

LAVORO_ECONOMIA

Massa, scontro fra tir, all'ospedale i conducenti

A carrara un camion che trasportava blocchi di marmo si è scontrato con un altro mezzo pesante carico di scaglie che è scivolato nella scarpata andando distrutto. Il camionista, 56 anni e di origine turca, è riuscito a saltare fuori appena in tempo, riportando lesioni non gravi. Il conducente dell'altro camion è ricoverato in stato di choc.

Alfa di Arese, oggi corteo degli operai sotto la Regione

La Fiat ha informato i sindacati che i 336 lavoratori dell'Alfa di Arese in cassa integrazione dal 1° dicembre 2007 saranno senza lavoro. Gli accordi erano già noti, ma quello che manca è il rispetto degli impegni presi dalla Regione: riqualificare e reindustrializzare l'area di Arese. Per questo i sindacati hanno deciso di manifestare questa mattina, a partire dalle 10 sotto il palazzo della Regione.

Chimica, siglato il rinnovo per le pmi. Via il tirocinio

È stato rinnovato il contratto dei 15mila lavoratori delle piccole e medie imprese della chimica e della concia scaduto il 31 dicembre 2005. Per il biennio 2006-2007 è previsto un aumento di 84 euro, suddiviso in due tranches. L'intesa elimina il tirocinio, disciplinando i nuovi istituti contrattuali come l'apprendistato, il contratto d'inserimento e il part-time

Brindisi, atto d'intimidazione contro Angelo Leo

Nuovo atto di intimidazione sabato notte ai danni di Angelo Leo, sindacalista di Brindisi. Tagliati i pneumatici della sua auto e di quella di un carabiniere condomino. "Pur non avendo una precisa idea dei responsabili - ha dichiarato - è chiaro che nel mercato del lavoro pugliese ci sono pezzi gestiti dalla criminalità organizzata, che usa metodi mafiosi per impedire allo Stato, al sindacato e alla legalità di svolgere la loro funzione".

Grecia, insegnanti in sciopero da quasi un mese

È cominciata ieri la quarta settimana consecutiva di sciopero di migliaia di insegnanti delle scuole materne ed elementari greche i cui rappresentanti sindacali sabato hanno deciso di scendere nuovamente in piazza per chiedere al governo aumenti di stipendio e maggiori fondi per l'istruzione pubblica. In sciopero anche gli insegnanti delle scuole superiori.

Comital Saig, sindacati verso mobilitazione

Se non ci sarà un chiarimento in tempi brevi sul passaggio di consegne della proprietà della Comital Saig al fondo di Carlo De Benedetti M&C, i sindacati decideranno nuove iniziative di lotta. Lo hanno deciso ieri i delegati di tutti gli stabilimenti del gruppo del Nord Italia, riuniti a Alessandria: «Il cambio di proprietà non è ancora avvenuto e non è neppure scontato».

Oggi a Palazzo Chigi Prodi illustrerà ai sindacati le strategie del governo per affrontare la crisi della compagnia e del trasporto aereo. Boghetta (Prc): «Primo punto, via Cimoli»

Alitalia, ultima chiamata. E' l'ora del cambio di rotta

di Roberto Farneti

Per l'Alitalia oggi è il giorno della verità. Questa mattina infatti si terrà l'atteso vertice a Palazzo Chigi durante il quale i sindacati potranno ascoltare direttamente dalla bocca di Romano Prodi cosa ha in mente il governo per affrontare due questioni fondamentali e strettamente collegate tra loro: da un lato, la situazione di caos del trasporto aereo, dove il patto scellerato tra compagnie "low cost" e società di gestione degli aeroporti sta creando situazioni distorsive della concorrenza, mentre prosegue la "guerra" tra Malpensa e Fiumicino; dall'altro, la pesante crisi in cui da ormai troppi anni versa la compagnia di bandiera italiana. In ballo ci sono migliaia di posti di lavoro e la perdita del controllo di un settore strategico.

La sinistra del sindacato chiede il ritiro della firma, Epifani rimanda la decisione

Se va avanti così, a giugno l'azienda esaurirà il miliardo ottenuto con l'ultimo aumento di capitale. Unica sigla esclusa dal vertice, la Cub

All'incontro, come detto presieduto dal presidente del Consiglio, parteciperanno il sottosegretario Enrico Letta, i ministri dell'Economia, Tommaso Padoa-Schioppa, dei Trasporti, Alessandro Bianchi, e del Lavoro, Cesare Damiano. Le organizzazioni sindacali saranno rappresentate dai segretari generali di Cgil, Guglielmo Epifani, Cisl, Raffaele Bonanni, Uil, Luigi Angeletti e Ugl, Renata Polverini, affiancati dai segretari delle rispettive categorie dei trasporti. E' inoltre prevista la presenza dei rappresentanti di Unione piloti, Sult, Anpac, Anpav e Avia. L'unica sigla inspiegabilmente esclusa dal vertice è la Cub, che ieri ha inviato a Prodi e a Bianchi «le prime 500 firme» raccolte tra i lavoratori della compagnia contro questa decisione.

I sindacati sono tutti concordi nel chiedere «un deciso cambiamento di rotta» e la messa in campo di iniziative concrete immediate, vista la gravità della situazione». Se va avanti così, infatti, a giugno l'Alitalia avrà esaurito il miliardo di euro ottenuto con l'ultimo aumento di capitale. I nodi da sciogliere sono tanti, a partire dal nuovo piano industriale, la cui stesura però questa volta non è stata affidata all'azienda. Il documento di una ventina di pagine, consegnato ieri nelle mani di Prodi, è infatti il frutto del lavoro di un gruppo di esperti coordinato dal ministro dei Trasporti. Una scelta che suona come un chiaro atto di sfiducia nei confronti del presidente e amministratore delegato Giancarlo Cimoli, la cui poltrona ha ormai i giorni contati, specie dopo il rosso da 221 milioni di euro con cui si è chiuso il primo semestre del 2006. Le ipotesi che circolano escludono il "licenziamento" del supermanager, che altrimenti potrebbe pretendere una dorata buonuscita, ma la conferma per Cimoli nel solo incarico di presidente, senza deleghe operative, fino al prossimo aprile, quando il contratto improvvisamente rinnovato da Padoa Schioppa giungerà a scadenza.

Chissà se stavolta il centrodestra avrà il coraggio di rinnovare le accuse di "dirigismo stalinista" lanciate al governo Prodi a causa della vicenda Telecom e del contestato piano Rovati. Forse no, dal momento che Alitalia, pur avviata verso la privatizzazione, è ancora controllata dal Tesoro con il 49%. O forse sì, visto che la linea assunta a suo tempo dal ministro del Welfare Roberto Maroni, secondo cui l'Alitalia è una azienda che sta sul mercato e pertanto deve saper camminare con gambe proprie. Certamente è curioso sentire oggi uno come Pierluigi Borghini, responsabile nazionale del Dipartimento indu-

stri e politica industriale di Forza Italia, dichiarare alla vigilia dell'incontro di Palazzo Chigi che per l'Alitalia servono «nuovi soci ma anche un nuovo management capace di mettere in campo quel piano industriale credibile, di rilancio, che Cimoli non è stato in grado di varare». Dov'era Borghini quando il governo Berlusconi affidava a Cimoli pieni poteri condividendone le strategie, finalizzate a un risanamento puramente finanziario, peraltro mai conseguito?

Per Rifondazione comunista non ci sono dubbi: «Il primo punto con cui il governo deve aprire la trattativa è la liquidazione di Cimoli e del suo piano industriale. Solo in questo modo - avverte Ugo Boghetta, responsabile Trasporti - il governo potrà avere credibilità nella tratta-

tiva con i sindacati ed i lavoratori». E' quindi necessario che venga definita «una nuova missione della compagnia di bandiera nel mondo», dalla quale dovrà discendere il nuovo piano. «Nel mondo globalizzato, un paese a vocazione turistica e basato sull'esportazione come l'Italia - osserva Boghetta - non può non avere una compagnia di bandiera a supporto e a sostegno delle politiche del paese nel mondo. Al contrario, la questione Alitalia non è mai stata affrontata da questo punto di vista - accusa l'esponente del Prc - con l'ossessione della riduzione dei costi e la proliferazione di piani finanziari».

Ma di lui a Roma, nei posti che contano, nel Palazzo e dintorni, nessuno sa niente, di lui non si parla né nelle pagine dei giornali né nei salotti "buoni". E' un brillante manager oscuro.

E' Guido Rossi a lanciarlo, lo aveva visto all'opera alla Montedison e gli era piaciuto: fa il suo nome a Ciampi, all'epoca ministro del Tesoro, era centrosinistra. E così Giancarlo Cimoli viene alla luce, Ciampi gli offre le Ferrovie, Prodi è d'accordo, lui accetta.

Era l'inizio d'ottobre 1996, il mondo dei treni traballa sotto gli scandali Necci e Pacini Battaglia, nei corridoi delle Fs, narrano le cronache, circolavano molte divise, carabinieri e guardie di finanza, che perquisivano

gli uffici e sequestravano documenti. Non è un bel vedere. Le Ferrovie si presentano con una perdita favolosa, non meno di un miliardo 963 milioni di euro, un margine di produzione negativo per 981 milioni di euro, ricavi da traffico fermi a due miliardi 531 milioni di euro contro contributi da Stato pari a quattro miliardi di euro. Quel che si dice un buco stratosferico. Lasciato in eredità da altri manager come lui...

Tre mesi dopo il suo ingresso nel pericolante universo ferroviario, Cimoli pone mano a quello che, come recita la sua scheda biografica, fa di lui "il manager che trasformò le ferrovie in una holding". Il suo Piano di rilancio e sviluppo così chiamato porta alla divisionalizzazione e alla societizzazione, roba che portò le Fs appunto a diven-

ire la Moderna Azienda di cui si favoleggia. Nasce Trenitalia (netta separazione tra attività di trasporto e rete infrastrutturale), nasce RFI, Rete Ferroviaria Italiana, con la trasformazione di "Ferrovie dello Stato" in società capogruppo.

Non chiedeteci di spiegarvi tutto per filo e per segno. Fatto sta che, da quella montagna di debito, con la sua cura, Cimoli - che nel frattempo diventa presidente di Grandi Stazioni e presidente delle Ferrovie europee - arriva a chiudere in attivo gli ultimi tre bilanci. Un vero manager: per far quadrare i conti, con una cura da cavallo, in sette anni ha fatto fuori 50 mila dei 120 mila dipendenti delle ex Fs; il piano sicurezza è un flop e il trasporto su ferro continua ad essere sgangherato tal quale prima (le cronache si sono abbondantemente occupate del disagio antico e nuo-

viaggio dei viaggiatori pendolari, ad esempio). Ma lui, il supermanager, ha portato a casa stipendi d'oro ed una liquidazione da sciecco (proprio come il suo successore Elio Catania, che, per qualche mese di lavoro, si è messo in tasca 8 milioni di buonuscita, per la serie, chi trova un treno trova un tesoro).

La storia si ripete. Due anni fa, era Berlusconi, il supermanager che fa quadrare i bilanci e manda a casa i dipendenti, è chiamata conto telefonata di Gianni Letta - a riparare un altro disastro di bandiera, che ha nome Alitalia. E anche per gli aerei tricolore scatta il Piano Cimoli, il Piano del Bilancio in attivo. Crack. Il Piano questa volta non funziona. Il supermanager ha toppato, i dati del primo semestre 2006 sono una catastrofe, 221 milioni di perdita. E capitombolo in Borsa. Insomma, trattasi sempre della solita rinomata Compagnia, quella che guadagna se lascia i veicoli a terra. Alitalia, quella cosa per la quale gli italiani continuano a pagare due volte: quando comprano il biglietto (tra i più cari d'Europa) e quando sono costretti a ripianare il deficit previsto tasse e simili.

Colpa del rincaro del carburante, ha provato a difendersi Cimoli. Ma nessuno è propenso a fargli scenti, neppure il governo. Che forse sta pensando di passare la mano, di sacrificare l'ex grande Cimoli.

Non tutto è perduto. Quello che infatti è andato benissimo, nonostante i conti paurosi, è lo stipendio dell'ing. Cimoli: stipendio (si fa per dire) che dai 2 milioni e 269 mila euro annui del 2004 è passato ai 2 milioni e 786 mila del 2006 (esattamente quanto guadagnano 210 dipendenti a contratto standard); un incremento del 23 per cento. Se questo non è un manager.

Descrivono: "Cimoli parla a voce bassa, è calvo e roseo come un cardinale rinascimentale e all'apparenza altrettanto pacato". Asseragliato nel quartier generale Alitalia in via della Magliana, dicono che pensi intensamente alla sua liquidazione. Quegli ottodiecimilioni di euro.

L'Alitalia ha chiuso il primo semestre con 221 milioni di rosso. Nel frattempo lo stipendio dell'ing. Cimoli nel 2006 è salito a ben due milioni e 786 mila euro

Il fallimento "dorato" del boiardo più amato dal Palazzo

di Maria R. Calderoni

Manager? "Ma de che", direbbero a Roma. Dove passa lascia il segno, non necessariamente in positivo. Giancarlo Cimoli, il boiardo più amato dal Palazzo, caro a Ciampi ma anche a Berlusconi, fortemente apprezzato da Guido Rossi ma anche da Giulio Tremonti. Chiamato a gran voce sulla Gran Poltrona come l'Unto del Signore, Colui che mette le cose a posto. Prima alle disastrose Ferrovie, poi alla disastrosa Alitalia. Sempre pronto alla chiamata.

Manager è manager, che più manager non si può. Un curriculum da brivido. Giancarlo Cimoli - attuale amministratore delegato di Alitalia - nasce in provincia di Massa Carrara nel 1939 in una sua attività alla Sir, nel ramo progettazione impianti chimici; dalla Sir alla Sna Viscosa, dal 1968 al 1974; dalla Sna Viscosa alla Edison (1991): una bella carriera filata nei grandi gruppi che fanno sistema.

Ma di lui a Roma, nei posti che contano, nel Palazzo e dintorni, nessuno sa niente, di lui non si parla né nelle pagine dei giornali né nei salotti "buoni". E' un brillante manager oscuro.

E' Guido Rossi a lanciarlo, lo aveva visto all'opera alla Montedison e gli era piaciuto: fa il suo nome a Ciampi, all'epoca ministro del Tesoro, era centrosinistra. E così Giancarlo Cimoli viene alla luce, Ciampi gli offre le Ferrovie, Prodi è d'accordo, lui accetta.

Era l'inizio d'ottobre 1996, il mondo dei treni traballa sotto gli scandali Necci e Pacini Battaglia, nei corridoi delle Fs, narrano le cronache, circolavano molte divise, carabinieri e guardie di finanza, che perquisivano

gli uffici e sequestravano documenti. Non è un bel vedere. Le Ferrovie si presentano con una perdita favolosa, non meno di un miliardo 963 milioni di euro, un margine di produzione negativo per 981 milioni di euro, ricavi da traffico fermi a due miliardi 531 milioni di euro contro contributi da Stato pari a quattro miliardi di euro. Quel che si dice un buco stratosferico. Lasciato in eredità da altri manager come lui...

Tre mesi dopo il suo ingresso nel pericolante universo ferroviario, Cimoli pone mano a quello che, come recita la sua scheda biografica, fa di lui "il manager che trasformò le ferrovie in una holding". Il suo Piano di rilancio e sviluppo così chiamato porta alla divisionalizzazione e alla societizzazione, roba che portò le Fs appunto a diven-

ire la Moderna Azienda di cui si favoleggia. Nasce Trenitalia (netta separazione tra attività di trasporto e rete infrastrutturale), nasce RFI, Rete Ferroviaria Italiana, con la trasformazione di "Ferrovie dello Stato" in società capogruppo.

Non chiedeteci di spiegarvi tutto per filo e per segno. Fatto sta che, da quella montagna di debito, con la sua cura, Cimoli - che nel frattempo diventa presidente di Grandi Stazioni e presidente delle Ferrovie europee - arriva a chiudere in attivo gli ultimi tre bilanci. Un vero manager: per far quadrare i conti, con una cura da cavallo, in sette anni ha fatto fuori 50 mila dei 120 mila dipendenti delle ex Fs; il piano sicurezza è un flop e il trasporto su ferro continua ad essere sgangherato tal quale prima (le cronache si sono abbondantemente occupate del disagio antico e nuo-

Ha risanato il bilancio delle Ferrovie facendo fuori in 7 anni 50 mila dipendenti e riducendo la qualità del servizio. Ma lui, il supermanager, ha portato a casa una liquidazione da sciecco

viaggio dei viaggiatori pendolari, ad esempio). Ma lui, il supermanager, ha portato a casa stipendi d'oro ed una liquidazione da sciecco (proprio come il suo successore Elio Catania, che, per qualche mese di lavoro, si è messo in tasca 8 milioni di buonuscita, per la serie, chi trova un treno trova un tesoro).

La storia si ripete. Due anni fa, era Berlusconi, il supermanager che fa quadrare i bilanci e manda a casa i dipendenti, è chiamata conto telefonata di Gianni Letta - a riparare un altro disastro di bandiera, che ha nome Alitalia. E anche per gli aerei tricolore scatta il Piano Cimoli, il Piano del Bilancio in attivo. Crack. Il Piano questa volta non funziona. Il supermanager ha toppato, i dati del primo semestre 2006 sono una catastrofe, 221 milioni di perdita. E capitombolo in Borsa. Insomma, trattasi sempre della solita rinomata Compagnia, quella che guadagna se lascia i veicoli a terra. Alitalia, quella cosa per la quale gli italiani continuano a pagare due volte: quando comprano il biglietto (tra i più cari d'Europa) e quando sono costretti a ripianare il deficit previsto tasse e simili.

Colpa del rincaro del carburante, ha provato a difendersi Cimoli. Ma nessuno è propenso a fargli scenti, neppure il governo. Che forse sta pensando di passare la mano, di sacrificare l'ex grande Cimoli.

Non tutto è perduto. Quello che infatti è andato benissimo, nonostante i conti paurosi, è lo stipendio dell'ing. Cimoli: stipendio (si fa per dire) che dai 2 milioni e 269 mila euro annui del 2004 è passato ai 2 milioni e 786 mila del 2006 (esattamente quanto guadagnano 210 dipendenti a contratto standard); un incremento del 23 per cento. Se questo non è un manager.

Descrivono: "Cimoli parla a voce bassa, è calvo e roseo come un cardinale rinascimentale e all'apparenza altrettanto pacato". Asseragliato nel quartier generale Alitalia in via della Magliana, dicono che pensi intensamente alla sua liquidazione. Quegli ottodiecimilioni di euro.

Il barile è raschiato, i margini e le quotazioni (fattori di garanzia) sono in diminuzio-

ne, nella sostanza tutta la catena Telecom, ma soprattutto Pirelli, è nelle mani delle banche. Chi d'oltreoceano ha messo Tronchetti al comando, sta cambiando cavallo, cercando ora di imporre la vendita di Tim all'estero. Per questo Tronchetti ha mentito al Presidente del Consiglio: semplicemente perché non poteva (e non può) dire la verità. Oggi tutto è più chiaro: la vendita della Tim, che salverebbe Tronchetti Provera, sarebbe anche l'affossamento definitivo di Telecom come società capace di affrontare il mercato mondiale. Le grandi banche italiane (le stesse che investirono 3 miliardi nella Fiat, in una situazione forse più tragica) hanno ancora un peso e una responsabilità sociale decisiva, e le fondazioni che controllano queste banche hanno un patrimonio che pesa circa 48 miliardi. In questa direzione ci pare vadano le dichiarazioni di Guzzetti (Fondazione Cariplo). E' possibile che, di fronte al rischio della distruzione di una delle pochissime grandi industrie nazionali, non scatti, come avviene in tutti i paesi sviluppati, l'imperativo politico ed economico di evitare una grave deriva speculativa?

Ci auguriamo che Guido Rossi esprima un sufficiente grado di autonomia e che, almeno, sostituisca l'intero gruppo di comando Telecom. Nell'interesse nazionale, il progetto più chiaro e trasparente per i lavoratori, i mercati e gli azionisti (che rappresentano l'82% della Telecom, escludendo l'accoppiata Tronchetti-Benetton) è quello di separare la rete dal resto, sottoponendo al controllo e alle regole dettate dallo Stato e di fare della Telecom una holding (con meccanismi tipo golden share) che operi attraverso società che cercano sul mercato le necessarie risorse. Si finanzierebbero così, finalmente, le attività e non il debito.



NELLA FOTO GIANCARLO CIMOLI BIONDO/INFOPHOTO

Call center, la Cgil blocca l'accordo firmato con Confindustria

di Emanuele Bonaccorsi

Il call center ancora al centro dello scontro tra maggioranza e minoranza della Cgil. Nel direttivo nazionale di ieri Lavoro e Società, la Rete 28 Aprile e la componente di Rinaldini hanno duramente criticato l'avviso comune firmato il 4 ottobre da Cgil, Cisl e Uil e da Confindustria, in attuazione della circolare del 14 giugno del ministro del Lavoro Cesare Damiano. Alla fine, su proposta di Epifani, la discussione è stata rinviata al prossimo direttivo, de-

Secondo quel documento chi fa le telefonate è un «lavoratore genuinamente autonomo», chi le riceve è un precario da stabilizzare. Un'impostazione già smentita in Atesia dagli ispettori

dicato specificamente al lavoro precario. Ma fino ad allora le funzioni dell'avviso comune, firmato dal segretario confederale Nicoletta Rocchi, saranno sospese. Così come rimarrà congelata la circolare inviata a tutte le Camere del lavoro in cui si invitava a dare il via ai tavoli negoziali. Al prossimo direttivo, le tre componenti della sinistra sindacale chiederanno la revoca della firma che, come sostiene Dino Greco, segretario della Camera del Lavoro di Brescia, «sminuisce l'impegno della

Cgil nella lotta alla precarietà». Sullo sfondo rimane la contrastata circolare del ministro Damiano, che distingue tra le telefonate in uscita (outbound) e in ingresso (inbound): nel primo caso, secondo il ministro, si può parlare di «lavoro genuinamente autonomo», mentre nel secondo dovranno avviarsi tavoli negoziali per la «stabilizzazione». Una distinzione già smentita ad agosto dagli ispettori del lavoro che hanno costretto Atesia al pagamento dei contributi pregressi per 3200 lavoratori e all'assunzione a tempo indeterminato di tutti i telefonisti. Ma, nonostante ciò, ribadita con nettezza all'interno dell'avviso comune. Dunque la circolare di Damiano per gran parte della Cgil non può essere accettata. Perché, come afferma Dino Greco, «se l'outbound è definito anche dal sindacato lavoro autonomo, allora siamo alla caricatura della lotta alla precarietà». Insomma, dietro la vicenda dei call center si nasconde un dibattito ben più ampio: quello sul futuro della legge 30, che sarà affrontato subito dopo la finanziaria in un tavolo con il governo e le parti sociali.

«Dire stabilizzazione non equivale a dire lavoro subordinato, né lavoro stabile» afferma Eliana Como, della Rete 28 Aprile. «Il rischio è che al copocop si sostituiscono altri contratti precari, come già accaduto nell'Atesia di Roma lo scorso maggio». Allora la Cgil firmò un

accordo che prevedeva ben 1100 contratti di apprendistato, più di quanto possibili anche per la legge 30. Sotto accusa, nell'avviso comune, anche la misura che prevede un fondo in Finanziaria per il pagamento dei contributi previdenziali pregressi agli ex copocop che saranno stabilizzati. Dietro questa misura, infatti, si nasconde anche un salvagente per quelle imprese, come l'Atesia di Alberto Tripi, riconosciute colpevoli di assunzioni irregolari e costrette al pagamento dei contributi pregressi. «Siamo contrari ai condoni, le aziende responsabili di un abuso dei copocop dovranno pagare», afferma il coordinatore di Lavoro e Società Nicola Nicolosi. Ma per le imprese non c'è solo questo regalo, nell'avviso comune: le aziende che assumeranno con contratti a tempo indeterminato potranno beneficiare anche del credito d'imposta. «E' una proposta inaccettabile, perché si premiano con fondi pubblici le aziende che negli scorsi anni hanno abusato dei contratti parasubordinati» afferma Daniele Canti, della Rete 28 Aprile. Secondo l'avviso comune, infine, i sindacati stabiliranno «i tempi entro cui formalizzare la proposta di assunzione in un quadro che definisca ogni reciproca pretesa al progresso». Cioè sarà oggetto di trattativa, dunque, anche il diritto di un lavoratore di citare in giudizio e chiedere il pregresso salariale e contributivo al proprio datore di lavoro.

Le migliaia di lavoratori Telecom che hanno scioperato e manifestato qualche giorno fa a Milano e Roma, chiedevano due cose concrete. La prima: l'unità industriale del gruppo come obiettivo irrinunciabile. La seconda: un nuovo management slegato dal socio di controllo sempre più ricattato dal mercato finanziario. Per questo si tratta di azzerare le decisioni del consiglio di amministrazione Telecom dell'11 settembre.

Sono idee chiare e decisive, che "bucano" la nebbia dei fronzoli mediatici, delle polemiche politiche e indicano la necessità, non più rinviabile, di una politica industriale e del ruolo regolatore e di controllo dello Stato nei settori di interesse nazionale, a partire dalle reti. Il terreno del confronto non è tra nuove nazionalizzazioni e deviate privatizzazioni, ma tra stabilizzazione industriale e speculazione e instabilità finanziaria. Per questo dovremo incalzare il Governo per-

ché dica quale politica industriale vuole sostenere per il futuro del paese, iniziando dalla Telecom e dai suoi 85 mila lavoratori. Se si affronta lo scenario mondiale delle telecomunicazioni è indubbio che, a causa ora della concorrenza, ora delle innovazioni tecnologiche, nei prossimi anni le vacche grasse dimagriranno, ma è anche indubbio che tutti si stanno attrezzando per quella diffi-

L'unità industriale del gruppo è obiettivo irrinunciabile. Telecom ritiri il piano di scorporo, lo hanno chiesto i lavoratori

di Bruno Casati e Maurizio Zipponi

Le migliaia di lavoratori Telecom che hanno scioperato e manifestato qualche giorno fa a Milano e Roma, chiedevano due cose concrete. La prima: l'unità industriale del gruppo come obiettivo irrinunciabile. La seconda: un nuovo management slegato dal socio di controllo sempre più ricattato dal mercato finanziario.

Sono idee chiare e decisive, che "bucano" la nebbia dei fronzoli mediatici, delle polemiche politiche e indicano la necessità, non più rinviabile, di una politica industriale e del ruolo regolatore e di controllo dello Stato nei settori di interesse nazionale, a partire dalle reti. Il terreno del confronto non è tra nuove nazionalizzazioni e deviate privatizzazioni, ma tra stabilizzazione industriale e speculazione e instabilità finanziaria. Per questo dovremo incalzare il Governo per-

ché dica quale politica industriale vuole sostenere per il futuro del paese, iniziando dalla Telecom e dai suoi 85 mila lavoratori. Se si affronta lo scenario mondiale delle telecomunicazioni è indubbio che, a causa ora della concorrenza, ora delle innovazioni tecnologiche, nei prossimi anni le vacche grasse dimagriranno, ma è anche indubbio che tutti si stanno attrezzando per quella diffi-

ciile sfida, unendo in un solo contratto con l'utente il telefono fisso, il mobile, internet, servizi e tv. Telecom, su cui pesano i debiti generati da Gnutti, Colaninno e Tronchetti Provera per acquistare Telecom stessa, potrà affrontare questa convergenza strategica solo se non sarà sistematicamente prosciugata per far fronte all'indebitamento della catena di controllo.

Telecom realizza tuttora 12,5 miliardi all'anno di margine operativo lordo e 3,2 miliardi di utili: unità è una potenza (guai a considerarla un carrozzone) ed ha ancora le carte in regola per garantirsi un posto al sole con nuovi manager capaci di consolidare una missione industriale integrata. Tutta la catena di Tronchetti è superindebitata (Olimpia, Pirelli, Camfin, Gpi, Mtp & Sapa), le azioni Telecom date in garanzia alle banche valgono la metà di quando sono state acquistate, Tronchetti ha venduto tutte le aziende all'estero per 14 miliardi e ora rimane solo la Tim brasiliana e i debiti in bond con clause caestrose. A chi renderà conto del fallimento?

Luigi Pedata

Io lavoro... e penso che

Anche nelle grandi aziende mobbing e diritti calpestati

Spesso si parla del sottobosco del lavoro nero e di quello che sono costretti a subire i lavoratori nella totale assenza di diritti e di tutele. Ma anche nelle cosiddette grandi aziende non è che la realtà sia poi così diversa. Parlo della Seda Italy di Arzano (Napoli), l'impresa di packaging al cui vertice c'è l'ex presidente di Confindustria Antonio D'Amato. La mia esperienza personale è stata disastrosa. E tutto perché, ad un certo punto, vedendo che l'azienda non rispettava gli accordi presi, ho deciso di fare il sindacalista nel senso più autentico del termine. Evidentemente è un "mestiere", questo, che la Seda non tollera, abituata come è a confrontarsi solo con i suoi "yesmen". Conquistarsi un diritto non è cosa facile per chi il pane se lo guadagna con il sudore della fronte. Ma per l'azienda questo non conta. L'ossessione quotidiana è come far lavorare di più i dipendenti sottoponendoli a ritmi da capogiro e orari che non finiscono mai. Qui da

noi l'operaio non è un soggetto con dei bisogni e dei diritti certi ma una persona che per il solo fatto di occupare un posto di lavoro deve ringraziare a testa bassa il capo dell'azienda. E quindi tutto ciò che si ritrova ce l'ha per gentile concessione del signor Antonio D'Amato. Questo clima, ovviamente, riduce a zero il potere del sindacato. Senza parlare del fatto che in alcuni reparti, come quello degli impiegati, vigono regole non scritte che fino ad oggi hanno fatto in modo di lasciare le organizzazioni sindacali fuori dalla porta. Da delegato, regolarmente eletto nelle liste della Fistel-Cisl, ho provato a ribellarmi a questo stato di cose tallonando la direzione aziendale ogni qual volta gli impegni presi venivano disattesi. Per tutta risposta ho dovuto subire del mobbing, riconosciuto dalla Clinica di medicina del Lavoro dell'Università di Napoli, e intimidazioni di tutti i generi, come quella di mettermi a spazzare locali in costruzione dell'azienda a cielo aperto. Mi hanno messo a lavorare in una stanza con dei fumatori, quando io non sono un fumatore; e costretto a svolgere una mansione non certo idonea al mio stato fisico. In seguito a un incidente sul luogo di lavoro, il primo nel '94 e il secondo nel '98, ho una

menomazione alla mano e sono non vedente a un occhio. Nonostante questo mi hanno messo dietro a un video terminale che stampa etichette. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la mia protesta per i ritmi e le condizioni di lavoro che l'azienda pretende quando si trova davanti ai cosiddetti picchi di produzione. Invece di tenere il ciclo continuo la Seda immette la quarta squadra. In questo modo risparmia molti soldi. L'azienda, non tollerando la mia mancata firma al verbale di accordo, prima mi ha ammonito per una inesistente aggressione ai danni della direzione aziendale e poi ha preteso di licenziarmi adducendo una presunta riorganizzazione del lavoro. In pratica, il posto che prima occupavo è stato soppresso. Una circostanza davvero strana perché in quello stesso periodo era in vigore la flessibilità e quindi potevo essere impiegato in un altro modo. Essendo un sindacalista, poi, avrei dovuto godere di alcune tutele, che evidentemente sono state calpestate dalla Seda. Pochi giorni fa c'è stato un tentativo di conciliazione davanti al giudice del lavoro al quale l'azienda non si è presentata.

Luigi Pedata