

SUPPLEMENTO  
DE L'UNITÀ  
ANNO 2 - NUMERO 12  
MARTEDÌ 21 MARZO 2000

**Sicurezza  
Adempimenti  
e scadenze d'aprile**

F. AMENDOLA - D. VERDESCA  
A PAGINA 2

**Bellei  
Il rilancio  
si chiama St. James**

GIAMPIERO ROSSI  
A PAGINA 3

**Handicap  
Il computer, un aiuto  
all'integrazione**

DAVIDE CERVELLIN  
A PAGINA 5

**Il documento  
Le nuove norme  
sui Lsu**

A PAGINA 6

«SE ALLEANZA DOVEVA  
ESSERE, MEGLIO AVERLA  
FATTA CON IL GRUPPO PIÙ  
GROSSO». «MA IL NOSTRO  
CUORE BATTE QUI, NON A  
DETROIT»

Visto dal basso, con gli occhi di chi ne subirà le conseguenze, l'intesa Fiat-Gm è un bivio che decide il futuro. La strada intrapresa porterà salute alla casa torinese, ma prevedere se per l'occupazione recherà benefici oppure sacrifici, questo lo si potrà capire quando sarà noto il piano industriale, dicono in coro gli operai, da Mirafiori ad Arese a Pomigliano. E guardingo perfino Bonaventura Alfano, neo pensionato Fiat che tre giorni fa ha ricevuto la targa-ricordo dalla Quinta lega Fiom per l'impegno profuso in 35 anni, sempre alla testa del sindacato: «È assodato che a livello mondiale è in atto la tendenza ad accorparsi. Altrettanto certo è che la Fiat era alla

ricerca di partner. È importante il come, il fatto che Fiat non sia stata assorbita, ma abbia stretto una compartecipazione. Il discrimine più importante, primario, è la ricaduta sull'occupazione: se ci saranno sinergie, come dice l'Avvocato, ma senza intaccare i livelli occupazionali, allora sarà positivo». Ma americani o tedeschi, sarebbe stata la stessa cosa? «Se si doveva fare un'alleanza, meglio farla con il gruppo più grosso. Certo, i tedeschi sono più vicini alla nostra mentalità, in fatto di gestione di mobilità, cassa integrazione, esuberanti. Mentre si sente dire che questi americani tagliano 20-30 mila posti al colpo. Però quello che conta è il piano industriale e la sua ricaduta sull'occupazione. Perché importante? Perché già in Meccanica parlano di 700 esuberanti. E allora meglio verificare, prima di sbilanciarsi».

E poi in Fiat non tutti i gatti sono grigi. La spinta alla terziarizzazione lascia tracce anche nei giudizi. Antonio Isaia, da Rivalta: «Noi dello stampaggio saremo terziarizzati presso la Stola Group di Rivoli, che acquisterà le Presse di Rivalta: il nostro cuore non batte a Detroit, ma a Rivoli accanto all'accordo dal quale dipende il nostro futuro. Il 30 c'è la trattativa. Noi già dal primo ottobre siamo ramo d'azienda».

A Mirafiori invece la cautela si sposa con un pizzico d'ottimismo, come spiega Tonino Ferrante, delle Meccaniche: «A noi interessa che ci sia sviluppo, occupazione, che ci siano le produzioni che ci tirino fuori dalla situazione critica. Gli americani? Io avrei preferito i tedeschi, perché saremmo rimasti in Europa. Verso gli americani ho dubbi dal punto di vista del liberismo». Ma c'è anche il timore che, dietro l'angolo, come sempre accade con i grandi abbracci finanziari, sia in agguato la solita potatura di posti: «Dipende dal piano industriale. È tutto da verificare». Ed è una preoccupazione reale, alle Meccaniche, dove si fa cassa integrazione a tutto andare: «Lavoriamo questa settimana, ma saremo a casa le prossime due, e per alcuni pezzi, saranno addirittura tre. Noi speriamo che da questo piano esca la garanzia di occupazione per il Piemonte e, anzi, per l'Italia». Anche Claudio Melis lavora alle Meccaniche: «Se avremo investimenti e sviluppo, allora va bene e non importa chi sia il partner. Il timore è il futuro: sarà meglio o peggio? Senza sapere i veri obiettivi, siamo tutti quanti perplessi».

Rosario Scavo invece è alle Verniciature: «Penso di parlare anche a nome di tanti compagni: dal momento che la Fiat era obbligata, questo era il miglior patto possibi-

Quotidiano di politica, economia e cultura

**L'Unità**

# Lavoro.it

COME TROVARLO, COME DIFENDERLO

22

Erano le persone - italiani ed extracomunitari - al lavoro in un laboratorio clandestino di confezioni sequestrato a Martina Franca (Ta)

100

Sono i lavoratori stranieri (soprattutto cinesi) "in nero" scoperti nel corso di una serie di controlli in diverse aziende dell'area vesuviana

159

Sono le persone denunciate dopo una serie di controlli eseguiti nei cantieri edili di Napoli. L'accusa: mancata adozione di misure di sicurezza

2mila

Sono i miliardi di evasione contributiva derivante dalla pratica del lavoro nero nei cantieri edili di Napoli. La denuncia è della Fillea-Cgil

5mila

Sono gli operai edili che lavorano nei cantieri napoletani senza tutele e senza diritti. Anche questa denuncia è della Fillea-Cgil

40

Sono i morti sul lavoro nei cantieri edili campani registrati nel corso del 1999. Nei primi due mesi del 2000 se ne sono già aggiunti altri sei



**Fiat - GM**

*Nessun preconcetto. All'intesa tra il Lingotto e il colosso Usa i lavoratori chiedono «solo» sviluppo e occupazione. Anche se preoccupano gli eccessi liberistici d'oltreoceano*

## «Yankees o tedeschi conta il piano industriale»

GIOVANNI LACCABÒ

**ALL'INTERNO**

**L'ANALISI/1**  
**Trent'anni di relazioni industriali in Fiat**

CESARE DAMIANO - PIERO PESSA A PAGINA 4

**L'ANALISI/2**  
**General Motors, la svolta nei rapporti sindacali**

MASSIMO CAVALLINI A PAGINA 5

le, sia dal punto di vista della tecnologia che possiede Gm, sia per i nostri modelli, come l'Alfa, che noi possiamo lanciare sul mercato americano. Poi si tratterà di conoscere i particolari, anche i motori, la meccanica, i cambi. Secondo me Fiat è arrivata in ritardo, un ritardo in qualche misura compensato dal fatto che Gm è il gruppo più grande».

Stesso «polso» alle Carrozzerie, come dice Attilio Longo: «Il problema non è tra americani o tedeschi. Certo i tedeschi avevano un settore di auto che non è lo stesso della Fiat. Invece con la Gm si fanno le Opel che sono, in qualche modo, i modelli che produciamo noi. Ma a prescindere da tutto ciò, il problema è verificare il piano in-

di, il dirigente ha spiegato che a suo avviso, per quanto riguarda i costi standard, Gm-Europa è più competitiva, mentre Fiat è più forte sui prezzi dei componenti specifici per le vetture. Ma tutta questa materia è da sottoporre a verifica congiunta, allo scopo di creare risparmi, visto che le tre voci - produzione motori, cambi e acquisti - compongono l'80 per cento del costo di un'auto».

Ad Arese, dove tutt'ora impera la cassa integrazione e dove la produzione va a rilento, l'ingresso di Gm accende la speranza che finisca il tunnel della crisi, speranza che, per Luigi Banfi, la reazione della Borsa ha riacceso: «Di solito in Borsa ci vanno gli speculatori, ai quali non gliene frega nulla se poi le aziende nell'immediato lasciano a casa ventimila persone. Con questo scambio di azioni, e con l'opzione anche alla cessione delle azioni di Fiat Auto nei 9 anni, la Fiat ha avuto attenzione al management, da Cantarella in giù, e soprattutto ai lavoratori i quali hanno tempo per esaminare il da farsi, nella malaugurata ipotesi che emerga qualche sovrapposizione di stabilimenti. Certo, molto più interessante sarebbe stato se il sindacato fosse stato informato preventivamente. La partecipazione

avrebbe giovato».

Pochi dubbi a Pomigliano dove, secondo il segretario Fiom, Luigi Nuzzi, i lavoratori preferiscono il partner d'oltreoceano: «Già nell'86, quand'era in discussione la cessione dell'Alfa a Ford o alla Fiat, c'era stata amarezza quando il governo aveva scelto la Fiat, in quanto la Ford aveva i motori che erano prodotti a Pomigliano».

Nel giudizio a favore gioca, naturalmente la prospettiva di un mercato ben disposto verso il marchio del Biscione.

Ma per Valeria Cielo, delegata Fiom degli impiegati, il dilemma «di chi acquista» non turba i sonni dei lavoratori: «Qui prevale la paura, perché noi siamo già stati oggetto di vendite, ed abbiamo tribolato molto a recuperare un buon nome: con il sacrificio di tutti, oggi Pomigliano è un bello stabilimento. Ma ora c'è il timore che una vendita possa incrinare questo risultato e che si debba ricominciare tutto da capo. Però il fatto che sia stata una vendita solo parziale ci ha rincuorati. Ci sentiamo più garantiti. Tuttavia il fatto che l'America sia liberista, ci fa stare in guardia: abbiamo davanti agli occhi l'esempio della Good Years».

**INFO**

Proroga a luglio per i mille interinali

Saranno prorogati fino a fine luglio i contratti di lavoro dei mille interinali assunti in Fiat. Intanto è cominciata l'attività dei gruppi di lavoro misti Fiat-GM che entro 3-6 mesi dovranno definire le due joint venture che opereranno nel campo di motori e cambi nell'area degli acquisti.

L'ARTICOLO

## Sulla 626 impegni e ritardi E il dato infortuni resta gravissimo

CARLO SMURAGLIA

**L** a situazione degli infortuni e delle malattie da lavoro, nel nostro Paese, rimane grave e sostanzialmente immutata. Gravissimo, in particolare, è il dato relativo agli infortuni mortali, la cui media resta sostanzialmente attorno ai 3 al giorno. E' quanto emerge dai dati forniti dall'INAIL per l'anno 1999. La Commissione lavoro del Senato ha voluto approfondire - attraverso un'indagine conoscitiva - le ragioni di questa sorta di "stallo" nell'andamento degli infortuni e delle malattie da lavoro e nello stesso tempo verificare quali e quante delle indicazioni formulate al termine dell'indagine svolta nel 1997, con la Commissione lavoro della Camera, siano state nel frattempo recepite. Dall'indagine è emerso un quadro di luci ed ombre, che spiega ampiamente le ragioni del perdurare della gravità del fenomeno. Tra gli aspetti positivi si registrano: il maggior impegno del Ministro del lavoro per integrare il quadro normativo e intensificare la battaglia per la sicurezza e contro il lavoro nero; la destinazione di risorse e di attività, anche da parte dell'INAIL, in favore della prevenzione; l'adozione di misure legislative e amministrative per la ristrutturazione dei Dipartimenti di prevenzione e per una più adeguata destinazione del personale sanitario alle attività di vigilanza e di prevenzione; la decisione, da parte delle Regioni, di compiere un'opera di monitoraggio, al livello nazionale, sull'attuazione del D.Lgs. n. 626/94; un'accentuazione dell'impegno delle parti sociali per la sicurezza; l'approvazione del documento che va sotto il nome di "Carta 2000", che contiene gli impegni congiunti - per il breve e medio periodo - del Governo, delle parti sociali e delle Regioni, per raggiungere già entro l'anno un decisivo miglioramento delle condizioni di sicurezza sul lavoro. A questi aspetti - che non hanno potuto ancora produrre effetti sensibili ed evidenti - si contrappongono peraltro una serie di lacune, inadempimenti e ritardi, di tale entità da porre a repentaglio gli stessi effetti potenzialmente positivi dei comportamenti e delle misure innovative pure adottati in questo periodo. In termini altrettanto schematici: sono ancora da emanare molti provvedimenti integrativi del D.Lgs. n. 626 del 1994 e perfino del D.Lgs. n. 277 del 1991; il processo di aziendalizzazione delle ASL ha avuto effetti negativi per la prevenzione: nel complesso, meno dell'1% del personale sanitario è stato destinato alla vigilanza ed alla prevenzione; gli stessi organismi di ispezione del lavoro, per la parte di loro competenza (controllo sul rispetto delle norme in materia di lavoro, repressione del lavoro irregolare o sommerso, tutela della sicurezza nell'edilizia) sono largamente sotto-dimensionati; il coordinamento fra i vari organismi preposti alla prevenzione e alla vigilanza è ancora molto carente, al punto da non consentire un'efficace programmazione degli interventi; il livello di osservanza delle norme di sicurezza è molto basso, soprattutto per le imprese di piccole dimensioni. In particolare, fonte di rischi gravissimi è il sistema degli appalti conferiti da società di maggiori dimensioni a imprese minori; serie fonti di rischio derivano tuttora dal sommerso; nonostante gli sforzi di repressione e gli incentivi per l'emersione, il fenomeno continua a restare grave; le stesse misure già introdotte incontrano forti difficoltà e resistenze; la realizzazione della "filosofia partecipativa" che è alla base del D.Lgs. n. 626/94 e dei successivi provvedimenti è ancora lontana da una efficacia sostanziale. Deve essere ancora completato, soprattutto al Sud, il reticolo dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e spesso, anche là dove esistono, essi incontrano notevoli difficoltà nello svolgimento delle loro funzioni. Inoltre, i Comitati partecipi previsti dall'articolo 20 del D.Lgs. n. 626/94 funzionano solo in parte o, in qualche caso, esistono soltanto sulla carta; sulla formazione degli addetti alla sicurezza c'è ancora molto da fare; seppure esistono iniziative positive, esse sono spesso frammentate e non

segue a pagina 5

