? Fa venir meno il controllo delle Rsu e dei lavoratori su una parte del salario. Non solo. Questa impostazione è anche fuori dalla lo-

gica dei programmi concordati, previsti dal contratto nazionale di lavoro. Così come lo vede la Fiat il premio di risultato ha un carattere di aleatorietà e di forte variabilità in quanto è collegato a dati di bilancio o di opinione. Dati di cui dispone solo l'azienda. In questo senso il meccanismo salariale è anche al di sotto dell'equilibrio dei dispositivi previsti dal contratto.

E sulla quantità, cioè sugli aumenti?

La Fiat ha risposto ad una precisa richiesta del sindacato con la mensilizzazione di una quota salariale di 80mila lire, soldi che diventano stabili nel quadriennio. Ma questo non risolve il problema. Perché il salario resta insufficiente, a cominciare dalle 850mila lire previste per il '96 - al di sotto della nostra richiesta - ma soprattutto per la mancanza del collegamento di questa parte del salario con il trattamento di fine rapporto, cioè con la liquidazione.

Quindi?

Quindi l'esame di questi punti ha portato in modo unanime la Fiom a valutare negativamente le proposte dell'azienda. E poi, aggiungo, non pensiamo sia possibile accettare questa logica di proposta ultimativa decisa in modo unilaterale dalla Fiat. Per tutti questi motivi consideriamo tuttora aperta la vertenza.

La Fim insiste: c'è una base per l'accordo

NOSTRO SERVIZIO

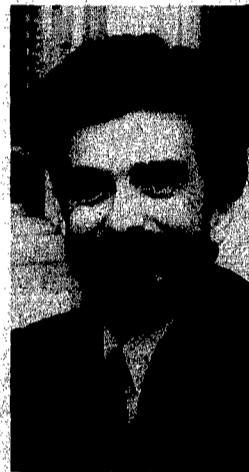
ROMA. Sulla vertenza per l'integrativo Fiat la parola passa ora alle Rsu (rappresentanze sindacali unitarie) di tutti gli stabilimenti. In un breve incontro informale ieri a Roma, i segretari della Fiom-Cgil, della Fim-Cisl e della Uilm - Uil, Cesare Damiano, Pierpaolo Baretta e Roberto Di Maulo, hanno deciso che le riunioni delle Rsu si terranno alla fine della settimana che comincia oggi oppure agli inizi di quella successiva, come pare più probabile.

Ma intanto, malgrado il chiarimento di ieri mattina, sulla proposta di accordo avanzata da corso Marconi le differenze di valutazione tra le segreterie dei metalmeccanici di Cisl e Uil, con gli autonomi della Fismc da una parte e la Cgil dall'altra, permangono e la polemica resta accesa.

Le critiche al «no» della Fiom sono state ribadite ieri dal segretario della Fim-Cisl Pierpaolo Baretta, che ha anche indicato il percorso che ora hanno di fronte i lavoratori Fiat e in particolare i delegati delle Rsu. «In sostanza», ha spiegato Baretta, «le Rsu dovranno pronunciarsi su due alternative: riaprire, con iniziative di lotta e dunque con scioperi, la trattativa con la Fiat, così come chiede la Fiom; oppure, considerare la proposta della Fiat una base su cui poter chiudere il negoziato, come chiede Fim, Uilm e Fismic. In ogni caso le Rsu decideranno e questo, pertanto, esclude l'ipotesi di accordi separati».

«Nessun accordo separato»

Un percorso quindi, che malgrado le differenze di valutazione e le diverse posizioni con le quali i sindacati andranno al confronto con le Rsu, dovrebbe avere comunque un esito unitario. Ma la polemica resta e l'esponente Fim torna ad indicare i punti di dissenso con la Fiom. Sabato in una lunga riunione della delegazione la Fiom aveva respinto la proposta dell'azienda considerando insufficienti sia gli aspetti salariali e avanzando diverse critiche a proposito del metodo. Ma secondo Baretta si tratta di posizioni ingiustificate. «Sotto il profilo del metodo», ha detto, «il confronto è stato condotto unitariamente senza strappi. Ma anche dal punto di vista del merito non si capiscono le ragioni della Fiom».



Pensate di ricorrere all'arma dello sciopero?

Sostenere una proposta che vuole modificare ulteriormente le posizioni dell'azienda sui punti più qualificanti significa coinvolgere i lavoratori anche per decidere azioni di mobilitazione. Queste modifiche le vogliamo per fare un accordo. Comunque ogni decisione al riguardo sarà successiva al pronunciamento delle Rsu.

Siete tranquilli dopo il vostro no?

La Fiom ha fatto un'attenta valutazione sindacale e la richiesta, avanzata già la scorsa settimana, di coinvolgere le Rsu significa semplicemente che vogliamo far ricorso ad un metodo democratico idoneo a risolvere le divergenze. Un metodo che supera la vecchia logica, e la possibilità, di giungere ad accordi separati. È una strada che non va drammatizzata.

«In ogni trattativa», ha spiegato Baretta, «gli aumenti salariali appaiono sempre insufficienti, si vorrebbe qualcosa di più. Ma in questo caso la proposta della Fiat è molto vicina a quanto noi abbiamo chiesto nella piattaforma unitaria. Per il '96, infatti, ci sarebbero 850 mila lire contro il milione chiesto in piattaforma. A regime, l'incremento oscillerebbe tra il milione e 821 mila lire e i due milioni 170 mila contro i due milioni che avevamo chiesto». «Resta il fatto», ha continuato Baretta, «che anche per Fim, Uil e Fismic, non solo per la Fiom, tutto l'aumento salariale concordato dovrà avere effetti sul Tfr, cioè sulla liquidazione. Su questo anche noi intendiamo proseguire il confronto con la Fiat».

Aumento salariale e Tfr
La Fiom, tuttavia, contesta anche gli indici di qualità proposti dall'azienda e accettati dalle altre organizzazioni sindacali. Secondo Baretta, invece, l'indice di qualità di settore che affiancherà quello di soddisfazione del cliente rappresenta un risultato positivo. «Nella piattaforma ha concluso il sindacalista chiedevamo infatti un "indice di qualità articolato". Bene: quello individuato ha queste caratteristiche».

In crisi lo scalo di La Spezia, danneggiato dalla rivoluzione del traffico container. Preferita Genova

La guerra tra i porti dell'Alto Tirreno

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

MARCO FERRARI

GENOVA. Il mondo dello shipping è un subbuglio. Che cosa sta accadendo? E in corso una sorta di assetamento dei traffici nel Tirreno da parte dei più importanti terminalisti. Messina ha deciso di abbandonare il porto della Spezia e di far ritorno a Genova, rilevando il 15% della Consolare Finanziaria, la società formata da Compagnia portuali, Sinport gruppo Fiat e altri imprenditori per la gestione del terminal Multipurpose, un'area di 400mila metri quadrati tra moli, banchine e piazzali nella quale avrà la gestione del ponte Ronco. Anche Contship - che deve far spazio ai traffici che governa nel nuovo scalo di Gioia Tauro, ha scelto di alleggerire le banchine spezzine distribuendo 100 mila dei suoi 667 mila container tra Genova e Livorno. A farne le spese, per ora, è dunque lo scalo spezzino, il primo nel Mediterraneo per traffico teu (contenitori da 20 piedi) con 965

mila pezzi l'anno. I portuali della città ligure venerdì scorso hanno incrociato le braccia. Un lungo corteo, con alla testa il sindaco Lucio Rosaia, ha attraversato la città. S'occa l'ora dell'addio al porto dei miracoli? Cgil, Cisl e Uil mettono sotto accusa l'Anas, la Società autostrade, le autorità marittime, il Comune e il Governo per l'assenza di interventi infrastrutturali e per la mancata nomina dell'Autorità portuale.

L'Anas e la Società autostrade hanno reagito annunciando che entro il '96 inizieranno la costruzione dell'asse viario di penetrazione nel porto e della nuova barriera doganale nello svincolo autostradale, due opere attese da tempo. La Regione ha convocato per oggi un summit a Genova. Intanto gli assessori regionali ai trasporti di Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna hanno riproposto al ministro Caravale l'urgenza di ammodernare e rad-

doppiare la linea ferroviaria Pontremolese, un asse strategico di comunicazione tra Tirreno e Padania. Basteranno queste promesse a far sbollire gli animi?

I terminalisti incalzano gli amministratori pubblici: «Attenti, i clienti vanno dove non esistono difficoltà logistiche». Per superarle, loro sono arrivati a proporre la cancellazione di un intero quartiere, quello di Fos-samastra, sottoposto ad una vera e propria emergenza ambientale. L'inedita collaborazione tra operatori è una novità assoluta nel panorama portuale.

Genova in fermento

Ad avvantaggiarsi è il porto di Genova dove le banchine sono in fermento per una ricollocazione di assetti, equilibri ed alleanze. Lo scalo genovese, che ha fatto registrare nel '95 un aumento del 20% del traffico teu, arrivando a 615mila contenitori, punta alla fatidica quota del milione, cioè metà di quelli che vengono movimentati nell'Alto

Tirreno in un anno. I primi dati '96 sono confortanti: 10% in più per le merci convenzionali e 26,8% in più per quelle containerizzate. Sulle banchine genovesi hanno fatto il loro ingresso i giapponesi della Nyk con un servizio feeder contenitori per Marsiglia e Malta; la Rickmers ha avviato un servizio per la Cina; Norasia e Hapag hanno aperto un ponte settimanale con lo scalo maltese. La «pace» che regna tra il Vie di Voltri targato Fiat, i terminalisti privati e i portuali incoraggia l'ottimismo e l'elezione dell'avvocato Giuliano Gallanti all'Autorità ha dato ulteriore stabilità al principale porto italiano. I gruppi storici genovesi (Musso, Scerni, Cosulich, Costa, Messina, Grimaldi e la Culmiv diventata azienda) sembrano aver imboccato la via delle sinergie. «Un riequilibrio tra Genova e La Spezia era necessario» affermano i terminalisti genovesi, anche a costo di essere tacciati di «cannibalismo». «C'è spazio per entrambi» ha detto Giorgio Musso della Tarros. «Più li-

nee ci sono, meglio è per l'industria perché può usufruire di migliori tempi di resa» ha dichiarato Andrea Costa, presidente della Contship.

Livorno in crescita

Anche i dati che riguardano Livorno sono positivi: nel '95 ha movimentato 424 mila teu, con un aumento del 14,3%. Nella città labronica si punta in alto ma alcuni progetti infrastrutturali hanno incontrato difficoltà di attuazione, in via di superamento con la costituzione della società di gestione della Darsena Toscana.

Piccoli segnali di ottimismo anche da Savona (+9,3%) e Carrara (+20%). In un settore strategico come questo l'assenza di direttive nazionali sta accentuando la storica rivalità tra porti. Il sistema dell'Alto Tirreno invoca programmazione, scelte infrastrutturali e coordinamento. I sindacati hanno chiesto una conferenza di programma ma di questi tempi sembra proprio un sogno.

166.10.50.50

**PER CONOSCERE
TUTTI GLI ORARI,
LE COINCIDENZE
E LE TARIFFE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO
BASTA UN COLPO DI TELEFONO.**

24 ore su 24
TUTTI I GIORNI

GIARY GROUP S.p.a. PARMA
IL COSTO DEL SERVIZIO È DI L. 2.540 + IVA AL MINUTO,
DURATA MASSIMA DELLA CONVERSAZIONE 3 MINUTI