



Stahlbulletin  
Bulletin de l'acier  
Bollettino dell'acciaio

5 - 2019



**ILVA È DIVENTATA EUROPEA  
ILVA EST DEVENU EUROPÉEN  
ILVA IST EUROPÄISCHEN GEWORDEN  
ILVA HAS BECOME EUROPEAN**

[CoordWorkersCouncils@gmail.com](mailto:CoordWorkersCouncils@gmail.com)

*Coordinamento Europeo dei Consigli di Fabbrica della siderurgia  
Europäischen Koordinierung der Betriebsräte der Stahlindustrie  
Coordination Européenne des Conseils d'Usine de l'acier  
European Coordination of Steel Work Councils*

# INHALT – CONTENT – CONTENUTO

## Dai Consigli di Fabbrica

---

### ARMANDO PALOMBO

- *per il Consiglio di Fabbrica di ArcelorMittal, Genova* ..... 4
- *pour le Comité d'entreprise d'ArcelorMittal, Gênes* ..... 5
- *für den Betriebsrat von ArcelorMittal, Genua* ..... 6

### JEAN-LUC RUFFIN

- *per il Consiglio di Fabbrica di ArcelorMittal, For-sur-Mer* ..... 7
- *pour le Comité d'entreprise d'ArcelorMittal, Fos-sur-Mer* ..... 8
- *für den Betriebsrat von ArcelorMittal, Fos-sur-Mer* ..... 8

### GIULIANO BERTI

- *per il Consiglio di Fabbrica di Marcegaglia, Mantova* ..... 9
- *pour le Comité d'entreprise Marcegaglia, Mantova* ..... 10
- *für den Betriebsrat von Marcegaglia, Mantova* ..... 11

### CONTRIBUTI

#### STEFANO ZIANTONI

- *operaio ArcelorMittal di Genova, FIOM* ..... 12
  - *ouvrier ArcelorMittal de Gênes, FIOM* ..... 13
  - *ArcelorMittal Arbeiter von Genua, FIOM* ..... 14
-

# ARCELORMITTAL, GENOVA

ARMANDO PALOMBO, PER IL CONSIGLIO DI FABBRICA DI ARCELORMITTAL, GENOVA

I rotoli d'acciaio di Fos-sur-Mer (Francia) stanno arrivando a Genova. ILVA diventa europea. Il sindacato non può rimanere attardato.

L'ingresso del colosso ArcelorMittal in Italia, attraverso l'acquisizione di ILVA, è a pieno titolo tra le grandi battaglie della ristrutturazione siderurgica europea, aperta dal Piano Davignon degli anni Ottanta. Infatti, ha immediate conseguenze europee per migliaia di lavoratori.

Da una parte, per acquisire ILVA, ArcelorMittal dovrà cedere impianti che producono circa 5 milioni di tonnellate di acciaio con circa 14.000 addetti: Galati in Romania (6.200 addetti), Ostrava in Repubblica Ceca (6.500), Dudelange in Lussemburgo (200), Piombino in Italia (480), Skopje in Macedonia (400) e linee di produzione a Liegi, in Belgio. Il che, ci mostra il compagno Ruffin di Fos su questo numero del Bollettino, rende evidente la necessità di un coordinamento europeo più stretto tra i sindacati, e tanto più tra i Consigli di Fabbrica di diverse società di fronte alle ridefinizioni dei perimetri aziendali.

D'altra parte, l'ingresso di ILVA e l'uscita di questi impianti, modificando la produttività del gruppo ArcelorMittal, acuiscono la concorrenza tra i grandi gruppi europei sul mercato mondiale, scosso dalla crisi globale del 2008. Sono tempi turbolenti per i lavoratori, a tutte le latitudini.

Si stanno affilando le armi per i prossimi combattimenti. La Cina va avanti con il suo piano di ristrutturazione siderurgica e la formazione di grandi raggruppamenti di stanza continentale; l'Europa si concentra specialmente nel segmento dei prodotti piani. È uno dei motivi della joint-venture tra Tata Steel e ThyssenKrupp nel settore dei laminati piani al carbonio.

La vicenda dell'ILVA va inquadrata in questa combinazione di tagli e investimenti su scala europea, il che non può che propagare le sue scosse anche a livello locale. Al 6 settembre erano impiegati presso l'ILVA di Genova 1.059 lavoratori su 1.474; gli altri 415 erano in cassa integrazione e svolgevano lavori di pubblica utilità.

L'accordo sindacale nazionale del 6 settembre prevedeva (sul totale di 13.800 lavoratori ILVA) l'assunzione in AM Investco di 10.700 lavoratori in tutta Italia, ma non definiva l'organico del sito di Genova, demandandolo a successivi incontri in base all'«Accordo di programma» del 2005, firmato da governo, enti locali, sindacati e azienda, accordo che vincola il reddito di tutti i 1.474 lavoratori genovesi alle preziose aree industriali su cui sorge lo stabilimento di Genova. Intanto, i restanti 3.100 lavoratori di ILVA (13.800-10.700) venivano collocati in cassa integrazione, con possibilità di accedere all'esodo incentivato (100.000€ lordi) o alla garanzia di riassunzione in AM tra l'agosto del 2023 e il 2025.

Ad oggi i dipendenti di ArcelorMittal a Genova sono circa 1.000, circa 170 hanno accettato l'esodo incentivato, uscendo dalla società, e circa 300 sono ancora impegnati nei lavori di pubblica utilità, in attesa della proposta di assunzione entro il 2025.

La FIOM di Genova difende l'occupazione di tutti i lavoratori, inclusi quelli non ancora assunti, nello spirito dell'Accordo di programma.

Nel frattempo però, si è modificata la divisione europea del lavoro, all'interno e all'esterno dei grandi gruppi dell'acciaio. E da quest'anno i lavoratori dell'ILVA, da Genova a Taranto, hanno colleghi di lavoro europei e in molti altri paesi del mondo.

Come la stessa vicenda dell'ILVA dimostra, ormai in tutti i maggiori impianti siderurgici europei non è più possibile portare avanti isolatamente una battaglia per difendere il salario o il posto di lavoro senza considerare il processo di ristrutturazione che ha investito i principali produttori europei. Questo collega impianti di diversi gruppi e paesi, come un sistema di vasi comunicanti sempre più complesso. È quindi un fatto della vita, naturale e inarrestabile, che i Consigli di Fabbrica di diversi

paesi parlino tra loro, se non altro per scambiare informazioni, fare raffronti, imparare l'uno dalle esperienze dell'altro e cercare di coordinarsi meglio che in passato.

È precisamente dal regolare incontro tra diversi Consigli di Fabbrica, negli scorsi anni, che nasce il «Coordinamento europeo dei Consigli di Fabbrica della siderurgia». La discussione tra noi è stata da subito molto istruttiva.

Si capiva che le nostre rispettive battaglie sindacali, benché condotte da Consigli di Fabbrica anche distanti tra loro, erano sostanzialmente della stessa natura. Sembrava chiaro inoltre che, presi separatamente in ogni paese e stabilimento, e incapaci di coordinare le nostre lotte su scala europea, avevamo pagato il prezzo della crisi. E al contempo che, senza un vero sindacato europeo in grado di coordinare e organizzare delle lotte, avremmo continuato a condurre battaglie del localismo, magari anche efficaci, ma frammentarie e disorganizzate nell'insieme generale. Si trattava invece di costruire un coordinamento di tipo diverso rispetto al passato, meno rigido e più tempestivo, più vicino possibile ai lavoratori, attraverso i Consigli di Fabbrica, gli organi di base del sindacato, i suoi centri propulsori.

Naturalmente questo richiede un lungo lavoro. Ma si può cominciare a dare un segnale nella giusta direzione. Inoltre, partire dai Consigli di Fabbrica di Genova, Duisburg, Brema, Amburgo, Eisenhüttenstadt, Fos-sur-Mer, Liegi, Piombino, Mantova e Sestri Levante sembra un buon inizio.

Il nostro Coordinamento è aperto a tutti i Consigli di Fabbrica della siderurgia europea che vogliono aderire, nello spirito di una fattiva solidarietà di classe. Il 29 gennaio terremo a Genova la seconda Conferenza Generale, la prima da quando l'ILVA è diventata europea. Continuiamo a lavorare con pazienza. Il sindacato europeo ci serve.

**ILVA diventa europea.  
Il sindacato non può rimanere attardato.  
L'ingresso del colosso ArcelorMittal in Italia,  
attraverso l'acquisizione di ILVA,  
è a pieno titolo tra le grandi battaglie  
della ristrutturazione siderurgica europea**

# ARCELORMITTAL, GÈNES

ARMANDO PALOMBO, POUR LE CONSEIL DE L'USINE ARCELORMITTAL, GÈNES

Les rouleaux d'acier de Fos-sur-Mer (France) arrivent à Gènes. ILVA devient européen. Le coordonement doit travailler le plus vite possible.

L'entrée du géant ArcelorMittal en Italie, par le biais de l'acquisition d'ILVA, fait pleinement partie des principales batailles de la restructuration de l'acier européen ouverte par le plan des années quatre-vingt. En effet, cela a des conséquences européennes immédiates pour des milliers de travailleurs.

D'une part, pour acquérir ILVA, ArcelorMittal devra vendre des installations produisant environ 5 millions de tonnes d'acier, employant environ 14.000 personnes: Galati en Roumanie (6.200 employés), Ostrava en République tchèque (6.500), Dudelange au Luxembourg (200), Piombino en Italie (480), Skopje en Macédoine (400) et des lignes de production à Liège, en Belgique. Ruffin, camarade de Fous, en a fait la démonstration dans ce numéro du Bulletin, qui souligne la nécessité d'une coordination européenne plus étroite entre les syndicats, et plus encore entre les conseils d'usine des diverses entreprises face aux redéfinitions des leurs frontières.

D'autre part, l'entrée d'ILVA et la sortie de ces usines, modifiant la productivité du groupe ArcelorMittal, accentuent la concurrence entre les grands groupes européens sur le marché mondial, ébranlés par la crise mondiale de 2008. Les temps sont dangereux pour les travailleurs, à toutes les latitudes.

Les armes sont affûtées pour les prochains combats. La Chine poursuit son plan de restructuration de l'acier et la formation de grands groupes de tonnage continental; L'Europe est particulièrement concentrée dans le segment des produits plats. C'est l'une des raisons de la création d'une entreprise commune entre Tata Steel et ThyssenKrupp dans le domaine des stratifiés de carbone plats.

L'affaire ILVA doit être vue dans cette combinaison de réductions et d'investissements à l'échelle européenne, qui ne peuvent que propager ses chocs au niveau local. Au 6 septembre, 1.059 travailleurs sur 1.474 étaient employés à l'ILVA de Gènes; les 415 autres ont été mis au chômage technique et ont effectué des travaux dans la fonction publique.

L'accord syndical national du 6 septembre prévoyait (sur un total de 13.800 travailleurs de l'ILVA) le recrutement de 10.700 travailleurs dans l'ensemble de l'Italie chez AM Investco, mais ne définissait pas le personnel du site de Gènes et le délégait à des réunions ultérieures basées sur «Accord de programme» de 2005, signé par le gouvernement, les autorités locales, les syndicats et l'entreprise. Cet accord lie les revenus de l'ensemble des 1 474 travailleurs génois aux zones industrielles précieuses sur lesquelles l'usine de Gènes est située. Pendant ce temps, les 3.100 travailleurs restants d'ILVA (13.800 à 10.700) ont été mis au chômage technique, avec possibilité d'accéder à l'indemnité de départ (100.000 € bruts) ou à la garantie de réintégration de août 2023-2025.

Aujourd'hui, le personnel d'ArcelorMittal à Gènes compte environ 1.000 personnes, environ 170 ont accepté l'indemnité de départ par l'entreprise, et environ 300 occupent encore des emplois dans la fonction publique, dans l'attente du recrutement proposé d'ici à 2025.

La FIOM de Gènes défend l'occupation de tous les travailleurs, y compris ceux qui ne sont pas encore employés, dans l'esprit de l'accord de programme.

Entre-temps, la division du travail en Europe a changé, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des grands groupes sidérurgiques. Et à partir de cette année, les travailleurs d'ILVA, de Gènes à Tarente, ont des collègues de travail européens et dans de nombreux autres pays du monde.

Comme le montre la même affaire ILVA, il n'est désormais plus possible, dans toutes les grandes aciéries européennes, de combattre une lutte isolée pour défendre le salaire ou l'emploi sans tenir compte du processus de restructuration qui a investi les principaux producteurs européens. Cela relie des usines de différents groupes et pays, en tant que système de vases communicants de plus en plus complexe. C'est donc un fait naturel, naturel et imparable, que les conseils d'usine des différents pays se parlent, ne serait-ce que pour échanger des informations, faire des comparaisons, apprendre des expériences de chacun et essayer de mieux se coordonner.

C'est précisément à partir de la réunion régulière entre les différents conseils d'usine, au cours des dernières années, que la "Coordination européenne des conseils d'usine sidérurgique" a été créée. La discussion entre nous a été immédiatement très informative. Il était entendu que

nos luttes syndicales respectives, bien que menées par des conseils d'usines, même distants les uns des autres, étaient essentiellement de la même nature. Il semblait également clair que, pris séparément dans chaque pays et chaque établissement, et incapables de coordonner nos luttes à l'échelle européenne, nous avons payé le prix de la crise. Dans le même temps, sans une véritable union syndicale

européenne capable de coordonner et d'organiser des luttes, nous aurions continué à mener des batailles localistes, peut-être même efficaces, mais fragmentaires et désorganisées généralement. Au lieu de cela, il s'agissait de mettre en place un type de coordination différent du passé, moins rigide et plus opportune, le plus près possible des travailleurs, par l'intermédiaire des conseils d'administration, les organes de base du syndicat, ses centres de conduite.

Naturellement, cela nécessite un long travail. Mais vous pouvez commencer à donner un signal dans la bonne direction. De plus, à partir des Conseils d'usines de Gènes, Duisburg, Brême, Hambourg, Eisenhüttenstadt, Fos-sur-Mer, Liège, Piombino, Mantoue et Sestri Levante semblent un bon début.

Notre coordination est ouverte à tous les conseils d'usine de l'industrie sidérurgique européenne qui souhaitent y adhérer, dans l'esprit d'une solidarité de classe efficace. Le 29 janvier, nous organiserons la deuxième Conférence générale à Gènes, la première depuis que l'ILVA est devenue européenne. Nous continuons à travailler patiemment. Nous avons besoin de l'union syndicale européenne.

**ILVA devient européen.  
Le coordonement doit travailler  
le plus vite possible.  
L'entrée du géant ArcelorMittal en Italie,  
par le biais de l'acquisition d'ILVA,  
fait pleinement partie des principales batailles  
de la restructuration de l'acier européen**

# ARCELORMITTAL, GENUA

ARMANDO PALOMBO, BETRIEBSRAT ARCELORMITTAL, GENUA

Mittlerweile landen bei uns in Genua die Coils aus Fos-sur-Mer. Ilva wird europäisch. Die Gewerkschaft darf nicht der Entwicklung hinterher hecheln.

Der Einzug des Riesen AM durch die Akquisition Ilvas in Italien gilt unter allen Umständen als wichtige Etappe der Umstrukturierung in der europäischen Stahlindustrie, die durch den Davignons Plan der 80er Jahre eingeleitet wurde. Also, es hat unmittelbar europäische Folgen auf abertausend Arbeiter.

Einerseits wird sich AM, um den Kauf Ilvas perfekt zu machen, Anlagen entledigen müssen, die circa 5Mt Stahl durch ungefähr 14.000 Beschäftigte herstellen: Galati in Rumänien (6.200 Beschäftigten), Ostrava in der Tschechei (6.500), Dudelange in Luxemburg (200), Pionbino in Italien (480), Skopje in Makedonien (400) und Werkstrassen zu Liege in Belgien. Das, wie der Genosse Ruffin von Foss in dieser Ausgabe unseres Bulletins belegt, offenbart die Dringlichkeit einer engeren Zusammenarbeit unter den europäischen Gewerkschaften. Um so mehr unter den Betriebsräten der verschiedenen Gruppen, wo Machtbereiche neu abgesteckt werden.

Andererseits ändert die Eingliederung Ilvas bzw. die Ausgliederung jener oben genannten Anlagen die Produktivität des gesamten AM-Gruppe, verschärft den Wettbewerb unter den europäischen Riesen weltweit: eine Art 2008-Nachbeben. Es sind turbulenten Zeiten für alle Arbeiter -an jedem Breitengrad.

Angesichts bevorstehender Auseinandersetzungen werden Waffen geschmiedet. China setzt seinen Plan der Rationalisierung im Stahlsektor und die Bildung kontinentaler Hersteller mit massiger Stoßkraft fort.

Europa intensiviert das Segment der Flacherzeugnisse: einer der Gründe, warum Tata Steel und ThyssenKrupp eine Joint Venture bezüglich Kohlenstoff-Langstahl- und Kohlenstoff-Flachstahlerzeugnisse eingegangen sind.

Die Angelegenheit Ilva steht in den Kontext jener Investitionen aber auch Schlankkur von europäischen Dimensionen. Das zeitigt Folgen auf lokale Ebene. Am 6/9 beschäftigte Ilva 1059 Mitarbeiter von der Soll-zahl 1.474. Die übrigen 415 arbeiteten kurz oder verrichteten gemeinnützige Arbeit.

Die gewerkschaftliche Nationalvereinbarung vom 7/9 sah vor, daß von den gesamten 13.800 Ilvas Arbeitnehmer 10.700 in AM Investco übergangen, legte aber nicht fest, wie viele Genua übernehmen würde. Jene Festlegung wurde weiteren Treffen zugeschrieben, die im Rahmen von 2005 festgeschriebenen "Accordo di Programma" erfolgen sollen. Die umfassende Vereinbarung wurde nämlich von der Zentral- und örtlichen Landesregierung, Gewerkschaft und Unternehmen unterschrieben. Sie bedingt das Einkommensniveau aller 1474 in Genua Beschäftigten durch die wertvollen Grundstücke aus, worauf die Eisenhütte gebaut wurde. (deren Eigentum im Staatsbesitz sind AdÜ)

Mittlerweile stehen die übrigen 3.100 Arbeitnehmer Ilvas (13.800 minus 10.700) auf Abruf und hatten gleichzeitig die Möglichkeit der Abfindung (€ 100.000 brutto) oder die Garantie der neuen Anstellung in AM zwischen August 2023 und 2025 wahrzunehmen.

Heute beschäftigt AM in Genua circa 1.000 Mitarbeiter, ungefähr 170 haben durch Abfindung die Fabrik verlassen und um die 300 arbeiten noch gemein nützlich -das Angebot neuer Anstellung bis 2025 abwartend.

FIOM in Genua nimmt die Beschäftigung aller Arbeiter in Schutz inklusive der noch nicht Angestellten, nach dem Geiste von Accordo di Programma.

Inzwischen aber hat sich die europäische Arbeitsteilung innerhalb und außerhalb der großen Stahlgruppen. Von diesem Jahr an und von Taranto bis Genua haben die Arbeiter von ehemaligen Ilva Arbeitskollegen in Europa und in der weiten Welt.

Ilvas Geschichte zeigt unmißverständlich: in allen großen Eisenhütten Europas geht der abgetrennte, isolierte Schutz von Lohn und Arbeitsplatz nicht mehr auf. Der Abwehrkampf muß in den Kontext von Rationalisierungsplänen der europäischen Haupthersteller eingebettet sein.

Entstanden ist eine Vernetzung verschiedener Länder und Produktionsstätte wie ein zunehmend kompliziertes System miteinander verbundener Gefäße. Deswegen ist es eine Tatsache des natürlichen, unaufhaltsamen Alltags, wenn die Betriebsräte der verschiedenen Länder miteinander reden, und sei es nur, um Informationen auszutauschen, Erfahrungen zu vergleichen und voneinander lernen, sich besser als in der Vergangenheit abzustimmen.

Ausgerechnet aus dem regelmäßigen Verkehr unter den verschiedenen Betriebsräten in den vergangenen Jahren ist die Europäische Koordinierung der Betriebsräte der Stahlindustrie entstanden. Der Austausch war von vornherein lehrreich. Wir verstanden gleich, daß unsere gewerkschaftlichen Kämpfe aus einem gemeinsamen, wesensähnlichen Boden wuchsen, wenn auch von weit von einander operierenden Betriebsräten durchgeführt wurden.

Es war außerdem zu verstehen, daß wir isoliert in unserem Land und Werk unfähig waren, unsere Handlungen abzustimmen: Wir haben die Zeche für die Krise bezahlt. Es wurde deutlich, ohne eine echte europäische Gewerkschaft, in der Lage Auseinandersetzungen zu organisieren und koordinieren, hätten wir weiter nur lokale Kämpfe gehandhabt, wenn auch erfolgreich nicht aber an den Wurzeln packend.

Indes es galt eine neue Art der Koordinierung auf die Beine zu bringen: beweglicher und schlagfertiger.

Es galt von den Betriebsräten, Basisorganen und Kraftwerken der Gewerkschaft, auszugehen.

Selbstverständlich erfordert das langwierige Arbeit.

Indes eine Botschaft wird in die Wege geleitet.

Von den Betriebsräten in Genua, Duisburg, Bremen, Hamburg, Eisenhüttenstadt, Fos-sur-Mer, Liege, Piombino, Mantova e Sestri Levante auszugehen, sah nach einem guten Start.

Unsere Koordinierung steht allen Betriebsräten der europäischen Stahlindustrie offen -im Geiste von tätiger Klassensolidarität.

Am 29/1 findet in Genua die zweite allgemeine Konferenz, wohl die erste seit Ilva europäisch geworden ist.

Wir setzen geduldig unsere Arbeit fort. Die europäische Gewerkschaft haben wir es nötig.

**ILVA wird europäisch.  
Die Gewerkschaft darf nicht  
der Entwicklung hinterher hecheln.  
Der Einzug des Riesen AM durch die  
Akquisition Ilvas in Italien gilt unter allen  
Umständen als wichtige Etappe der  
Umstrukturierung in der  
europäischen Stahlindustrie**

# LE PRIME CONSE- GUENZE EUROPEE DELL'INTEGRAZIONE DI ILVA

JEAN-LUC RUFFIN, PER IL CONSIGLIO DI FABBRICA DI FOS-SUR-MER, ARCELORMITTAL

*Jean-Luc Ruffin, membro del Comitato Aziendale Europeo (CAE) di ArcelorMittal, ci informa sulle attività del CAE*

L'annuncio dell'acquisizione del gruppo Ilva da parte di ArcelorMittal ha generato un'inchiesta della Commissione europea per una «posizione dominante» su alcuni mercati dell'acciaio da parte di ArcelorMittal in Europa.

La conclusione di questa indagine ha dimostrato che il gruppo ArcelorMittal potrebbe acquisire Ilva solo vendendo diverse unità di produzione in diversi paesi europei. Sei paesi sono interessati: Repubblica Ceca, Romania, Belgio, Italia, Macedonia e Lussemburgo.

La Commissione europea ha chiesto che i rimedi vengano suddivisi in tre lotti:

- Il lotto A comprende lo stabilimento di Galati (Romania), lo stabilimento di Skopje (Macedonia) e lo stabilimento di Piombino (Italia)
- Il lotto B comprende alcune linee di produzione a Liegi (Belgio) e lo stabilimento di Dudelange (Lussemburgo)
- Il lotto C include lo stabilimento di Ostrava (Repubblica Ceca)

Tutti questi siti rappresentano all'incirca 13.500 dipendenti e ovviamente questi dipendenti sono preoccupati per il loro futuro.

Per settimane, sono circolati diversi nomi per l'acquisizione di questi siti ma abbiamo dovuto aspettare Venerdì 12 ottobre

per conoscere l'acquirente dei lotti A e C, e questo quando, ancora 3 giorni dopo l'Assemblea Straordinaria Plenaria del CAE (Comitato Aziendale Europeo) di ArcelorMittal, non una singola informazione era stata fornita ai suoi membri!

Poi, venerdì 2 novembre, abbiamo appreso che l'acquirente del lotto B era lo stesso degli altri due lotti, vale a dire il gruppo inglese Liberty House.

Questa azienda è stata fondata nel 1992 dall'indiano Sanjeev Gupta. Finora l'azienda impiegava circa 14.000 dipendenti, ma con le nuove acquisizioni raddoppierà la sua forza lavoro.

I membri del CAE ArcelorMittal hanno ricevuto una prima presentazione di questa società all'Assemblea plenaria straordinaria del 7 novembre 2018, in Lussemburgo. Questo segna il punto di partenza di una procedura di informazione e

consultazione sulle conseguenze dell'integrazione di Ilva.

Ovviamente i punti che saranno discussi si concentreranno principalmente sull'aspetto sociale, sul futuro industriale di questi siti e anche sulle conseguenze per gli altri siti europei nel gruppo ArcelorMittal.

**Il gruppo ArcelorMittal potrebbe acquisire Ilva solo vendendo diverse unità di produzione in diversi paesi europei. Repubblica Ceca, Romania, Belgio, Italia, Macedonia e Lussemburgo. Tutti questi siti rappresentano all'incirca 13.500 dipendenti e ovviamente questi dipendenti sono preoccupati per il loro futuro.**



# LES PREMIÈRES CONSÉQUENCES EUROPÉENNES DE L'INTÉGRATION D'ILVA

JEAN-LUC RUFFIN, POUR LE CONSEIL D'USINE DE FOS-SUR-MER, ARCELORMITTAL

*Jean-Luc Ruffin, membre du Comité d'entreprise européen (CEE) d'ArcelorMittal, nous informe sur les activités du CEE*

L'annonce du rachat du groupe Ilva par ArcelorMittal généra une enquête de la Commission Européenne pour une «position dominante» sur certains marchés de l'acier par ArcelorMittal en Europe.

La conclusion de cette enquête a montré que le groupe ArcelorMittal ne pourrait acquérir Ilva que s'il vend plusieurs unités de production dans différents pays européens. Six pays sont concernés: la République Tchèque, la Roumanie, la Belgique, l'Italie, la Macédoine et le Luxembourg.

La Commission Européenne exigea que les cessions «Remedies» soient décomposées en trois lots:

- Le lot A comprend l'usine de Galati (Roumanie), l'usine de Skopje (Macédoine) et l'usine de Piombino (Italie)
- Le lot B comprend certaines lignes de production de Liège (Belgique) et l'usine de Dudelange (Luxembourg)
- Le lot C comprend l'usine d'Ostrava (République Tchèque)

L'ensemble de ces sites représente quand même à peu près 13.500 salariés et évidemment ces salariés sont inquiets pour leur avenir.

Depuis des semaines plusieurs noms circulent pour la reprise

de ces sites et nous avons dû attendre le vendredi 12 octobre pour connaître le reprenneur des lots A et C et cela quand même 3 jours après une Assemblée Plénière Extraordinaire du CEE ou pas une seule information n'eut été donné à ses membres!

Puis nous avons appris le vendredi 2 novembre que le reprenneur du lot B était le même que celui des 2 autres lots c'est-à-dire le groupe anglais Liberty House.

Cette société a été créée en 1992 par l'indien Sanjeev Gupta. Jusqu'à présent la société employait environ 14.000 salariés et avec ces nouvelles acquisitions, elle va multiplier par deux ses effectifs.

Les membres du CEE ont reçu une première présentation de cette société lors de l'Assemblée Plénière Extraordinaire du CEE

d'ArcelorMittal du 7 novembre 2018 à Luxembourg. Cela marque le point de démarrage d'une procédure d'information et de consultation sur les conséquences de l'intégration d'Ilva.

Evidemment les points qui seront abordés porteront principalement sur l'aspect social, sur l'avenir industriel de ces sites et également sur les conséquences des autres sites européens dans le groupe ArcelorMittal.

**Le groupe ArcelorMittal ne pourrait acquérir Ilva que s'il vend plusieurs unités de production dans différents pays européens. la République Tchèque, la Roumanie, la Belgique, l'Italie, la Macédoine et le Luxembourg. L'ensemble de ces sites représente quand même à peu près 13.500 salariés et évidemment ces salariés sont inquiets pour leur avenir.**

## DIE ERSTEN EUROPÄISCHEN FOLGEN VON ILVAS EINGLIEDERUNG

JEAN-LUC RUFFIN, BETRIEBSRAT FOS-SUR-MER-ARCELORMITTAL

*Jean-Luc Ruffin, Als Mitglied des europäischen Betriebsrat von ArcelorMittal informiert er uns*

Der Kauf von Ilva seitens ArcelorMittal (AM) hat eine Untersuchung der Europäischen Kommission wegen <Marktbeherrschender Stellung> auf einigen Märkten Europas von ArcelorMittal hervorgerufen.

Der Schluß jener Untersuchung hat bewiesen, daß AM Ilva nur aufkaufen könnte, indem verschiedene Produktionsstätten in einigen Ländern Europas verkauft würden.

Die betroffenen Länder sind: die tschechische Republik, Rumänien, Belgien, Italien, Makedonien und Luxemburg.

Die Europäische Kommission fordert, daß die Einschnitte in drei Parteien erfolgen werden:

- Part A schließt ein: die Werkhallen in Galati, diejenige in

Skopje (Makedonien) und der Betrieb in Piombino (Italien)

- Part B schließt ein: einige Werkstrassen bzw -hallen in Liege (Belgien) und der Betrieb in Dudelange (Luxemburg)
  - Part C betrifft das Werk in Ostrava in der Tschechei
- Alles in allem sind ungefähr 13.500 die Betroffenen, welche sich selbstverständlich sorgen um Ihre Zukunft machen.

Wochenlang haben einige Namen als potentielle Käufer die Runde gemacht, wir mußten aber bis zum 12 Oktober warten, bevor wir erfuhren, wer der Käufer von Part A und C sei. Drei Tage lang wurde die Vollversammlung (Europäischer Betriebsrat CAE) der Betriebsräte AMs ohne Info zappeln lassen. Erst am Freitag dem 2 November erfuhren wir, daß der Käufer von A

**Daß AM Ilva nur acquistare könnte,  
indem diverse Produzionistätten  
in alcuni Paesi Europei venduti verrebbero.  
la Repubblica ceca, Romania,  
Belgio, Italia, Macedonia e Lussemburgo.  
Tutto in tutto sono circa 13.500  
le persone, che si prendono naturalmente  
preoccuparsi della loro futura.**

und C der selbe ist auch von B. Es handelt sich um die englische Gruppe Liberty House. Sie ist 1992 von Sanjeev Gupta begründet worden, beschäftigt circa 14.000 Arbeitskräfte, die nach dem Kauf verdoppelt werden.

Die CAE-Mitglieder haben in der außerordentlichen Vollversammlung am 7. November in Luxemburg erste Informationen darüber erhalten. Das war Startpunkt einer Prozedur, die den Austausch von Infos und Fragen bezüglich ILVAS Eingliederung.

Selbstverständlich wird sich die Diskussion um die soziale Angelegenheiten der Zusammenschließung, um die industrielle Perspektive der Produktionsstätten und deren Folgen auf ArcelorMittal handeln.

# ANDIAMO AVANTI A TESTA ALTA

GIULIANO BERTI, PER IL CONSIGLIO DI FABBRICA DELLA MARCEGAGLIA DI MANTOVA

Dopo aver portato i saluti della RSU e dei lavoratori della Marcegaglia di Gazoldo degli Ippoliti, in provincia di Mantova, all'incontro tenutosi a Genova il 14 aprile scorso, oggi vorremmo dare un contributo a questa importante iniziativa sindacale, il Coordinamento europeo dei Consigli di Fabbrica della siderurgia, volta ad incrociare le esperienze ed unificare le azioni, anche le lotte, dei lavoratori siderurgici e metallurgici dei diversi paesi europei.

Da quell'appuntamento la ristrutturazione nel settore dell'acciaio prosegue speditamente in tutto il mondo, in Europa ed in Italia, la vicenda Ilva ne è un esempio, e, come abbiamo recentemente spiegato anche ai nostri compagni di lavoro nelle assemblee di fabbrica, questo processo influisce sulla vita dei lavoratori e determina gran parte dei cambiamenti dentro i luoghi di lavoro, financo nel singolo reparto di officina o ufficio.

Il gruppo Marcegaglia oggi è formalmente scorporato in sei società distinte in relazione alla tipologia di prodotto e due di queste società sono state costituite di recente appositamente per un investimento finalizzato alla costruzione di centrali per la produzione autonoma di energia elettrica utile ai cicli produttivi. Tutto il gruppo è e resta di proprietà della famiglia Marcegaglia. Dal punto di vista delle alleanze, l'uscita dalla cordata per l'Ilva ha comunque portato maggiori certezze nell'approvvigionamento di materia prima di qualità da un fornitore storico ed un concreto episodio di partnership con Arcelor Mittal, uno dei più grandi gruppi a livello mondiale e primo nella produzione d'acciaio.

Sul piano invece della riorganizzazione interna si assiste ad investimenti per aumentare la produttività e l'efficienza, ed il conseguente

riposizionamento delle attività produttive è finalizzato a rafforzare i settori più remunerativi, ridimensionando o abbandonando quelli a più basso valore aggiunto. In queste dinamiche interveniamo come RSU e sindacato, e continueremo a farlo, per gestire questi passaggi con i lavoratori coinvolti prevedendo il mantenimento del salario, dei diritti e della professionalità acquisita.

**La ristrutturazione nel settore  
dell'acciaio prosegue  
speditamente in tutto il mondo,  
questo processo influisce sulla vita  
dei lavoratori e determina  
gran parte dei cambiamenti  
dentro i luoghi di lavoro,  
financo nel singolo reparto  
di officina o ufficio**

Il gruppo nel suo complesso oggi ha recuperato parte dei volumi produttivi e del fatturato persi negli anni peggiori della crisi globale del 2008 ed i risultati consolidati degli ultimi anni registrano numeri in crescita, mentre sul piano occupazionale il numero dei dipendenti si attesta a poco più di 6000 unità. Se da un lato, le cifre e gli investimenti, anche quelli finalizzati ad acquisizioni, possono essere letti come elemento positivo e di buona salute dell'impresa, dall'altro fanno nascere tra i lavoratori una preoccupazione

maggiore, soprattutto per i dipendenti di quei siti produttivi dove, anche a causa di strutture poco moderne, i costi generali risultano essere più alti che altrove.

Come delegati sindacali ci rendiamo conto che il fattore determinante delle scelte aziendali è la ricerca dei massimi margini di profitto per reggere la concorrenza con le altre imprese, scaricandone però gli effetti negativi sui lavoratori e spesso mettendoli in contrapposizione tra loro. Sulla base di questo contesto lo scorso ottobre abbiamo ridato corso all'incontro tra azienda e Coordinamento nazionale dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, con la consapevolezza che è fondamentale per i lavoratori superare le difficoltà esistenti e sviluppare in futuro tutte le iniziative che permettano di confrontarsi, ragionare su problemi ed esperienze comuni



ed infine unirsi. A partire dal tema della sicurezza e dell'ambiente di lavoro, che sono ambiti di primario interesse per i lavoratori, alcune soluzioni concrete sono già praticate. Il tema della sicurezza sul lavoro è stato anche un elemento centrale della discussione al ventisettesimo congresso nazionale della FIOM, svoltosi a Riccione dal 12 al 15 dicembre, ed in quell'assise hanno partecipato anche rappresentanti di altri importanti sindacati europei.

Nei loro interventi essi hanno descritto una situazione ancora molto diversificata riguardo i livelli salariali, le politiche e gli accordi sugli orari di lavoro ed un mercato del lavoro molto diviso e frammentato a causa di una precarietà dilagante. Ma il dibattito ha messo in rilievo anche la comune condizione del lavoro salariato in tutta Europa e non solo; l'attacco mosso dal padronato contro la contrattazione collettiva del salario, a partire da quei paesi dove questa è più forte ed estesa; la prepotente aggressione al mondo del lavoro messa in atto dai diversi governi, con riforme dei codici del lavoro dai tratti molto simili tra loro. È altresì emersa con chiarezza anche la necessità di unire sindacalmente i lavoratori a livello europeo per cercare di avere una forza contrattuale maggiore in grado di dare risposte

positive ai bisogni dei lavoratori. Ciò è tanto più vero di fronte ai processi di ristrutturazione che investono la siderurgia europea.

L'esperienza del Coordinamento europeo dei Consigli di Fabbrica della siderurgia è un'azione concreta che va nella direzione giusta, ed è una strada indicata anche dai tanti delegati europei che hanno partecipato. Inoltre un tale Coordinamento non può che stimolare l'attenzione dei lavoratori più coscienti. Perché, da che mondo è mondo, tutti sanno che uniti si è più forti.

Questo principio, enunciato dai grandi maestri della classe operaia, è più che mai attuale. Resta il compito di lavorare con determinazione, passione ed anche lungimiranza verso l'obiettivo di un forte sindacato europeo, per affrontare le sfide e le tempeste che il futuro porta con sé. Ed è proprio a partire dai Consigli di Fabbrica, vicini alle esigenze pratiche dei lavoratori, che tale idea può realizzarsi. Karl Marx scrisse: «*le idee non possono realizzare nulla. Per realizzare le idee c'è bisogno di uomini che mettano in gioco una forza pratica*».

## NOUS MARCHONS LA TETE HAUTE

GIULIANO BERTI, POUR LE CONSEIL D'USINE "MARCEGLIA DI MANTOVA"

Après avoir transmis les salutations des travailleurs de la RSU et de Marcegaglia de Gazoldo degli Ippoliti, dans la province de Mantoue, à la réunion tenue à Gênes le 14 avril, nous souhaitons aujourd'hui contribuer à cette importante initiative syndicale, la Coordination Européenne des Syndicats, qui veut croiser les expériences et unifier les actions, veut voir les luttes des ouvriers métallurgistes et des métallurgistes des différents pays européens

La restructuration du secteur sidérurgique se poursuit rapidement dans le monde entier, en Europe et en Italie: l'affaire Ilva en est un exemple et, comme nous l'avons récemment expliqué aux collègues des usines, ce processus affecte la vie des travailleurs et détermine la plupart des changements sur le lieu de travail, même dans un seul atelier ou un seul bureau.

Le groupe Marcegaglia est maintenant officiellement séparé en six sociétés distinctes en fonction du type de produit. Deux de ces sociétés ont récemment été créées spécialement pour un investissement visant à la construction d'installations de production indépendante d'électricité utile aux cycles de production. L'ensemble du groupe est et reste de propriété de la famille Marcegaglia. Du point de vue des alliances, la sortie du consortium pour Ilva a de toute façon apporté une plus grande certitude à propos de l'approvisionnement en matière première de qualité auprès d'un fournisseur historique; et un épisode concret de partenariat avec Arcelor Mittal, l'un des groupes les plus importants au niveau national, mondiale et premier dans la production d'acier.

En termes de réorganisation interne, des investissements sont réalisés pour accroître la productivité et l'efficacité, et le repositionnement des activités de production qui vise à renforcer les secteurs les plus rentables, en réduisant ou en abandonnant ceux à faible valeur ajoutée. Dans cette dynamique, nous intervenons en tant que RSU et syndicat. Nous continuerons pour gérer ces étapes avec les travailleurs concernés, en prévoyant le maintien du salaire, des droits et du professionnalisme acquis.

Le groupe dans son ensemble a aujourd'hui récupéré une partie des volumes de production et d'affaires perdus au cours des pires années de la

crise mondiale de 2008. Les résultats consolidés de ces dernières années ont enregistré des chiffres croissants, tandis que l'emploi a légèrement dépassé 6.000 unités. Si les chiffres et les investissements, même ceux visant des acquisitions, peuvent être lus comme un élément positif et sain de l'entreprise, d'autre part, ils suscitent une plus grande inquiétude parmi les travailleurs, en particulier les employés de ces sites de production, où, en raison également des structures modernes, les frais généraux sont plus élevés qu'ailleurs.

En tant que délégués syndicaux, nous sommes conscients que le facteur décisif à propos des décisions des entreprises est la recherche des marges

bénéficiaires les plus élevées pour maintenir la concurrence avec les autres entreprises: les effets négatifs aux travailleurs, et en les opposant souvent les uns aux autres. Sur la base de ce contexte, en octobre dernier, nous avons donné un nouveau cours à la réunion entre l'entreprise et la Coordination nationale des représentants de la sécurité des travailleurs, conscients qu'il est essentiel que les travailleurs surmontent les difficultés existantes et développent toutes les initiatives permettant de s'affronter raisonnablement sur des

**La restructuration du secteur sidérurgique se poursuit rapidement dans le monde entier, ce processus affecte la vie des travailleurs et détermine la plupart des changements sur le lieu de travail, même dans un seul atelier ou un seul bureau.**

problèmes et d'expériences communs et finalement se rejoindre dans les luttes. Partant du thème de la sécurité et de l'environnement de travail, domaines d'intérêt essentiel pour les travailleurs, des solutions concrètes sont déjà mises en pratique. La question sécurité-travail était également un élément central des débats du vingt-septième congrès national de la FIOM, qui a eu lieu au Riccione du 12 au 15 décembre, et à la réunion ont participé certains représentants d'importants syndicats européens.

Dans leurs discours, ils ont décrit une situation encore très différente en ce qui concerne les niveaux de salaire, les politiques et les accords sur le temps de travail et un marché du travail très divisé et fragmenté en raison de la précarité endémique. Mais le débat a également mis en évidence la condition commune du travail salarié dans toute l'Europe et au-delà; l'attaque de l'employeur contre la négociation collective des salaires, en commençant par les pays où elle est plus forte et plus répandue; l'agression dominante contre le monde du travail mise en place par les différents

gouvernements, avec des réformes des codes du travail présentant des caractéristiques très similaires. La nécessité d'unir les travailleurs au niveau européen est également apparue pour tenter de renforcer la capacité contractuelle susceptible de donner une réponse positive aux besoins des travailleurs. C'est d'autant plus vrai face aux processus de restructuration qui investit l'industrie sidérurgique européenne.

L'expérience de la Coordination européenne des conseils d'industrie sidérurgique est une action concrète qui va dans la bonne direction. Elle est également indiquée par les nombreux délégués européens qui ont participé. De plus, une telle coordination ne peut que stimuler l'attention des travailleurs les plus conscients. Parce que tout le monde

sait qu'ensemble nous sommes plus forts.

Ce principe, énoncé par les grands maîtres de la classe ouvrière, est plus actuel que jamais. Il faut travailler avec détermination, passion et même prévoyance dans l'objectif d'un syndicat européen fort, afin de faire face aux défis et aux tempêtes que l'avenir nous réserve. Et c'est précisément à partir des conseils d'usine, proches des besoins pratiques des travailleurs, que cette idée peut être concrétisée. Karl Marx a écrit: «*les idées ne peuvent rien accomplir. Pour concrétiser les idées, nous avons besoin d'hommes qui jouent une force pratique*».

# MIT ERHOBENEM KOPF, VORWÄRTS

GIULIANO BERTI, BETRIEBSRAT MERCEGAGLIA GMBH, MANTUA

Nachdem wir am Treffen von 14 April in Genua teilnahmen, wo wir die Anwesenden im Namen unseres Betriebsrats und der gesamten Belegschaft begrüßt haben, möchten wir diesmal einige Überlegungen über die wichtige gewerkschaftliche Initiative, nämlich die europäische Koordinierung der Betriebsräte der Stahlindustrie, anstellen. Sie bezweckt Erfahrungen, Handlungen und gegebenenfalls Kämpfe der Stahlarbeiter in den verschiedenen Ländern Europas, zu vergleichen und koordinieren.

Seit dem Treffen schreitet die Restrukturierung unseres Industriesektor weltweit fort - das heißt in Europa und Italien auch. Ilva lehrt. In den Zusammenkünften innerhalb unserer Fabrik haben wir versucht deutlich zu machen, jene Verfahren zeitigen Folgen, ändern Arbeitsbedingungen bis in den einzelnen Büros, Werkhallen, ja gar in den einzelnen Arbeitsabteilen.

Die Gruppe Mercegaglia besteht aus 6 Gesellschaften -je nach den hergestellten Produkten. Zwei davon sind neuerdings gegründet worden -zweck dem Bau „maßgeschneiderter“ Sonderelektro kraftwerke. Alle Gesellschaften gehören immer noch der Familie Mercegaglia an.

Nach Außen hin hat die Abkehr von Ilvas Akquisition zur Folge gehabt, daß die Zulieferung hochwertigen Rohstoffs seitens eines alten Geschäftspartners stabiler geworden ist. Die wenn auch zeitlich bedingte Partnerschaft mit AM, dem größten Stahlherzeuger der Welt, darf auch nicht vergessen werden.

Nach Innen hin laufen die gegenwärtigen Investitionen auf mehr Produktivität bzw. Effizienz der tragenden Produktionsparten hinaus.

Sparten, wo weniger Mehrwert erbracht wird, werden dicht oder kleiner gemacht. Da sind wir als Betriebsrat und Gewerkschaft am Zug -und werden es bleiben, damit wir mit den einbezogenen Kollegen jene Prozesse mitbestimmen: es heißt Lohn- und Berufsniveau, erworbene Rechte bewahren.

Insgesamt hat die Gruppe heute die Umsatz- und Absatzverluste der Globalkrise 2008 teilweise wett gemacht. Die Ergebnisse der letzten Jahre sind positiv, die Beschäftigung hat sich um die 6.000 eingependelt. Einerseits sprechen die schwarzen Zahlen (auch die auf den Erwerb fremder Unternehmen abgesehenen) ein gesundes Bild aus; andererseits besorgen sie die Arbeiter, diejenige besonders, die an veralteten Anlagen arbeiten, wo die Gesamtkosten durchschnittlich höher liegen.

Als Gewerkschaftsvertreter wissen wir, daß der Polarstern des Unternehmens in puncto Betriebsstrategie der maximale Profit ist, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Oft genug heißt es, den Druck auf die Schultern der Arbeiter zu entladen; nicht selten heißt es, die

Beschäftigten gegeneinander auszuspielen. In diesem Kontext haben wir letzten Oktober die Kontakte zwischen dem Unternehmen und dem Nationalausschuß für Sicherheit und Gesundheitsschutz bzw. Mit dessen Arbeitnehmervertretern wieder aufgenommen. Wir sind überzeugt, wir müssen die gegenwärtigen Schwierigkeiten überwinden, demnächst jede Gelegenheit ergreifen, um gemeinsame Erfahrungen und Probleme zu bewältigen, um uns zu vereinigen. Vom Thema Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ausgehend, da das Thema für uns primär ist: einige konkrete Lösungen sind schon in die Praxis umgesetzt worden. Es war auch Schwerpunkt am 27ten Nationalkongreß der FIOM in Riccione, 12-15 Dezember, woran auch ausländische Gewerkschaftler wichtiger europäischen Länder teilgenommen haben. Ihre Beiträge beschrieben eine sehr differenzierte Lage nach Lohnniveaus, Arbeitszeiten und deren Rahmenbedingungen. Der Arbeitsmarkt denn ist ein heißes Eisen an sich -schon der ausufernden prekären Lage wegen.

Die Debatte aber hat auch deutlich gemacht, wie ähnlich die Lage der Lohnarbeit im ganzen Europa geworden ist. Und nicht nur das: Der Angriff der Arbeiterschaft gegen die Tarifverhandlungen -ausgehend von den Ländern, wo es am stärksten und breitesten gehandhabt wird;

Der Angriff gegen die Arbeitswelt durch etwaige Regierungen, mittels Veränderungen an Arbeitsgesetze und Veränderungen, die sich all sehr ähneln.

Aus der Debatte kam auch die Forderung deutlich heraus, europaweit die gewerkschaftlichen Kräfte zu bündeln, um eine stärkere Verhandlungsbasis zu schaffen, den Erfordernissen der Arbeiter besser zu genügen. Das gilt um so mehr, da die Restrukturierungswelle eine europäische ist. Die Europäische Koordinierung der Betriebsräte geht schon in die richtige Richtung

hin und das bezeugen auch die vielen Vertreter von europäischen Betriebsräten. Sie spornt die Aufmerksamkeit bewußter Arbeiter. Allerdings ist es seit eh und je wohl bekannt: sind wir geeint, sind wir stärker!

Dieses Prinzip von alten Meistern der Arbeiterklasse ist zeitgemäß. Festigkeit, Leidenschaft und Weitsicht sollen uns zu einer starken europäischen Gewerkschaft führen, womit wir Herausforderungen und turbulente Zeiten anpacken können. Und es ist gut von den Arbeitern nah stehenden Betriebsräten auszugehen, um die Idee in die Praxis umzusetzen.

Karl Marx schieb: «*Ideen können überhaupt nichts ausführen. Zum Ausführen der Ideen bedarf es der Menschen, welche eine praktische Gewalt aufbieten*».

**Seit dem Treffen schreitet die Restrukturierung unseres Industriesektor weltweit fort, jene Verfahren zeitigen Folgen, ändern Arbeitsbedingungen bis in den einzelnen Büros, Werkhallen, ja gar in den einzelnen Arbeitsabteilen.**

## IL CROLLO DEL PONTE MORANDI A GENOVA

STEFANO ZIANTONI, OPERAIO ARCELORMITTAL DI GENOVA, FIOM

*Subito dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, abbiamo ricevuto molti messaggi di cordoglio e solidarietà da parte dei compagni e dei Consigli di Fabbrica del Coordinamento, che ci hanno scritto da Düsseldorf, Parigi, Fos-sur-Mer, Liegi e le diverse città con cui in questi anni abbiamo stretto un'amicizia fraterna. Li ringraziamo. In diversi ci hanno chiesto di spiegare l'accaduto. Ci è sembrata doverosa una riflessione.*

Alle 11:36 del 14 agosto si sbriciolano 200 metri di carreggiata del viadotto sulla A10 che collega il ponente e il levante genovese. Il crollo trascina con sé per 40 metri oltre trenta auto e 3 tir che si schiantano sul greto del torrente Polcevera travolti dalle macerie. A poche decine di metri sono miracolosamente risparmiati dal disastro i palazzi densamente popolati che si trovano proprio sotto uno dei piloni della campata crollata, mentre sono distrutte diverse aziende e capannoni.

Il bilancio è drammatico. Sono 43 i morti: uomini, donne, in prevalenza giovani, due intere famiglie, tre bambini.

Non si può non provare commozione e rabbia per un evento così terribile e apparentemente così assurdo. Ciò che resta di quel ponte, con le sue corsie interrotte nel vuoto, ricorda ogni giorno ai genovesi che l'assurdo è invece accaduto.

Genova resta profondamente ferita da questa tragedia e ciò rende ancora più vergognoso lo scaricabarile delle responsabilità che come sempre segue questi episodi.

Quello che possiamo dire è che, al di là delle responsabilità individuali, questo disastro ha radici più profonde che riconducono a cause paradossalmente impersonali, perché sociali. È la società nel suo insieme, infatti, che mostra di non essere capace di utilizzare in maniera cosciente e secondo un piano le forze produttive che si sono sviluppate al suo interno. Il "Corriere della Sera" ha scritto che l'Italia «è un paese costruito negli anni '60, abbandonato dagli anni '90, che ha cominciato a venir giù da dieci anni». La "Frankfurter Allgemeine Zeitung" ricorda le autostrade italiane come prodotto del miracolo economico; da allora si sono persi «spirito pionieristico» e «volontà di modernizzazione». La catastrofe di Genova è divenuta «emblema di un collasso sociale».

Il viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi dal nome del suo progettista, attraversava l'omonimo torrente che separa i quartieri operai di Sampierdarena e Cornigliano.

L'esigenza di un raccordo tra l'autostrada Genova-Milano (A7) e la costruenda Genova-Savona (A10) si impose negli anni del "boom" economico di cui Genova, col suo forte sviluppo industriale e commerciale, era uno dei centri motore. Basti pensare al neonato stabilimento a ciclo integrale di Cornigliano (1954), al grande ampliamento del porto nello

stesso decennio e in quello successivo, alla costruzione dell'aeroporto (1954-62) ecc. Tutto ciò mentre il trasporto su gomma sfidava ormai quello su rotaia.

Questo forte sviluppo, che è caotico e differenziato fra i diversi settori, rende necessaria l'opera "avveniristica" di Morandi, progettata nel 1959 e completata nel 1967. Il nuovo ponte si trova a dover scavalcare gli stabilimenti dell'Ansaldo e parte del suo indotto, ferrovie e zone ormai densamente abitate da famiglie di operai.

Nello specifico, noi non sappiamo quanto Società Autostrade e Ministero dei Trasporti siano incorsi in un errore di valutazione o quanto invece abbia pesato la volontà cosciente di rischiare pur di risparmiare sulla manutenzione di pilastri e stralli. Le singole grandi imprese capitalistiche,

mosse dal calcolo miope del massimo profitto, sono catturate dall'immediato, dai conti trimestrali e dal giorno per giorno, e non sanno avere un senso di queste grandi imprese internazionali. Tra i suoi azionisti diretti e indiretti ci sono gruppi del calibro di Benetton e Allianz, il Silk Road Fund di Pechino e altri fondi d'investimento di mezzo mondo, tutti seduti a cavalcioni su un flusso miliardario di rendita a pedaggio che non sono stati in grado neanche di garantirsi.

Qui entra in gioco anche la tradizione della borghesia italiana e genovese, da sempre litigiosa e inetta agli occhi del mondo, con i suoi politici inconcludenti, i suoi lobbisti e i suoi menager geniali che hanno lasciato che un nodo logistico europeo come Genova, con i suoi traffici e con le sue industrie, rimanesse appeso per anni a un ponte malconcio.

Da almeno trent'anni si sapeva quanto quel ponte fosse problematico e inadeguato ai nuovi traffici moltiplicati dalla globalizzazione, un ponte avveniristico era diventato anacronistico. Una bretella autostradale avrebbe dovuto affiancarlo e persino permetterne l'abbattimento (previsto da diversi anni ma sempre rinviato). Ma nessun partito ha mai avuto il coraggio di farla né la convenienza elettorale per contraddire le aspettative dei microcomitati del "no" che, in nome delle loro superstizioni anti-industriali, dello sviluppo "sostenibile", della "decrescita felice" e, in breve, della proprietà immobiliare, si sono da sempre opposti a quell'opera. Nemmeno i cicli elettorali della politica, come quelli degli

La "Frankfurter Allgemeine Zeitung" ricorda le autostrade italiane come prodotto del miracolo economico; da allora si sono persi «spirito pionieristico» e «volontà di modernizzazione». La catastrofe di Genova è divenuta «emblema di un collasso sociale».

affari, lasciano dunque lo spazio al calcolo razionale di lungo termine. Anche per questo Genova è ferita.

Dalle storie delle vittime si obtiene, purtroppo, una fotografia della société per comè davvero. Camionisti, infirmieri, addetti all'Amiu, un

portuale della CULMV. Un quarto delle vittime sono immigrati, anche qui autisti, addetti alle pulizie, un cuoco. Un ritratto vero della nostra classe. Questa è la Genova ferita. È la Genova del lavoro que il sindacato difende.

# L'EFFONDREMENT DU PONT MORANDI À GÈNES

STEFANO ZIANTONI, OUVRIER ARCELORMITTAL DE GÈNES, FIOM

*Immédiatement après l'effondrement du pont Morandi à Gènes, nous avons reçu des nombreux messages de condoléances et de solidarité par des camarades et des Conseils d'usine du Coordonnement, qui nous ont écrit de Düsseldorf, Paris, Fos-sur-Mer, Liège et les différentes villes avec lesquelles, pendant ces années, nous avons noué une amitié fraternelle. Nous les remercions. Dans plusieurs cas, ils nous ont demandé d'expliquer ce qui s'était passé. Une réflexion était nécessaire.*

Le 14 août à 11 h 36, 200 mètres de chaussée du viaduc de A10, qui relie l'Ouest génois au Levante, sont tombés en morceaux. L'effondrement a porté avec soi une trentaine de voitures et 3 camions, s'écrasant sur le lit du torrent Polcevera, submergé par les décombres. Miraculeusement, quelques dizaines de mètres sont épargnés par la catastrophe, les bâtiments densément peuplés situés juste dessous d'un des pylônes de la travée effondrée, tandis que plusieurs entreprises et entrepôts sont détruits.

Le bulletin est dramatique. Il y a 43 morts: hommes, femmes, principalement des jeunes, deux familles entières, trois enfants.

On ne peut que se consterner et être en colère devant un événement aussi terrible et apparemment aussi absurde. Ce qui reste du pont, avec ses ruelles interrompues dans le vide, rappelle toujours aux Génois que l'absurde s'est passé!

Profondément blessée par cette tragédie, ce qui rend encore plus honteuse la situation, est le rejetement mutuel de la responsabilité qui, comme toujours, suit ces épisodes.

Ce que nous pouvons dire est que, au-delà des responsabilités individuelles, cette catastrophe a des racines profondes, qui ramènent à des causes paradoxalement impersonnelles, parce qu'elles sont sociales. En fait, la société dans son ensemble montre qu'elle n'est pas en mesure d'utiliser consciemment

et selon un plan les forces productives qu'elle a développé. Le "Corriere della Sera" a écrit que l'Italie «est un pays construit dans les années 60, abandonné depuis les années 90 et qui a commencé à s'effondrer pendant dix ans». Le journal "Frankfurter Allgemeine Zeitung" rappelle les autoroutes italiennes comme un produit du miracle économique; depuis lors, «l'esprit de pionnier» et la «volonté de moderniser» ont été perdus. La catastrophe de Gènes est devenue «un emblème d'un effondrement social».

Le viaduc de Polcevera, appelé pont Morandi du nom de son ingénieur en chef, traversait le torrent du même nom qui sépare les quartiers ouvriers de Sampierdarena et de Cornigliano.

La nécessité d'une connexion entre les autoroutes Gènes-Milan (A7) et Gènes-Savone (A10) s'est imposée au cours des années de "boom" économique dont Gènes, avec son fort développement industriel et commercial, était l'un des centres moteur. Nous soulignons la nouvelle usine à cycle intégré de Cornigliano (1954), l'expansion du port au cours de la même décennie et au cours de la suivante, la construction de l'aéroport (1954-1962), etc. Tout cela alors que le transport routier était un défi pour les chemins de fer.

Ce développement important, chaotique et différencié entre les différents secteurs, rend nécessaire le travail "futuriste" de Morandi, conçu en 1959 et achevé en 1967. Le nouveau pont doit contourner les usines Ansaldo et une partie de ses installations, des chemins de fer et des zones maintenant densément peuplées par des familles de travailleurs.

Plus précisément, nous ne savons pas à quel point la société Autostrade et le ministère des Transports ont mal jugé ou combien a été importante la volonté consciente de risquer d'épargner sur le maintien des piliers.

Certainement, encore une fois, les grandes entreprises capitalistes, tirées par le calcul imprévoyant du profit maximum, ont été saisies par comptes trimestriels et quotidiens, et n'ont pas pensé au futur. Società Autostrade est l'une de ces grandes entreprises internationales. Parmi

ses actionnaires directs et indirects figurent Benetton et Allianz, le Beijing Silk Road Fund et d'autres fonds d'investissement du monde entier, tous chevauchant un flux de milliards de revenu de péage pas même capable de se garantir.

C'est aussi la tradition des bourgeoisies italiennes et génoises, toujours querelleuses et ineptes aux yeux du monde, avec des politiciens peu concluants, lobbyistes et avec ses brillants menagers qui ont quitté un nœud logistique européen comme Gènes, avec ses trafic et avec ses industries, resté suspendu

pendant des années sur un pont en ruine.

Depuis au moins trente ans, on savait à quel point ce pont était problématique et inadéquat au nouveau trafic multiplié par la mondialisation, un pont futuriste était devenu anachronique. Un lien routier devrait le soutenir et même permettre son abattage (prévu pour plusieurs années mais toujours différé). Mais aucun parti n'a jamais eu le courage ni la commodité électorale de contredire les attentes du "non - microcomite", guidé par des superstitions anti-industrielles, du développement "durable", de la "décroissance heureuse" et de l'immobilier: ils se sont toujours opposés à ce travail. Même les cycles électoraux de la politique, comme ceux des entreprises, ne laissent donc pas la place à des calculs rationnels à long terme. C'est aussi pourquoi Gènes est blessé.

Malheureusement, les récits des victimes donnent une photo de la société telle qu'elle est. Camionneurs, infirmières, employés d'Amiu, port CULMV. Un quart des victimes sont des immigrés, même ici des chauffeurs, des nettoyeurs, un cuisinier. Un vrai portrait de notre classe. C'est Gènes blessée. C'est la Gènes du travail que le syndicat défend.

Le journal "Frankfurter Allgemeine Zeitung" rappelle les autoroutes italiennes comme un produit du miracle économique; depuis lors, «l'esprit de pionnier» et la «volonté de moderniser» ont été perdus. La catastrophe de Gènes est devenue «un emblème d'un effondrement social».

# MORANDIS BRÜCKENSTURZ IN GENUA

STEFANO ZIANTONI, ARCELORMITTAL ARBEITER VON GENUA, FIOM

*Unmittelbar nach dem Morandis Brückensturz in Genua haben wir viele Mitteilungen der Solidarität und des Beileids seitens von Genossen und Betriebsräten aus Düsseldorf Paris, Fos-sur-Mer, Liege und anderen Städten erhalten, mit denen wir durch freundschaftlichen Verkehr verbunden sind. Wir danken Ihnen. Manche fragten nach Erklärung.  
Eine Ausführung scheint uns angebracht.*

Am 14 August, 11.36 Uhrzeit gehen in die Brüche 200 Meter Fahrbahn von A10- Ueberführung, die den Ost- und Westteil Genuas verbindet. Der Sturz reißt über dreißig Pkws und drei Lkws in den Abgrund mit. Sie zerschmettern auf das unterliegende Bachbett, werden von den Trümmern verschüttet. Einige unter einer der Stützpfiele dichtbesiedelten Häuser werden knapp verfehlt, naheliegende Werk- und Lagerhallen dem Boden gleichgemacht.

Die Trauerbilanz ist erschreckend: 43 Tote -Frauen und Männer meistens jung, zwei vollständige Familien, 3 Kinder.

Man kann nicht unberührt bleiben, nicht Wut meiden vor einem so schrecklichen, scheinbar so absurdem Ereignis. Jedoch erinnern die in der Luft noch hängenden Fahrbahnen die Genueser daran, Widersinniges ist doch geschehen.

Die Stadt ist durch die Tragödie schwer betroffen, um so mehr unwürdig das Schwarze-Peter-Spiel, welches immer solchen Vorfällen folgt. Indes das Versagen hat tiefe Ursachen -weit über die einzelnen Verantwortungen hinaus. Paradoxerweise sind sie nicht individuell sondern sozial gelagert!

Tatsächlich erscheint hier die gesamte Gesellschaft unfähig, die in ihrem Schoß entstandenen Ressourcen bewußt und planmäßig zu verwerten. Corriere della Sera schreibt, Italien sei ein in den 60er aufgebautes Land, seit den 90er verwaorlost und in den letzten 10 Jahren verfallend. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung preist die Italienischen Autobahnen als Symbol des Wirtschaftswunders, seitdem sei der Pioniergeist und der Wille zur Modernisierung verschwunden. Die Katastrophe in Genua sei Sinnbild eines sozialen Zusammenbruchs geworden.

Der Viadukt über dem Bach Polcevera, bekannt als Morandi-Bruecke aus den gleichnamigen Ingenieur, überspannt das gleichnamige Bach, das die zwei Arbeiterviertel trennt: Sampierdarena e Cornigliano. Die Verbindung zwischen die Autobahnstrecken Genova-Milano(A7) und die damals in Bau Genova-Savona(A10) wurde in der Zeit des Wirtschaftswunders unumgänglich, als Genua Mittelpunkt industrieller und kommerzieller Entwicklung war. Man bedenke nur die damals in Cornigliano aufgebaute Stahlwerke (1954), den großzügigen Ausbau des Hafens im selben und folgenden Jahrzehnt, den Aufbau des Flughafens (1954-62) etc. All das während der Warenverkehr auf Straßen den auf Schienen zu verdrängen begann.

Jene starke Entwicklung, welche chaotisch und unter den verschiedenen Wirtschaftssektoren ungleichmäßig war, erfordert Morandis "zukunftsorientiertes" Werk. Es wird 1959 entworfen, 1967

beendet; die neue Brücke muß die Werkhallen Ansaldo und anliegende Gebäude, Bahnstrecken und mittlerweile dicht bewohnte Arbeiterviertel überspannen.

Wir wissen im Detail nicht, in wieweit der Autobahn GmbH und dem Verkehrsministerium eine fehlerhafte Einschätzung unterlaufen worden odereherderbewußte,risikovolleWille,anWartungskosten derStützpfiele und Hängeseile zu sparen, im Spiel gewesen ist. Unbestreitbare Tatsache aber ist, zum zig Mal sind die großen kapitalistischen Unternehmen in ihren Kurzsichtigkeit befangen gewesen. Gier nach Maximierung des Profits, die dreimonatigen Erfolgsberichte und das tägliche Geschäft überwogen jegliche Zukunftsperspektive. Autostrade GmbH ist eine jener "Multis". Unter ihren un- und mittelbaren Teilhabern befinden sich

Sterngrößen wie Benetton und Allianz, Beijings Silk Road Fund und Investment Funds aus der ganzen Welt. Allesamt sitzend auf dem Fluß der Rendite auf Maut, nicht mal fähig, den für sich selbst zu bewahren.

Eine Rolle spielt hier auch die Tradition der italienischen und genuesische Bourgeoisie: als streitsüchtig und untauglich weltbekannt, durch untauglichen Politiker vertreten; Lobbyisten und super Klugen Manager, welche eine wichtige europäische Drehscheibe wie Genua, mit seinem Handelsverkehr und

Industrien, jahrelang an einer wackeligen Brücke hängen ließen.

Seit gut dreißig Jahren war wohl bekannt, wie jene Brücke durch den vielfach verstärkten Verkehr der Globalisierung nicht mehr auf dem Stand der Dinge war: das zukunftsorientiertes Meisterstück wurde anachronistisch. Eine zusätzliche Autobahnzufahrt war vorgesehen -und gar der Abbau der nicht mehr tauglichen Brücke. Doch: Keine politische Partei hat weder den Mut noch den Willen auf den angeblichen Gewinn am Wahltag zu verzichten gehabt, um die verschiedenen Bürgerinitiative zu widersprechen. Sie tätschelten die anti industrielle, postmoderne Kultur, das nachhaltige Wachstum und Postwachstum - endlich die Rendite der Grundstücke. Nicht mal die Zyklen der Wahlgänge ließen eine rationale Entscheidung zu -geschweige die des Geschäfts. Auch deswegen ist die Stadt verletzt.

Die Geschichten der Opfern geben ein Bild der Gesellschaft wider, wie sie tatsächlich ist: Lkw-Fahrer, Krankenpfleger, Straßenkehrer, ein Hafenarbeiter. Ein Viertel der Opfer sind Gastarbeiter: Wiederrun Fahrer, Putzer, ein Kocher. Ein Selbstportrait unserer Klasse -dies ist das verletzte Genua. Die Stadt der Arbeit, die die Gewerkschaft in Schutz nimmt.

**Die Frankfurter  
Allgemeine Zeitung preist  
die Italienischen Autobahnen als  
Symbol des Wirtschaftswunders,  
seitdem sei der Pioniergeist und der  
Wille zur Modernisierung verschwunden.  
Die Katastrophe in Genua sei Sinnbild  
eines sozialen Zusammenbruchs geworden.**

# Coordination members:

**Armando Palombo**

*for the ILVA Workers Council of Genoa*

[armando.palombo@liguria.cgil.it](mailto:armando.palombo@liguria.cgil.it)

**Stefano Messere**

*for the ILVA Workers Council of Genoa*

[stemex74@gmail.com](mailto:stemex74@gmail.com)

**Daniel Tech**

*for the ArcelorMittal Workers Council in Bremen*

[daniel.tech@arcelormittal.com](mailto:daniel.tech@arcelormittal.com)

**Wolfgang Kleber**

*for the ArcelorMittal Workers Council in Duisburg*

[wolfgang.kleber@arcelormittal.com](mailto:wolfgang.kleber@arcelormittal.com)

**Werner Heide**

*for the ArcelorMittal Workers Council in Hamburg*

[werner.heide@arcelormittal.com](mailto:werner.heide@arcelormittal.com)

**Dirk Vogeler**

*for the ArcelorMittal Workers Council of Eisenhüttenstadt*

[dirk.vogeler@arcelormittal.com](mailto:dirk.vogeler@arcelormittal.com)

**Horst Gawlik**

*for the ThyssenKrupp Workers Council in Duisburg*

[horst.gawlik@thyssenkrupp.com](mailto:horst.gawlik@thyssenkrupp.com)

**Klaus Wittig**

*for the ThyssenKrupp Workers Council in Duisburg*

[klaus.wittig@thyssenkrupp.com](mailto:klaus.wittig@thyssenkrupp.com)

**Jean-Luc Ruffin**

*for the ArcelorMittal Workers Council of Fos-sur-Mer*

[jean-luc.ruffin@arcelormittal.com](mailto:jean-luc.ruffin@arcelormittal.com)

**Sandy Poletto**

*for the ArcelorMittal Workers Council of Fos-sur-Mer*

[sandy.poletto@arcelormittal.com](mailto:sandy.poletto@arcelormittal.com)

**Philippe Verbeke**

*for the ArcelorMittal Workers Council in Dunkirk*

[philippe.verbeke@ftm-cgt.fr](mailto:philippe.verbeke@ftm-cgt.fr)

**Jean-Luc Lallemand**

*for the ArcelorMittal Workers Council of Liège*

[jean-luc.lallemand@arcelormittal.com](mailto:jean-luc.lallemand@arcelormittal.com)

**Claudio Valacchi**

*for the ArcelorMittal Workers Council of Piombino*

[claudio.valacchi@arcelormittal.com](mailto:claudio.valacchi@arcelormittal.com)

**Diego Baldi**

*for the Arinox Workers Council of Sestri Levante*

[diego.baldi@liguria.cgil.it](mailto:diego.baldi@liguria.cgil.it)

**Giuliano Berti**

*for the Marcegaglia Workers Council of Mantova*

[giuliano62b@gmail.com](mailto:giuliano62b@gmail.com)

# Advisory conference:

**Michael Bach, IG Metall**

[michael.bach@igmetall.de](mailto:michael.bach@igmetall.de)

**Alain Audier, CGT Fos-sur-Mer**

[alain.audier@arcelormittal.com](mailto:alain.audier@arcelormittal.com)

**Bruno Manganaro, FIOM Genoa**

[bruno.manganaro@liguria.cgil.it](mailto:bruno.manganaro@liguria.cgil.it)

**Enzo Russo, FIOM Genoa**

[enzo.russo@liguria.cgil.it](mailto:enzo.russo@liguria.cgil.it)

**Giulio Motosi, FIOM Genoa**

[g.mit@hotmail.it](mailto:g.mit@hotmail.it)

**Telljohann Volker, IRES CGIL**

[volker\\_telljohann@er.cgil.it](mailto:volker_telljohann@er.cgil.it)

**contact:** [coordworkerscouncils@gmail.com](mailto:coordworkerscouncils@gmail.com)

# 2ª Conferenza generale del

## *Coordinamento europeo dei Consigli di Fabbrica della siderurgia*

ILVA diventa europea. Con l'ingresso in Italia del colosso ArcelorMittal, anche l'ILVA entra a pieno titolo tra le grandi battaglie della ristrutturazione siderurgica europea. Da decenni i grandi gruppi dell'acciaio si stanno concentrando. Affilano le loro armi, rinnovando gli impianti ed espellendo forza lavoro, per combattere la concorrenza mondiale.

Centinaia di migliaia di lavoratori sono investiti da questa ristrutturazione in tutto il mondo. In Europa, ArcelorMittal acquisisce ILVA e ThyssenKrupp si allea con Tata Steel, ma tutti i principali stabilimenti siderurgici europei sono coinvolti in questo processo, con riflessi che vanno dai grandi impianti siderurgici dell'Est Europa sino alla siderurgia nel Nord della Francia o a quella di Marcegaglia e Terni in Italia.

Ormai anche le battaglie sindacali più locali e particolari, in ciascuno di questi stabilimenti, sono collegate tra loro in una nuova divisione europea del lavoro. Per questo, i Consigli di Fabbrica dei più grandi impianti siderurgici d'Europa, nei paesi più importanti, hanno iniziato l'anno scorso a formare il loro Coordinamento, per cominciare a far sentire la loro voce e tentare di indicare una risposta adeguata: se il lavoro diventa europeo, il sindacato deve essere europeo.

## **Martedì 29 gennaio Ore 17:00**

## **Villa Bombrini**

*Via Ludovico Antonio Muratori, 5, Genova*

**Intervengono delegazioni dei Consigli di Fabbrica  
dei grandi impianti siderurgici europei**

**IG Metall, GERMANIA**

**CGT, FRANCIA**

**FGTB, BELGIO**

**FIOM, ITALIA**

**FIOM di Genova**