



petrolio



euro/dollaro



mibtel

Alle 21 di questa sera si fermano i treni

MILANO Scatta questa sera alle 21 lo sciopero di 24 ore dei treni. L'astensione dal lavoro dei ferrovieri è stata proclamata dai sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-transporti, e dagli autonomi del Sma e dell'Ugl ed è stata indetta a sostegno della vertenza per il rinnovo del contratto delle Attività ferroviarie. Una trattativa che si trascina da tempo considerando che il precedente contratto Fs è scaduto dal 31 dicembre 1999. Il contratto non riguarda più soltanto le Ferrovie dello Stato, ma anche le altre aziende che fanno trasporto su ferro. Controparti dei sindacati, infatti, oltre le Fs sono Confindustria e Agens.

L'astensione dal lavoro riguarderà i dipendenti degli uffici e delle officine per l'intera giornata del 26 luglio mentre gli addetti alla circolazione dei treni e delle navi traghettate delle Fs si fermeranno

dalle 21 di oggi alla stessa ora di domani.

Oggi potrebbero verificarsi variazioni anche per i treni che partono prima dello sciopero indetto. Lo comunica Trenitalia che invita la clientela a verificare la partenza del treno prescelto prima di recarsi in

Treni regolari invece in Sicilia. I sindacati, infatti, data la situazione straordinaria della Sicilia hanno deciso di trasformare le 24 ore di sciopero in una grande manifestazione di solidarietà nei confronti dei familiari delle vittime. In Sicilia, dunque, in tutti gli impianti ferroviari saranno osservati cinque minuti di silenzio, dalle 10.55 alle 11 di venerdì prossimo e una quota di salario, pari a 2 ore di lavoro, sarà devoluta ai familiari dei ferrovieri caduti al lavoro.

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

Fiat, sindacati divisi sugli esuberi

La Fiom dice no. Pezzotta: l'accordo è una garanzia. Migliaia di lavoratori in mobilità

Giovanni Laccabò

MILANO Via libera di Fim, Uilm e Fismic alle espulsioni facili. 3.437 posti di lavoro che saltano, un «nuile sacrificio» che la Fiom ha respinto negando la firma a un piano senza futuro. Andranno in mobilità i lavoratori che matureranno i requisiti per la pensione nel periodo previsto dalla legge. Fismic e Uilm avevano annunciato totale disponibilità, solo la Fim ha insistito per avere un più chiaro il destino industriale del gruppo. Poi però la Fiom è rimasta sola a criticare le insufficienze dei programmi, gli investimenti inferiori alla media della concorrenza e i radioso futuro affidato ai modelli d'auto che il mercato non gradisce invece di promuovere le nuove vetture a basso impatto ambientale. Riassume il segretario Fiom di Mirafiori, Claudio Stacchini: «Un piano che riduce l'occupazione e la presenza industriale di Fiat nell'auto». Il via libera alle 3.437 mobilità (2.887 nel gruppo Fiat e 550 di Powertrain) apre una pericolosa falla che anticipa i prossimi mesi quando si creeranno migliaia di posti vuoti, e interi stabilimenti saranno dismessi. La Casa torinese ha rifiutato la

mano tesa del sindacato: «Ciascuno doveva prendersi la propria responsabilità per aggredire le cause della crisi, ma Fiat ha rifiutato. Ha scelto deliberatamente la strada dell'accordo separato». Ieri l'azienda è tornata a chiedere ai sindacati di aderire al suo piano, invito ribadito alle 14 con la lettura dei testi dell'accordo di fronte ad un governo - rappresentato dal sottosegretario al welfare Maurizio Sacconi - che ha rinunciato ad ogni funzione attiva sulle politiche industriali ed ha solo offerto la sede per monitorare gli sviluppi della crisi.

Un accordo sindacalmente modesto ma gravissimo sul piano industriale. Tra l'altro prevede a ottobre la verifica per individuare «i nuovi provvedimenti per affrontare la situazione», il che suona come implicito annuncio di ulteriori esuberi. Alle insistenti richieste della Fiom di chiarimenti su Arese, Fiat non ha risposto né al sindacato né al governo. Il piano non spende una parola per Arese, conferma invece la scomparsa del montaggio con gravi dubbi per Torino e Termini Imerese.

Laconico il capo delle relazioni Fiat Paolo Rebaudengo, che si dichiara «deluso dell'accordo separato senza la Cgil: era meglio se firma-



vano tutti». Coim'era da attendersi, di fronte «ai quattro sindacati su cinque che hanno firmato», gongola invece un temerario Sacconi che nella operazione buttafuori vede persino «alcune premesse necessarie per la ripresa del gruppo», e giudica le prospettive «non facili, ma decisamente migliori». I tavoli di verifica saranno aperti a tutti, anche alla Fiom, preannuncia Sacconi in fotocopia con il patto separato per l'Italia. Né Sacconi né il ministro Antonio Marzano sembrano percepire l'estrema gravità della deriva industriale: per Marzano poi la crisi Fiat è solo un'appendenza delle difficoltà internazionali, che presto saranno superate.

Per gli altri sindacati l'accordo tutela i lavoratori: «Non comprendiamo la decisione della Fiom di sottrarsi ad un accordo che intende tutelare i lavoratori Fiat», dice il leader Cisl Savino Pezzotta. Invece il segretario nazionale Fim Spagnolo è più cauto, problematico: ha firmato «per esercitare il primo dovere di un sindacato, di assicurare la tutela ai lavoratori», ma mantiene dubbi sul piano. Anche Giovanni Sgambati, Uilm, ritiene «inalterate le grandi preoccupazioni sul futuro di Fiat auto e dell'intero gruppo».

Dalla riforma delle pensioni del 1968 alla scala mobile e al «Patto per l'Italia» quando le Confederazioni sono separate

MILANO Secondo accordo senza la Cgil in questo luglio 2002. Dopo il cosiddetto «Patto per l'Italia», siglato il 5 luglio scorso, ieri è stata la volta della Fiat. Ma quali sono i precedenti in fatto di accordi separati?

1968: Riforma pensioni. Cisl e Uil raggiunsero un accordo col governo che prevedeva il superamento delle pensioni di anzianità. La delegazione Cisl, ma l'intesa fu bocciata dalle strutture e il segretario generale, Agostino Novella, proclamò lo sciopero generale.

1984: Scala mobile. L'intesa sui tagli alla scala mobile raggiunta col governo Craxi divise il fronte sindacale e spaccò la stessa Cgil: la componente socialista appoggiò l'intesa, quella comunista, no.

1988: Integrativo Fiat. Fim e Uilm firmarono un'intesa che prevedeva l'erogazione di una tantum legata all'andamento della produttività. La Fiom non sottoscrisse l'accordo.

1999: Gioia Tauro e Patto per Milano. Al centro dello scontro tra Cgil e Cisl, la flessibilità. La Cgil dice no, a marzo, al contratto d'area per Gioia Tauro e, a luglio, al patto col Comune di Milano.

2000: Lavoro a chiamata. Fim e Uilm firmano il contratto integrativo della Electrolux Zanussi nel quale è prevista l'introduzione del cosiddetto «lavoro a chiamata», duramente avversato dalla Fiom. L'intesa verrà bocciata dai lavoratori.

2001: Contratti a termine. Cisl e Uil raggiungono un avviso comune con Confindustria sul recepimento della direttiva Ue in materia di lavoro a tempo determinato che il governo traduce in provvedimento. La Cgil si oppone.

2001: Contratto dei metalmeccanici. Fim e Uilm sottoscrivono i primi di luglio l'accordo separato per il rinnovo contrattuale dei metalmeccanici. Per la Fiom la vertenza è tuttora aperta.

«Si punta solo alla riduzione degli organici e alla saturazione degli impianti». Per settembre annunciati nuovi scioperi

Questo piano industriale non è credibile

Il crollo in Borsa di ieri dice qualcosa in proposito?

«Certo, conferma la gravità della situazione. Ormai si sa che anche il secondo trimestre per la Fiat è negativo, con dati pesanti che saranno forniti dal cda Fiat il 29 luglio: tutto indica che il piano è assolutamente inadeguato e purtroppo nei prossimi mesi ci troveremo di fronte ad ulteriori operazioni le cui conseguenze saranno ancora peggiori di quelle fin qui dichiarate».

E il famoso piano industriale?

«Ripetendo che è assolutamente privo di credibilità. È fondato sulla riduzione degli organici e sulla cosiddetta saturazione degli impianti al 70-90 per cento, ossia la condizione di lavoro. E poggia su un programma di venti modelli, presentati come una novità mentre in realtà non sono in grado di fornire alcuna credibile prospettiva rispetto alle strategie annunciate da altri gruppi automobilistici».

Ti riferisci ai tagli annunciati?

«Insisto: nel piano industriale di Fiat i tagli annunciati sono soltanto il primo "pacco". Per capirlo basta calcolare le ricadute produttive rispetto ai modelli e agli stabilimenti. A ottobre poi è prevista la verifica su Arese, sito indicato come molto critico.

Perché ottobre? Perché in quel mese ad Arese cessa la possibilità di utilizzo della cig per quei lavoratori. Anche per questo motivo sostengo che l'operazione che è stata fatta sugli strumenti di mobilità non costituisce la conclusione della crisi, ma soltanto uno dei suoi passaggi iniziali. Con l'accordo hanno soltanto voluto garantirsi uno strumento utile in vista della riunione del cda del 29 luglio».

Però Fiat e Uilm hanno firmato.

«Loro hanno firmato. E noi, per quanto ci riguarda, di fronte ad un accordo sbagliato continueremo a sviluppare tutte le necessarie iniziative di sostegno della nostra posizione, proprio perché la vicenda Fiat non è affatto conclusa».

Sull'accordo chiederete il voto dei lavoratori?

«Lo faremo, ma solo più avanti. Ora è troppo presto perché, lo ripeto, questa procedura di mobilità è solo l'antiprodotto e tra non molto prevediamo ulteriori manovre: lo si deduce dai dati che cominciano ad affluire sul primo semestre, tutti molto negativi».

Ma allora cosa significa per la Fiom sostenere le proprie posizioni?

«Significa che a settembre, ossia dopo le ferie e dopo il periodo programmato di cassa integrazione, al rientro riprenderemo le iniziative di sciopero a sostegno delle nostre posizioni e contro l'accordo separato, nelle forme e modalità che saranno decise da un'apposita assemblea dei delegati che sarà convocata ai primi del mese».

g.lac.

Casadio: i contenuti non sono praticabili né realizzabili, nemmeno con la buona volontà delle parti sociali. Dal governo non è giunto alcun segnale

La Cgil non firma l'**«avviso comune»** sul sommerso

MILANO Accordo separato anche sul sommerso. Ieri sera, dopo un lungo confronto al ministero dell'Economia, Cisl e Uil, ma non la Cgil, hanno firmato con le associazioni dei datori di lavoro l'**«avviso comune»** per le modifiche da apportare alla disciplina che regola l'emersione dai lavori irregolari.

L'avviso, che verrà consegnato al governo per le conseguenti modifiche normative, prevede l'estensione a cinque anni (visto che finora si è registrato un autentico fallimento) delle agevolazioni previdenziali per chi intende regolarizzare la pro-

pria posizione. Oltre alla proroga dei termini di scadenza per l'avvio delle procedure e alla costituzione dei Cles - i Comitati per il lavoro e l'emersione dal sommerso - destinati a prendere il posto dei sindaci nella gestione del processo di regolizzazione. È inoltre prevista l'obbligatorietà, per le imprese edili all'atto dell'affidamento di un lavoro pubblico, della certificazione della cosiddetta «correttezza contributiva». La Cgil, come detto, non ha firmato. Motivo. La «mancanza di certezze». «Non aderiamo a questo ac-



Giuseppe Casadio

importante quando non lo si ritiene realizzabile, neanche con la buona volontà delle parti sociali - conclude Giuseppe Casadio - non è una cosa giusta né una buona pratica. La responsabilità ricade sul governo che ha eluso un impegno che avrebbe dovuto assumere da mesi».

Critico con la posizione assunta dalla Cgil, il numero due della Uil, Adriano Musi. «L'impressione è che la Cgil abbia una posizione preconcetta che prescinde dai contenuti degli accordi» - dice riferendosi anche all'intesa, non sottoscritta dalla Fiat, sugli esuberi Fiat. Per questo

Guidalberto Guidi. «È una dichiarazione di guerra ai nuovi schiavisti - dice - visto che c'è il 30 per cento del Paese che vive senza diritti. L'accordo permette di intervenire concretamente contro questa piaga».

Azienda Speciale Servizi Municipali A.S.S.M. SEZZE (LT)

ERRATA CORRIGE

La gara avente ad oggetto la fornitura di macchine, apparecchi, dispositivi e arredi di lavoro per la produzione di pasti da veicolare pubblicata su questo giornale in data 17.07.02, avrà come termine di ricevimento delle offerte il giorno 09.09.02 ore 12.00.

Il Direttore: Dottoressa Teresa Giorgi
Il Presidente: Mario Sagnelli