

I delegati milanesi preparano un convegno sull'e prospettive del gruppo

Reparto per reparto si fa la diagnosi dei mali dell'Alfa

Gli scioperi trasformati in assemblee per preparare la relazione. Il caso dei 400 lavoratori inattivi perché mancavano i pezzi

Dalla nostra redazione

MILANO — L'Alfa sud è — come si suol dire — nell'occhio del ciclone. Il presidente del gruppo, dr. Cortesi, a più riprese ha sostenuto che tutti i mali dell'azienda del biscione derivano dalla situazione dello stabilimento di Pomigliano e, più precisamente, dall'astensione e dalla micro conflittualità permanente (dimenticando tutte le altre cause denunciate dai lavoratori). Per la direzione dell'Alfa, gli stabilimenti milanesi non sono un problema. Tutto bene, quindi, all'Alfa di Arese e del Portello? Lavoratori, consiglio di fabbrica e P.L.M. sono meno più severi dei dirigenti dell'Alfa quando giudicano lo stato di salute dei due stabilimenti. La loro diagnosi può essere riassunta in questa formula: «L'Alfa Sud ha problemi di produzione, da noi ci sono problemi di produttività». E in questi problemi di produttività, poiché non è più sufficiente denunciare le cause, hanno cominciato a mettere le mani.

Il «volontone»

Il 24 e 25 ottobre prossimo, organizzato dalla F.L.M., su proposta del consiglio di fabbrica dell'Alfa Romeo si terrà un convegno dei lavoratori dell'Alfa Romeo su occupazione, prospettive produttive e condizioni di lavoro. Aperto alle forze politiche e sociali, agli enti locali e ai rappresentanti del Parlamento. La vertenza aperta nel gruppo, né facile né di breve durata, anziché intralciare il lavoro di preparazione di questa iniziativa, ha facilitato dibattiti e discussioni. Un comitato ristretto di delegati del consiglio di fabbrica ha preparato un «volontone» che costituisce la bozza di relazione al convegno. Gli scioperi articolati per la vertenza si sono tradotti in quasi tutti i reparti in as-

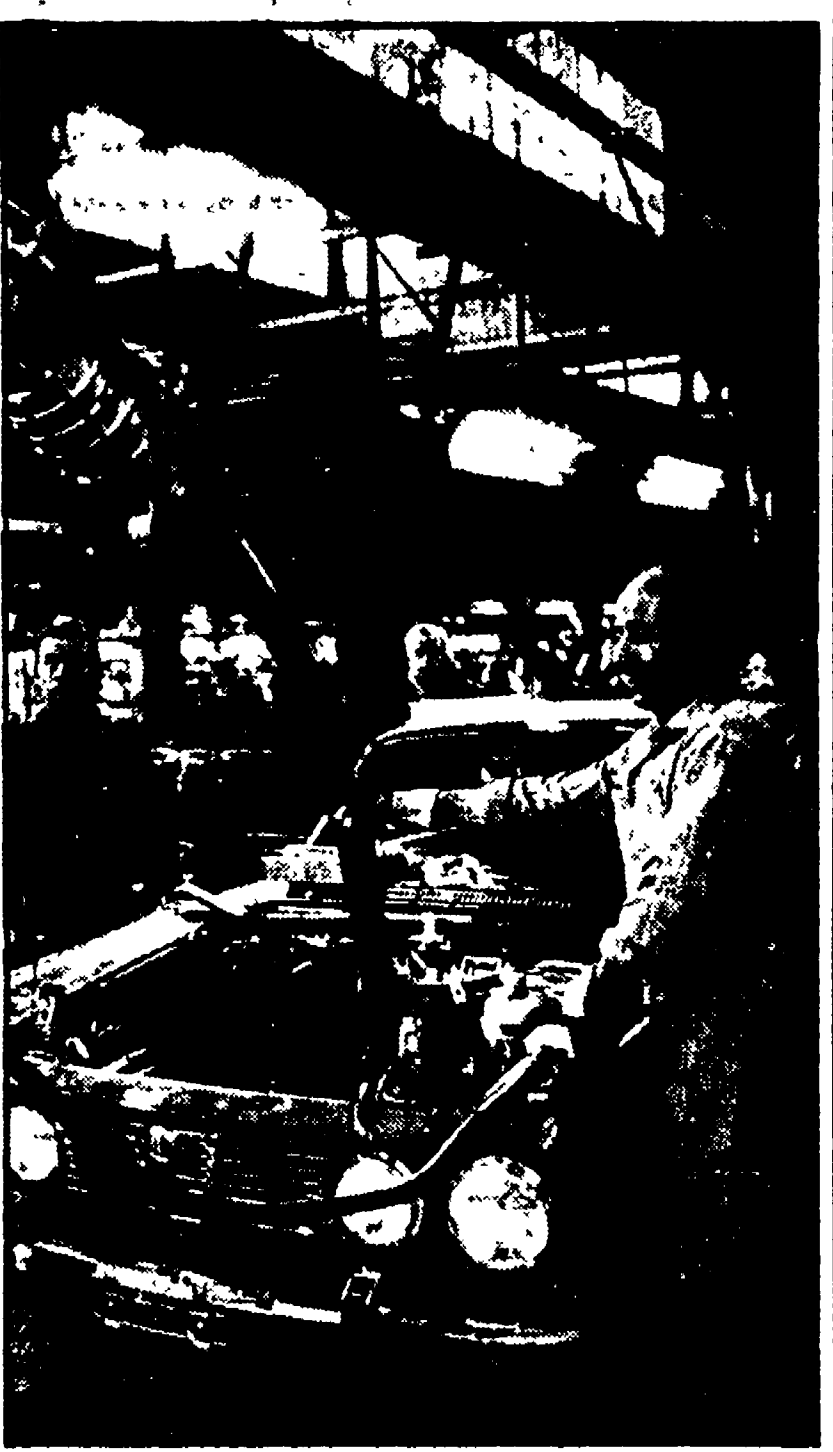
Dalla nostra redazione

semblee per discutere perché bozza di relazione, per arricchirla con documenti specifici, con documenti inattivi. Sono ormai una trentina i gruppi omogenei che, parlando dalla realtà del reparto e dell'officina, hanno cominciato a tracciare una radiografia di tutti i mali della fabbrica. Alla denuncia sono seguite le proposte. La partecipazione alle assemblee di reparto — dicono al consiglio di fabbrica — è cresciuta. Si sono sentite voci nuove nel dibattito, anche se molti preferiscono solo ascoltare, si sentono imbarazzati ad affrontare una materia che per «tradizione» credevano di esclusiva competenza della direzione.

«Facili profeti»

Perché tutto questo? I lavoratori del reparto, in un'assemblea che avevano tenuto pochi giorni prima per preparare il convegno sull'Alfa, erano stati «facili profeti». «Nel nostro reparto — dice il documento approvato al termine della discussione — regna il caos più assoluto e incontrollato; c'è uno spreco enorme di materiale che incide molto sul costo di produzione delle vetture. Basti pensare alla sola "tappetzeria" dove si bruciano intere serie di sedili; alle vetture incomplete ferme per mesi ad arrugginire sui piazzali sotto l'acqua. Il sole e la neve. Da un'indagine fatta risulta che la maggior parte dei difetti delle nostre vetture sono dovuti alla verniciatura, all'imballaggio e ai ritardi nell'arrivo di materiale o a materiale non idoneo e quindi di scarto che arriva dalle aziende fornitrici. E' quindi in questi punti che bisogna intervenire per non avere una macchina da riprendere di diverse volte a scapito del costo globale».

L'indicazione di reperire le risorse sufficienti a far meglio funzionare la fabbrica all'interno dello stesso stabilimento investe anche altri settori. Non si tratta di una visione angusta, di una difesa «autarchica» dell'Alfa. E' un'esigenza che parte dalla realtà stessa degli stabilimenti: oggi il tasso di utilizzazione degli impianti si aggira attorno al 60 per cento; il rapporto esistente fra operai direttamente legati alla produzione e lavoratori addetti ai servizi generali è di 68,7 contro 31,3. La linea espressa nella bozza di relazione del consiglio di fabbrica passa da una valutazione positiva dell'introduzione di nuove tecnologie per il potenziamento di una struttura organizzativa. Lo spirito di queste ultime osservazioni può essere applicato agli impiegati poiché mediamente tutti i settori impiegati avvertono l'esigenza di una migliore utilizzazione delle energie potenziali che sono in grado di esprimere». Fin qui una sommaria scorsa dei problemi che si vogliono mettere al centro del convegno dei lavoratori dell'Alfa Romeo per gestire l'esistente. La bozza di relazione e le assemblee non si sono fermate al problema che si vogliono mettere al centro del convegno dei lavoratori dell'Alfa Romeo per gestire l'esistente. La bozza di relazione e le assemblee non si sono fermate al problema che si vogliono mettere al centro del convegno dei lavoratori dell'Alfa Romeo per gestire l'esistente.



MILANO — Operai dell'Alfa al lavoro

Perché tutto questo? I lavoratori del reparto, in un'assemblea che avevano tenuto pochi giorni prima per preparare il convegno sull'Alfa, erano stati «facili profeti». «Nel nostro reparto — dice il documento approvato al termine della discussione — regna il caos più assoluto e incontrollato; c'è uno spreco enorme di materiale che incide molto sul costo di produzione delle vetture. Basti pensare alla sola "tappetzeria" dove si bruciano intere serie di sedili; alle vetture incomplete ferme per mesi ad arrugginire sui piazzali sotto l'acqua. Il sole e la neve. Da un'indagine fatta risulta che la maggior parte dei difetti delle nostre vetture sono dovuti alla verniciatura, all'imballaggio e ai ritardi nell'arrivo di materiale o a materiale non idoneo e quindi di scarto che arriva dalle aziende fornitrici. E' quindi in questi punti che bisogna intervenire per non avere una macchina da riprendere di diverse volte a scapito del costo globale».

L'indicazione di reperire le risorse sufficienti a far meglio funzionare la fabbrica all'interno dello stesso stabilimento investe anche altri settori. Non si tratta di una visione angusta, di una difesa «autarchica» dell'Alfa. E' un'esigenza che parte dalla realtà stessa degli stabilimenti: oggi il tasso di utilizzazione degli impianti si aggira attorno al 60 per cento; il rapporto esistente fra operai direttamente legati alla produzione e lavoratori addetti ai servizi generali è di 68,7 contro 31,3. La linea espressa nella bozza di relazione del consiglio di fabbrica passa da una valutazione positiva dell'introduzione di nuove tecnologie per il potenziamento di una struttura organizzativa. Lo spirito di queste ultime osservazioni può essere applicato agli impiegati poiché mediamente tutti i settori impiegati avvertono l'esigenza di una migliore utilizzazione delle energie potenziali che sono in grado di esprimere». Fin qui una sommaria scorsa dei problemi che si vogliono mettere al centro del convegno dei lavoratori dell'Alfa Romeo per gestire l'esistente.

I comunisti discutono sul monopolio dell'auto

L'accordo Fiat-Algeria potrebbe offrire nuove prospettive di sviluppo

La lotta perché si rispettino gli impegni nel Mezzogiorno

Dalla nostra redazione

TORINO — Quali compiti hanno i lavoratori comunisti all'interno di un grande complesso industriale come la Fiat, in una fase importante per le sorti politiche ed economiche del paese come l'attuale? Ne ha discusso nei giorni scorsi il coordinamento torinese del Pci, allargato alle altre province, soprattutto meridionali; sono venuti infatti a Torino per partecipare ai lavori compagni della Fiat di Cassino, Bari, Lecce, Modena e delle federazioni di Avellino e Chieti (dove sorgono i nuovi stabilimenti di Grottamare e Val di Sangro).

Nella relazione del compagno Angelo Trombini e nell'ampio dibattito si è sottolineato la molteplicità e dinamicità di interessi del gruppo, che in soli tre anni è passato da un indebitamento preoccupante ad una situazione di floridi finanziamenti ed oggi altissimo a livello internazionale. Dopo la notevole pressione in Jugoslavia, Spagna, e l'accordo finanziario con la Libia, oggi gli impianti industriali per la fabbricazione di automobili che la Fiat si appresta a fornire all'Algeria acquistano un valore notevole per le prospettive occupazionali, produttive e tecnologiche che possono aprire nel nostro paese. L'accordo con l'Algeria potrebbe offrire possibilità di sviluppo che vanno rivendicate con forza, nei settori macchine utensili ed impiantistica anche per le aree meridionali del nostro paese.

Tre livelli sono gli obiettivi sui quali sviluppare la iniziativa. In primo luogo, la lotta per il mantenimento degli impegni nel Mezzogiorno assunti dalla Fiat nell'accordo del 7 luglio, impedendo ulteriori ritardi e facendo rispettare i tempi previsti per l'avviamento della fabbrica di Grottamare, dello stabilimento in Val di Sangro e delle assunzioni in altre fabbriche. «Entrà qui in campo la capacità del gruppo dirigente di fare serie ricerche di mercato, di essere puntuali agli appuntamenti di una clientela che è sempre più esigente, di una concorrenza che è sempre più pericolosa. E' questo un banco di prova per la direzione dell'Alfa e per l'Iri».

Bianca Mazzoni

Cambia produzione l'azienda della Fiat

Preoccupazioni a Bari per le sorti della Sob

Dalla nostra redazione BARI — La Fiat cambia idea su uno dei suoi stabilimenti baresi. Il consiglio di fabbrica della Fiat-Sob informa che in un incontro avvenuto l'altro giorno con la direzione dell'azienda sono state date informazioni preoccupanti circa il futuro di questa fabbrica, che in più grande della zona industriale di Bari (2800 dipendenti). Lo stabilimento — hanno detto i dirigenti della Fiat — è passato da un'attività di produzione di componenti, ad esempio freni e frizioni al settore componentistico. Quest'ultimo settore dice in un comunicato il consiglio di fabbrica della Fiat-Sob — è una organizzazione di lavoro che richiede alcuni stabilimenti diversificati e periferici con gestione autonoma di produzione, di mercato e di amministrazione.

Sarà cambiata a breve termine — hanno inoltre comunicato i dirigenti della Fiat — anche la stessa sede Fiat-Sob. Inoltre, in merito ad una ristrutturazione dello stabilimento che avverrà dalla fine del '77 al '79, dirigenti Fiat hanno detto che «sarà gestita nel modo migliore e con meno danno per le eventuali eccedenze di opera che di volta in volta si andranno a registrare». La FIM di Bari ha chiesto un immediato incontro con la FIM nazionale e con il coordinamento nazionale del gruppo Fiat «per affrontare — dice un comunicato sindacale — in termini politici gli impegni e gli accordi che sono stati assunti in merito al lavoro ed al progetto produttivo dello stabilimento nell'area del gruppo Fiat mantenendo livelli occupazionali».

Promossi dagli industriali

Sono fuori legge i rincari della pasta alimentare

ROMA — Gli industriali della pasta hanno deciso di «forzare il blocco governativo» sui prezzi di questo prodotto praticando aumenti dalle 70 alle 90 lire al chilo, al di là e al di fuori di quanto stabilito dal Comitato interministeriale prezzi e dai comitati provinciali.

L'esperimento è già stato attuato in diverse province dal Piemonte, della Liguria e dell'Emilia Romagna. Non sarà, invece, praticato a Roma e a Treviso, dove — a quanto si è appreso — esisteranno ancora nei negozi alcuni prodotti a prezzi inferiori a quelli di mercato. Gli industriali della pasta hanno deciso di «forzare il blocco governativo» sui prezzi di questo prodotto praticando aumenti dalle 70 alle 90 lire al chilo, al di là e al di fuori di quanto stabilito dal Comitato interministeriale prezzi e dai comitati provinciali.

Tutto ciò per facilitare la riuscita della «iniziativa», e per fare in modo che, trovandosi di fronte al fatto compiuto, sia i comitati provinciali e del Mezzogiorno; si avvalga l'opinione pubblica per la nuova fabbrica di Grottamare, che non è un aumento del prezzo della pasta. Ora, invece, gli aumenti risultano pressoché raddoppiati, e dovrebbero andare tutti alla produzione.

Numerosi comitati provinciali avrebbero già autorizzato gli incrementi di prezzo decisi dai produttori, contro il parere dei prefetti, i quali si sono finora rifiutati — ad eccezione di quello di Forlì — di firmare i relativi decreti. La questione, a questo punto, si è ulteriormente ingarbiata e bisogna dire che, purtroppo, hanno concorso a determinare l'intollerabile sfida dei pastai anche il ministero dell'Industria e lo stesso CIP, i quali hanno lasciato fare senza preoccuparsi di quanto poteva accadere e senza verificare se realmente fino a che punto, le richieste degli industriali erano — e sono — giustificiate.

Sirio Sebastianelli

Il «concorso sicurezza» che fa comodo al padrone

(V.Va) — Un modo per evitare gli incidenti di lavoro, o per indurre tacito a denunciare i guasti, è quello del «concorso a premi», i cui risultati verranno pubblicati in un apposito bollettino mensile. I vincitori saranno quelli operai che non ripeteranno alcun infortunio in periodi successivi di 100, 250 e 365 giorni.

Michele Costa

Domenica prossima traffico bloccato su tutta la rete delle FS

LE RAGIONI DELLO SCIOPERO DEI FERROVIERI

Scelta la strada del minor danno possibile all'utenza - Il governo insiste nella pratica del rinvio - Le principali richieste della categoria - Forte aumento della produttività negli ultimi due anni - Le questioni non risolte

Dibattito sulle pensioni promossi dagli artigiani

ROMA — La Confederazione nazionale dell'artigianato ha preso l'iniziativa di un dibattito pubblico sulla situazione previdenziale della categoria convocando per mercoledì a Roma, presso il Jolly, una riunione straordinaria del direttivo nazionale a cui potrà partecipare anche la stampa. All'ordine del giorno: «La presentazione di proposte concrete della CNA per il ripiano dei disavanzi di bilancio INPS per l'artigianato anche attraverso un maggior apporto contributivo della categoria nel quadro della riforma del sistema pensionistico per gli artigiani». La CNA chiede che siano evitate misure parziali, che potrebbero risarcire il particolarmente gravemente che si riesamino insieme i contributi e prestazioni tenendo conto dei redditi reali della categoria e della sua posizione a costituire valide posizioni previdenziali.

PERCHE' CHIEDONO L'AUMENTO DELLE TARIFFE AUTOVEICOLI

ROMA — Domenica 23 ottobre si ferma l'intera rete ferroviaria italiana. Alle 21 di sabato avrà inizio, per concludersi alla stessa ora di domenica, lo sciopero nazionale dei treni, indetto dalla Federazione unitaria di categoria (Sifi Cgil, Saufi-Cisl, Sui-Uil). Lunedì si asterrà dal lavoro il personale degli impianti fissi, ma ciò non avrà ricadute sul traffico ferroviario. Prima ancora di esaminare le ragioni che hanno costretto le organizzazioni sindacali unitarie a proclamare lo sciopero della categoria va sottolineato come, ancora una volta, di fronte all'indisponibilità dei mezzi di trasporto, la Federazione unitaria abbia «responsabilmente scelto» la strada del minor danno possibile all'utenza. Si è collocata infatti l'astensione dal lavoro in una giornata festiva proprio per evitare che la lotta dei ferrovieri finisse con il coinvolgere e colpire larghe masse di altri lavoratori di cui il personale delle FS è parte integrante. Ma perché si è arrivati alla dichiarazione dello sciopero di tutta la categoria? Le cause immediate vanno ricercate nella emessa risposta «interlocutoria» del governo, nella pratica del rinvio del conflitto reale sui numerosi, annosi problemi della categoria. Nell'incontro di martedì scorso fra la segreteria della Federazione unitaria dei ferrovieri e il ministro dei trasporti Lattanzio, nuovamente da parte governativa ci si è limitati ad una «presa d'atto» delle richieste, nuove e antiche, avanzate dai lavoratori delle FS. I sindacati con una lettera inviata alla presidenza del Consiglio alla fine di settembre chiedevano una «prima risposta politica» alle proposte formulate dal direttivo di Ostia (19-20 settembre) sulla riforma della azienda, lo sganciamento dalla pubblica amministrazione e l'inserimento nel settore omogeneo dei trasporti, la istituzione di un premio di produzione dell'importo medio mensile di 30 mila lire pro capite, «non equilibrato e sottrattivo» sui vincoli gerarchici e burocratici» a decorrere dal settembre 1977.

Tutti problemi nuovi per alcuni dei quali (riforma della azienda e sganciamento dalla pubblica amministrazione) non si può prescindere dall'impegno oltreché del movimento sindacale e del governo, delle forze politiche, del Parlamento. Quel che si chiedeva al governo altro non era però che un impegno ad iniziare, indicando tempi, metodi e limiti, il confronto. Una richiesta ragionevole e responsabile che il governo ha eluso, così come ha rimesso nel vago o ha cavillato sugli altri problemi sul tappeto. Per Lattanzio, ad esempio, il premio di produzione non sarebbe applicabile che a partire da una nuova organizzazione del lavoro e della produttività. Ragionamento formalmente giusto, se nonché — osservano i sindacati — già oggi si è in presenza di un notevole incremento della produttività (negli ultimi due anni di circa il 9 per cento) e di nuove forme di organizzazione del lavoro che sperimentalmente si sono introdotte in diversi compartimenti e che, guarda caso, azienda e ministero non intendono discutere e estendere, pur avendo dato risultati assai positivi. Ma ci sono anche tutti una serie di altri problemi, più minuti, secondari che però si trascinano senza sbocco da anni acuendo lo stato di disagio e di malcontento della categoria, così come ci sono una serie di questioni di carattere locale (a livello di compartimento o di singola stazione) che per il forte acuirsi della lotta concordata fra i Nord e delle popolazioni e dei disoccupati del Mezzogiorno; in Val di Sangro trincerandosi dietro cavilli sui meccanismi di finanziamento pubblico per la nuova fabbrica, a Grottamare procedendo alle prime assunzioni con i peggiori sistemi clientelari mentre rimangono «sfilare» i tempi di avviamento dello stabilimento. Nelle conclusioni il compagno Renzo Gianotti, segretario della federazione torinese del Pci, ha ribadito le priorità: applicazione dell'accordo Fiat, ponendo al primo posto l'attuazione degli impegni di investimento al Sud, per i cui devono mobilitarsi non solo il sindacato, ma le forze politiche e le regioni; conferenze di produzione o strumenti analoghi devono consentire una puntuale discussione, un controllo sulle grandi scelte, sui piani di settore, sugli aspetti della politica industriale, insistendo particolarmente sui temi dell'occupazione e dello sviluppo di produzioni riqualificate e convertite.

in breve

- NUOVE BANCONOTE DA MERCOLEDI'
19 ottobre saranno messe in circolazione nuove banconote da dieci e quattromila lire che si differenzieranno dall'attuale per il formato più piccolo, la unificazione dell'altezza, nuovi colori grigio-voiacel.
AUMENTO DEL DISAVANZO DELLE FERROVIE
Su 4.528 miliardi di spese il bilancio delle FS per il 1978 ne presenta ben 1.231 di disavanzo. E' vero che gravano su di esse enormi interessi bancari ma i «prodotti del traffico» restano bassi, 1.066 miliardi di lire. L'ormai patrimoniale di attrezzature risulta fortemente rivalutato dopo la crisi energetica ma una buona metà delle linee viene poco utilizzata per insufficienze di gestione tecnica e commerciale le quali incidono negativamente sull'acquisizione di traffico.
SALE ANCORA IL COSTO IN EDILIZIA
I costi di costruzione risultavano aumentati in agosto di oltre il 23 per cento rispetto a un anno prima. Il rincaro più alto si ha per «trasporti e noli» e rincari del 26%.
IL 20 SCIOPERO DEGLI ALIMENTARISTI
Il ministro del Bilancio, Morino, ha convocato per il 21 ottobre prossimo la Federazione CGIL-CISL-UIL e la FILIA (la Federazione unitaria dei lavoratori alimentari) per esaminare i problemi del settore alimentare delle Partecipazioni statali. I sindacati hanno comunque confermato lo sciopero di quattro ore nelle industrie alimentari pubbliche e di due ore in quelle private già proclamato per il 20 ottobre.

Sperperi nelle assicurazioni

ROMA — Sono in corso consultazioni per definire il tipo di tariffe che le assicurazioni potranno riscuotere l'anno prossimo nell'ambito della legge sulla assicurazione obbligatoria autoveicoli. Le compagnie potranno presentare richieste fino alla fine del mese; poi deciderà il Comitato interministeriale prezzi. Nel quadro dei prezzi pubblici amministrati è questa la prima di molte occasioni — seguiranno l'ENEL, i telefoni ed altri servizi a tariffa — per saggiare se veramente esiste la volontà degli ambienti imprenditoriali e del governo di combattere l'inflazione. Le compagnie dicono che prenderanno a base i risultati del corso di lavoro che si fa a dire i costi e ricavi dell'assicurazione che si sono avuti nel 1976, ma questi non vanno presi in considerazione di verifica e alla situazione che si verificherà nel 1978. In primo luogo, infatti, si avrà l'anno prossimo un solo tipo di polizza oltre a quella non franchigia (la bonus malus) il che significa possibilità di trattare le pratiche con i meccanismi di risparmio di personale. Inoltre stanno per entrare in vigore non solo nuovi limiti di velocità ma anche nuovi efficaci mezzi per accertarli. Una riduzione degli incidenti stradali è già in atto dal 1973, a partire dal ricatto della benzina, a riduzione dei limiti di velocità dovrebbe accentuare questa tendenza o, comunque, confermarla.

per accertamenti, legali ed anche per i materiali il cui prezzo aumenta nel tempo. Questi costi crescono liberamente quando il governo si mostra disposto a trasferire sulla tariffa ma possono anche diminuire in caso contrario. Nelle condizioni attuali, poiché i rappresentanti degli assicurati non possono intervenire in sede di istruttoria presso il Comitato interministeriale prezzi, tocca allo Stato far rispettare il contenuto della legge prevenendo la contabilità truccata. Già sappiamo, infatti, che sono in preparazione ampie falsificazioni dei dati. Poiché l'assicurazione viene estesa ai trasporti ed è massima: i sono stati insalzati per legge le compagnie vorrebbero caricare costi proporzionali mentre sembra chiaro che non spendono una lira in più per la gestione delle polizze. Un altro trucco consiste nel fissare all'inizio una cifra determinata per bonus