

Economia & lavoro

Baretta (Fim): «Ora l'accordo va firmato a giorni»
Polemica sui dati, per la Fiom il voto non è valido

Rsu Fiat per il «sì» Scontro sul quorum

Sull'integrativo Fiat hanno vinto Fim, Uilm e Fismic. I «sì» alla proposta aziendale, condivisa dalle tre organizzazioni, sono stati 661. I «no» 558, 19 gli astenuti. Ma sul raggiungimento del «quorum» (per la Fiom a quota 670), richiesto per la validità del voto, è polemica. Intanto la Fiom chiede le assemblee di mandato. No di Fim, Uilm e Fismic che puntano alla firma immediata dell'accordo. Coferati e D'Antoni: «Il voto non compromette il percorso unitario».

ANGELO FACCHINETTO

MILANO. Seicentosestantino sì, 558 no, 19 astenuti. Le Rsu degli stabilimenti Fiat hanno approvato, come chiedevano Fim, Uilm e Fismic, la proposta di integrativo presentata da corso Marconi. Tra il loro ordine del giorno e quello firmato dalla Fiom, uno scarto di 103 voti. Ma anche, per i vincitori, una manciata di consensi in meno del quorum richiesto dal regolamento per la validità del voto, secondo la Fiom a quota 670. E per i sindacati del metalmeccanico quella di ieri è stata un'altra giornata di tensione. Tanto che il risultato, pur definitivo e «condiviso», non è stato certificato: la commissione di garanzia costituita *ad hoc* si è limitata ad accertare la regolarità dei verbali.

bile che affida alle quattro organizzazioni il mandato di «concludere il negoziato con un accordo che (con le due aggiunte relative all'incidenza degli aumenti sulla liquidazione e alla assicurazione che gli stessi vengano considerati aggiuntivi ai premi finora percepiti, ndr) si considera approvato», la Fiom chiede la convocazione delle assemblee dei lavoratori. Non per rimettere tutto in discussione ma per ottenere un esplicito mandato a sottoscrivere l'accordo sulla base del dispositivo vincente. Un'ipotesi, anzi, una «raffinatezza democratica», l'ha definita Pietro Larizza - che Fim, Uilm e Fismic

Anche ad aprile cassa integrazione negli stabilimenti auto del gruppo

La Fiat Auto ricorrerà alla cassa integrazione anche nel mese di aprile, ma in misura inferiore rispetto agli ultimi mesi, con l'obiettivo di produrre 13.500 vetture in meno (a marzo il taglio era stato di 22.600 auto). È stata invece annullata la settimana di cig (dal 25 al 31 marzo) per le linee della Panda e della Punto di Mirafiori. Lo ha comunicato oggi l'azienda ai sindacati metalmeccanici. Nella settimana dal primo al 7 aprile il provvedimento interesserà 8.100 lavoratori, dall'8 al 14 aprile 13.400, dal 15 al 21 aprile 6.100, dal 22 al 28 aprile. La cassa integrazione interesserà a Mirafiori i lavoratori della linea della Cromo (due settimane), a Pomigliano le linee della 145 e della 146 (uno dei due turni per tutto il mese), a Rivalta la linea della Delta (uno dei due turni le prime tre settimane, attività sospesa la quarta settimana), della Dedra (due settimane) e della K (uno dei due turni per tutto il mese). Ad aprile la cassa integrazione interesserà due settimane anche i lavoratori della Sevel Val di Saagro che producono il Ducato.

Conclusioni. Per la Fiom la mozione vincente avrebbe ottenuto il 49,4 per cento, per Fim, Uilm e Fismic il 54,7 per cento. Non solo. Le 3 organizzazioni «alleanze» ritengono corretto tener conto anche dei voti espressi dalle rsa (le vecchie rappresentanze sindacali aziendali) degli stabilimenti in cui le rsu non sono state ancora elette. Ai 1338 voti rsu ne andrebbero così aggiunti altri 41. E le rsa si sono espresse con 25 sì, 8 no e 3 astensioni (mentre 5 non hanno partecipato al voto). Un dato che farebbe volare la mozione del Sì a quota 686, oltre il fatidico quorum. Così, mentre le segreterie nazionali di Fim, Uilm e Fismic hanno già nel pomeriggio, preparato un volantino da distribuire oggi nelle fabbriche in cui si afferma che quello di ieri «è un risultato inequivoca-

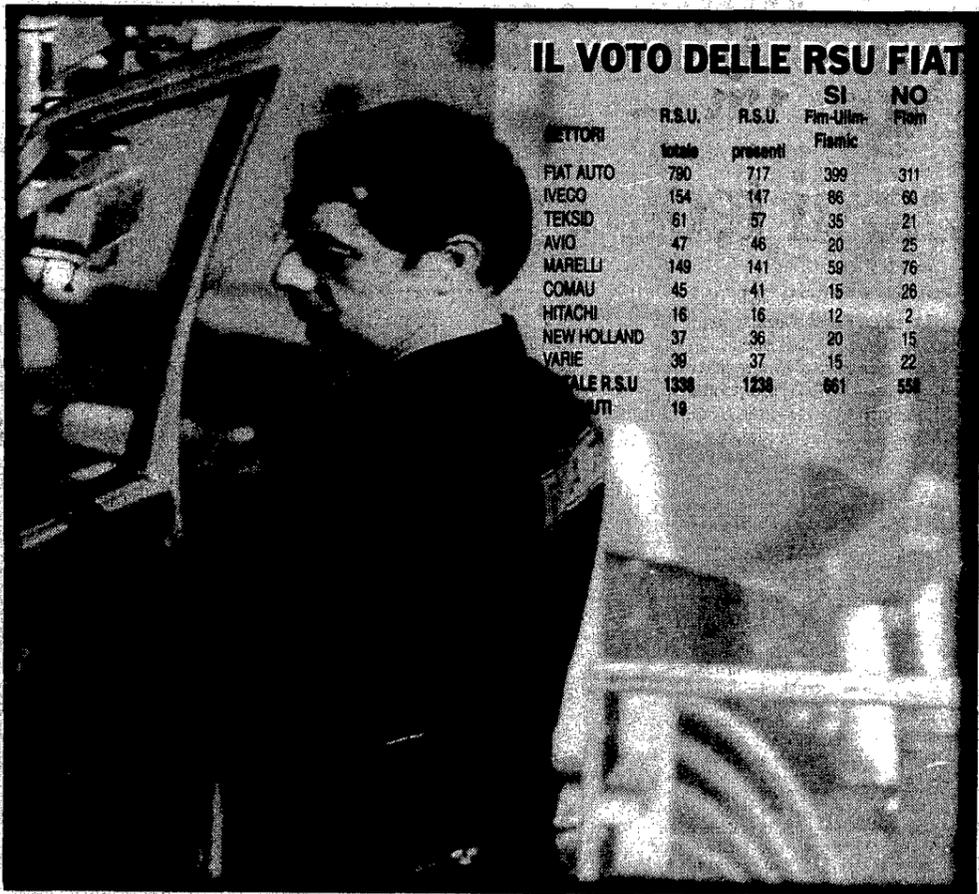
hanno respinto al mittente. «Il mandato - dice il leader della Fim-Cisl, Gianni Italia - lo abbiamo già ottenuto ed è chiaro. La Fiom sta sollevando un polverone per creare confusione e limitare la sua *debatte*. Le cifre parlano da sole, anzi cantano (come amava citare il Craxi dei tempi d'oro, ndr) - gli fa eco il responsabile del settore auto, Pierpaolo Baretta - e questo ci obbliga ad una responsabilità vincente per tutti. Alle assemblee, insomma, si potrà andare sì, ma ad accordo realizzato».

«Unità sindacale»

Una posizione che il segretario Fismic, Giuseppe Cavallito, condivide mentre il leader Uilm, Luigi Angeletti, si spinge ancora più in là e dichiara che l'accordo sarà firmato probabilmente già lunedì prossimo. Con un avvertimento. «Noi - dice Roberto Di Maulo, Uilm - anche lui - siamo per riprendere da subito la trattativa anche insieme alla Fiom: se decidono di venire o no è un problema loro, in quanto noi e la maggioranza delle rsu lo abbiamo già risolto». Come dire, attenti che in ogni caso non sarà un «accordo separato».

Comunque sia, il voto di mercoledì alla Fiat non dovrebbe compromettere il percorso verso l'unità sindacale avviato da Cgil, Cisl e Uil. Lo afferma Sergio Coferati, lo conferma Sergio D'Antoni. «L'unità sindacale - dice il leader della Cgil - resta sempre il nostro obiettivo e non può certo essere modificato dalla conclusione di una vertenza. L'unità è un problema di ordine generale che resta esattamente con i caratteri che aveva in precedenza. È un bisogno che vorremmo affrontare e risolvere rapidamente. Dobbiamo fissare gli aspetti che riguardano le modalità di definizione della politica contrattuale ma anche quelli relativi all'attuazione dei criteri fondamentali dell'autonomia sindacale». Il voto di ieri - afferma dal canto suo il numero uno Cisl - non determina conseguenze: l'unità sindacale non è più vicina né più lontana. I lavoratori Fiat hanno ben compreso quello che era in palio: c'è un'impostazione di sindacato della partecipazione che si sta autenticamente diffondendo. Ma una frecciatina alla Fiom, D'Antoni non rinuncia a lanciarla: «Le sue incertezze - sottolinea - sono state smentite dai fatti».

Oggi intanto, sulla vertenza Fiat, nuovo atto con la riunione a Roma della delegazione Fiom. Con il segretario generale, Claudio Sabattini, ci sarà anche Sergio Coferati.



IL VOTO DELLE RSU FIAT

SETTORI	R.S.U.		SI	
	totale	presenti	Fim-Uilm-Fismic	No Fiom
FIAT AUTO	780	717	399	311
IVECO	154	147	86	60
TEKSID	61	57	35	21
AVIO	47	46	20	25
MARELLI	149	141	59	76
COMAU	45	41	15	26
HTACHI	16	16	12	2
NEW HOLLAND	37	36	20	15
VARIE	39	37	15	22
TOTALE R.S.U.	1338	1238	661	558
ASTENUTI				19

INTERVISTA

Dal segretario generale della Fiom una proposta a Fim e Uilm

Sabattini: la parola alle assemblee

PIERO DI SINNA

ROMA. «È assolutamente necessaria una consultazione dei lavoratori. La nostra richiesta di andare alle assemblee di mandato nasce da un'ispirazione profonda: unità». Questa è l'unica strada per impedire deflagrazioni nel rapporto tra i sindacati e tra questi e i lavoratori. È questo il commento che il segretario generale della Fiom, Claudio Sabattini, fa sugli sviluppi del confronto sull'integrativo Fiat all'indomani del voto delle Rsu e dopo una giornata di riunioni e di consultazioni tese a cercare una soluzione che possa risultare soddisfacente per tutti i protagonisti della vicenda.

Sabattini, quali conclusioni avete tratto dal voto delle Rsu? I voti sulla mozione che chiedeva il mandato a chiudere sulle proposte dell'azienda la trattativa sono risultati superiori, ma non in misura tale da raggiungere il quorum, cioè la maggioranza assoluta degli aventi diritto al voto, così come stabilisce il regolamento stesso delle Rsu. Il vo-

to non legittima perciò automaticamente una conclusione della trattativa. Perciò bisogna andare a un confronto con i lavoratori e alle assemblee di mandato.

Ma in questo modo il voto delle Rsu non avrebbe alcun valore. Niente affatto. Noi abbiamo chiesto a Fim e Uilm di fare le assemblee su una sola proposta, sulla loro. Cioè su quella che ha riportato più voti nella consultazione delle Rsu.

A questo punto, dunque, voi ponete un problema di procedura, non più di merito. Che le deliberazioni delle Rsu nelle materie negoziali debbano essere prese a maggioranza assoluta non è questione meramente formale. È un elemento essenziale del patto costitutivo che ha portato alla formazione delle Rsu con i suoi noti meccanismi di garanzia delle minoranze. Se non venisse rispettata la norma sul raggiungimento del quorum costituito dalla maggioranza assoluta, quel patto verrebbe seriamente compromesso.



Cosa hanno risposto Fim e Uilm? Ci hanno detto di no. E allora vi è il pericolo di un accordo separato? Noi ci siamo mossi e ci muoviamo perché non vi sia un accordo separato. Anche in queste ore stiamo lavorando per questo. Per questa ragione sosteniamo che alle assemblee dei lavoratori si va con una sola proposta, quella che è prevalsa nella votazione delle Rsu. Su alcuni organi di stampa il risultato del voto delle Rsu è diventato

l'occasione di una vera propria campagna contro la Fiom, il suo irrigidimento, il suo isolamento, sul fatto che le sue posizioni rispecchierebbero più dinamiche interne al sindacato che gli interessi dei lavoratori. Che cosa risponde? Il nostro dissenso verso la soluzione della vertenza proposta in maniera ultimativa dalla Fiat non riguarda una questione di dettaglio, bensì è relativa a un punto della piattaforma che abbiamo elaborato unitariamente con Fim e Uilm che riveste un grande valore di prospettiva. Non è indifferente che la parte di salario legata alla qualità sia legata o no a parametri definiti stabilimento per stabilimento. Questo per noi vuol dire creare o meno le condizioni per cui vi sia la possibilità di fissare a livello di stabilimento obiettivi comuni tra lavoratori e azienda. Se questi obiettivi non ci sono non c'è luogo alla valorizzazione della partecipazione dei lavoratori e delle stesse Rsu che noi pensiamo sia la base delle nuove relazioni industriali che dobbiamo costruire.

Si fermano 21 dei 29 stabilimenti General Motors. Al centro dello scontro il decentramento della produzione

E negli Usa lo sciopero blocca Gm

CHICAGO. La cittadina di Dayton, nell'Ohio, è a suo modo famosa. E due sono notoriamente le ragioni della sua fama. La prima: pochi mesi fa, proprio in una base militare situata alla sua periferia, venne sottoscritto il documento che consegnato alla storia, appunto, come «l'Accordo di Dayton» - ha temporaneamente fermato il massacro in Bosnia. La seconda: da molti anni, questo pezzo d'America rappresenta, in tempi d'elezioni, una sorta di Mecca per gli esperti di sondaggi. Da tempo, infatti, i suoi risultati elettorali regolarmente riproducono con quasi matematica esattezza quelli nazionali. Sicché «andare a Dayton», conoscere e capire gli umori di Dayton, è diventato, per gli strateghi di campagna d'ogni parte politica, un modo per leggere la sfera di cristallo delle tendenze in atto.

Negli ultimi due giorni, tuttavia, Dayton è tornata a conquistare le prime pagine dei giornali per motivi che nulla hanno a che vedere

Era cominciato come un piccolo e marginalissimo conflitto di periferia. Ma dopo una settimana, lo sciopero decretato in due fabbriche di freni nell'Ohio ha portato alla chiusura di 21 dei 29 impianti industriali americani della General Motors. Al centro dello scontro la pratica del cosiddetto «outsourcing». Ovvero: la tendenza ad affidare ad altre e meno «garantite» imprese la produzione di parti di ricambio. Inoltre i lavoratori temono per i loro posti.

DAL NOSTRO INVIATO
MASSIMO CAVALLINI

con la Bosnia, o con le ormai prossime elezioni, ma che nondimeno, ancora una volta, sembrano per molti versi anticipare un possibile futuro. Uno sciopero iniziato nove giorni fa dai 3mila lavoratori di due fabbriche di freni della General Motors - entrambe conosciute come Delphi Chassis - ha in un tempo inusitatamente breve portato ad una quasi totale paralisi del colosso automobilistico. Già ieri ben 21 delle 29 fabbriche della Gm situate negli Usa od in Canada erano state

costrette a chiudere i battenti per mancanza di parti di ricambio, lasciando a casa un totale di lavoratori ormai prossimo alle 75mila unità. E gli effetti d'una tale «reazione a catena», assicurano gli esperti, ancora non sono terminati. Di che si tratta? D'un segnale di ripresa sindacale dopo anni di pesantissime sconfitte? O del semplice ed occasionale sciopero di un elettrocardiogramma che resta, nella sostanza, inesorabilmente piatto? Rispondere, ovviamente, non è

facile. E gli stessi sindacalisti della UAW (United Auto Workers) calorosamente invitano a non leggere, nello sciopero di Dayton, più di quanto esso letteralmente significhi. L'astensione dal lavoro, si dicono, è stata decisa per ragioni che, molto localmente, riguardano la salute e la sicurezza del processo produttivo. E come tale, aggiungono, intendono risolverla. Insomma: nonostante l'ampiezza dei suoi effetti, quello in corso non è affatto uno «sciopero nazionale». Nè è parte di una «strategia di riscossa».

I colpi dell'outsourcing

E tuttavia nello sciopero delle due fabbriche di freni dell'Ohio indiscutibilmente vi sono - in aggiunta alle sue assai estese conseguenze - almeno due elementi che vanno ben oltre la semplice disputa locale. Il primo: al di là delle sue ragioni ufficiali, l'astensione dal lavoro della Delphi Chassis molto chiaramente riflette il più che giustificato timore d'un approfondirsi del

cosiddetto «outsourcing». Vale a dire: della sempre più accentuata tendenza della «impresa-madre» ad affidare a fabbriche esterne la produzione di pezzi di ricambio. Un problema, questo, probabilmente destinato ad essere - e questa volta davvero nazionale - al centro del rinnovo del contratto di lavoro del settore auto, in scadenza il prossimo settembre. La questione dell'«outsourcing» è, notoriamente, tutt'altro che nuova. E gli economisti rammentano come la Gm sia di fatto stata, quattro anni fa, l'ultima delle Big Three (General Motors, Ford e Chrysler), ad annunciare un «doloroso ma inevitabile» piano di decentramento produttivo che, scandito dal licenziamento di 43mila lavoratori, aveva portato alla chiusura di ben nove fabbriche. I due impianti di Dayton felicemente si ritrovarono, allora, nel novero dei sopravvissuti alla strage. Ma in tempi recenti, con la decisione di comprare in Germa-

nia, da Ila Robert Bosch GmbH parte dei freni necessari per alcune delle sue vetture, la Gm aveva programmato 12° licenziamenti, rinfocolando così apprensioni mai del tutto sopite.

L'ansia della classe media

E proprio da qui - secondo elemento - nasce il più significativo degli interrogativi sollevati dallo sciopero di Dayton. Dietro le cifre di un'economia in buona salute (crescita moderata, disoccupazione ed inflazione ai minimi storici) sempre più chiaramente affiorano gli incubi - ristrutturazioni selvagge, salari stagnanti o in diminuzione, assenza di protezione sul lavoro - d'una «classe media» angosciata dal proprio domani. Le statistiche dicono che il 1995 ha conosciuto, a conferma della perdita di peso dei sindacati, la più bassa percentuale di scioperi del dopoguerra. Siamo, ora, di fronte ad una inversione di tendenza? Pochi, anche a Dayton, sembrano crederlo.

MERCATI

BORSA		
MIB	997	-0,5
MIBTEL	9.429	0,13
MIB 30	13.847	0,28
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ		
IND DIV		0,61
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ		
TES ABB		-2,24
TITOLO INGLESE		
SCHIAPPARELLI		17,82
TITOLO PAGOISERE		
TOSI W		-18,87
LIRA		
DOLLARO	1.569,48	7,22
MARCO	1.067,46	5,78
YEN	14,916	0,08
STERLINA	2.392,99	12,87
FRANCO FR.	311,37	1,43
FRANCO SV.	1.323,45	7,09
FONDI INDICI VARIAZIONI		
AZIONARI ITALIANI		0,02
AZIONARI ESTERI		0,19
BILANGIATI ITALIANI		0,06
BILANGIATI ESTERI		0,24
OBBLIGAZ. ITALIANI		0,16
OBBLIGAZ. ESTERI		0,41
BOT RENDIMENTI NETTI		
3 MESI		8,98
6 MESI		8,19
1 ANNO		8,87