

COM'È CAMBIATA LA FIAT IN QUESTI ANNI DI CRISI

La nuova frontiera dell'automobile

Il rilancio basato sulla « Ritmo » e sui motori diesel in collaborazione con Renault e Alfa Romeo - Innovazioni tecnologiche e occupazione - Il ruolo del Mezzogiorno

montare di 1255,8 miliardi di lire, ma solo il 20 per cento di tale somma ha trovato destinazione nel settore di produzione di autoveicoli. Un punto interrogativo, che investe anche il delicato rapporto con l'industria pubblica, riguarda la siderurgia. In regressione si presentano il settore del materiale ferroviario e dei mezzi per il trasporto pubblico. Eppure, al salone di due anni fa il treno era in primo piano.

Ora la FIAT si propone un rilancio nel campo delle autoveicoli, puntando su due tipi: la « Ritmo » (in questo modello l'auto è rassicurata, in un certo senso, la risposta delle grandi imprese capitalistiche alle molteplici sfide tecnico-scientifiche di questi anni) e « stato scritto » e le vetture con motori diesel che la FIAT comincerà tra breve a produrre, in collaborazione con la Renault e l'Alfa Romeo, nello stabilimento di Foggia. Si tende a sottolineare che due sono le qualità che renderebbero particolarmente competitiva la « Ritmo ». La prima è intrinseca e consisterebbe nell'essere una vettura di media cilindrata non troppo lontana dallo standard delle utilitarie e, nel contempo, nell'aver un livello di « confort » nettamente superiore. La seconda riguarda la tecnologia di produzione: in alcune lavorazioni sono applicati i « robotage ». Ha detto Nicola Tufarelli, responsabile della produzione di auto alla FIAT, che in questo modo: « alla rigidità

degli impianti corrisponde la flessibilità del programma. Siamo stati indotti a questi mutamenti dal bisogno di soddisfare una domanda che si manifesta con ritmi diversi da quelli del passato: al posto delle solite « punte » stagionali della tarda primavera e di fine anno, ci troviamo oggi di fronte un mercato estremamente variabile, dove se non si fa fronte ad esigenze imprevise, si perdono le ordinazioni. Ne consegue anche una maggiore mobilità di lavoratori all'interno degli stabilimenti. Tali nuovi impianti, introdotti negli stabilimenti di Cassino e di Rivalta, sono stati ideati e costruiti dal Comau industriale, una società del gruppo FIAT, e sono anche venduti ad aziende straniere.

Un'altra conseguenza tocca infine i problemi dell'organizzazione del lavoro e della produttività degli impianti dell'area torinese. Nella verifica, che si sta conducendo tra azienda e FLM, sullo stato di attuazione degli accordi integrativi aziendali siglati nel luglio scorso il punto più delicato è rappresentato dall'applicazione della mezz'ora retribuita per il pasto, come più avviene in altre aziende. Non è accettabile — questo è stato detto a tutte le lettere — che la FIAT si rimangi quel suo impegno. Certo, esso richiede una ricognizione sul regime di utilizzazione degli impianti, alla scopo di eliminare strozzature, migliorare la distribuzione degli organici, elevare l'efficienza, su questo terreno esiste una notevole disponibilità sindacale, che prevede naturalmente il rispetto degli accordi presi. L'incremento dell'occupazione giovanile e, lo abbiamo già scritto, impegni sufficientemente precisi di trasferimenti di produzioni al Sud. Si consideri, ad esempio, che la FLM ha acconsentito ad una temporanea reintroduzione del terzo turno per la produzione straordinaria di 5 mila vetture « 132 », di cui la FIAT abbinava in tempi stretti, in cambio soltanto dell'assunzione — che comunque la FIAT doveva fare — di alcune decine di lavoratori, provenienti da un'azienda chiusa, la Singer. Ma è necessario che anche la FIAT dimostri una disponibilità corrispondente. Lo sciopero di tre ore che il 27 aprile ha avuto una notevole adesione da parte dei lavoratori, dopo due mesi di incontri tra le parti, ha questo preciso significato.

Se queste previsioni sono fondate, allora esse comportano alcune conseguenze che vale almeno la pena di indicare. La prima è che, a fronte della sofferenza di interi settori industriali, il comparto motore del passato sviluppo conserva una forte tenuta. Noi non abbiamo mai combattuto l'automobile come mezzo importante ai fini della mobilità degli uomini; abbiamo osteggiato la subordinazione alla produzione automobilistica dello sviluppo nazionale e l'orientamento in suo favore di risorse pubbliche spropositate. Quelle previsioni sono quindi da valutare attentamente. La seconda conseguenza riguarda l'occupazione. Una ripresa di queste proporzioni determinerà l'aumento del numero degli occupati, che non può però richiamare nuovi im-

Gli obiettivi degli uomini di Agnelli

Ci troviamo, dunque, di fronte ad innovazioni cospicue nella tecnologia di fabbricazione e nel prodotto. Ma quali sono gli obiettivi degli uomini di Agnelli? Nessuno prevede un'espansione consistente del mercato italiano e europeo occidentale. La domanda a cui rispondere è in gran parte di sostituzione, in un quadro di elevata concorrenza. La FIAT pare allora proporsi qualche recupero sul mercato italiano, accompagnando da una politica di adeguamento continuo dei prezzi ai tassi di inflazione, come da anni va facendo. Punta soprattutto, a quanto è dato capire, ad un miglioramento dell'exportazione sia di vetture finite che di componenti, per il quale fine la FIAT intende avvalersi di una serie di fattori: una presenza industriale mondiale (stabi-

limenti in Spagna, come in Polonia, in Brasile come in Jugoslavia che possono scambiarci parti dell'auto e coprire aree differenti), una fitta rete di assistenza, notevole disponibilità finanziarie che consentono maggiori facilitazioni agli acquirenti, in una interessante ricerca sulla competitività internazionale dell'industria metalmeccanica italiana l'AMMA (l'Associazione degli industriali metalmeccanici torinesi) osserva che l'exportazione automobilistica italiana tra il 1970 e il 1975 è tra i pochi prodotti italiani che abbiano saputo mantenersi sostanzialmente stabili sul totale dell'export Occe-

mentre la quota tedesca è decrescente e quella inglese declinante e ciò costituirebbe una buona base per un'espansione.

Secondo i dati della FIAT, mentre nel 1970 il 65 per cento del fatturato del gruppo era rappresentato dalla produzione di autoveicoli, nel 1976 tale percentuale è scesa al 40 per cento, a favore soprattutto dei veicoli industriali che ora forniscono un quarto del volume d'affari del complesso torinese e, a notevole distanza, dei trattori e delle macchine movimento terra (11 per cento), la cui produzione resta sostanzialmente stagionata. Dalla stessa fonte si apprende che la FIAT ha investito in Italia nel biennio 1976-77 per l'am-

montare di 1255,8 miliardi di lire, ma solo il 20 per cento di tale somma ha trovato destinazione nel settore di produzione di autoveicoli. Un punto interrogativo, che investe anche il delicato rapporto con l'industria pubblica, riguarda la siderurgia. In regressione si presentano il settore del materiale ferroviario e dei mezzi per il trasporto pubblico. Eppure, al salone di due anni fa il treno era in primo piano.

Ora la FIAT si propone un rilancio nel campo delle autoveicoli, puntando su due tipi: la « Ritmo » (in questo modello l'auto è rassicurata, in un certo senso, la risposta delle grandi imprese capitalistiche alle molteplici sfide tecnico-scientifiche di questi anni) e « stato scritto » e le vetture con motori diesel che la FIAT comincerà tra breve a produrre, in collaborazione con la Renault e l'Alfa Romeo, nello stabilimento di Foggia. Si tende a sottolineare che due sono le qualità che renderebbero particolarmente competitiva la « Ritmo ». La prima è intrinseca e consisterebbe nell'essere una vettura di media cilindrata non troppo lontana dallo standard delle utilitarie e, nel contempo, nell'aver un livello di « confort » nettamente superiore. La seconda riguarda la tecnologia di produzione: in alcune lavorazioni sono applicati i « robotage ». Ha detto Nicola Tufarelli, responsabile della produzione di auto alla FIAT, che in questo modo: « alla rigidità

degli impianti corrisponde la flessibilità del programma. Siamo stati indotti a questi mutamenti dal bisogno di soddisfare una domanda che si manifesta con ritmi diversi da quelli del passato: al posto delle solite « punte » stagionali della tarda primavera e di fine anno, ci troviamo oggi di fronte un mercato estremamente variabile, dove se non si fa fronte ad esigenze imprevise, si perdono le ordinazioni. Ne consegue anche una maggiore mobilità di lavoratori all'interno degli stabilimenti. Tali nuovi impianti, introdotti negli stabilimenti di Cassino e di Rivalta, sono stati ideati e costruiti dal Comau industriale, una società del gruppo FIAT, e sono anche venduti ad aziende straniere.

Renzo Gianotti

Sono entrati quasi in tremila per il sabato delle «Giuliette»

Fallita all'Alfa Romeo di Arese l'operazione squadristica - Consiglio di fabbrica al completo davanti ai cancelli fin dalle prime ore del mattino - Isolati i provocatori di « autonomia » e Lotta continua - Prodotte oltre 130 autoveature



Dalla nostra redazione

MILANO — Per il secondo sabato consecutivo circa 2.800 lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese sono entrati in fabbrica, nonostante nuovi tentativi di provocazione. Per il secondo sabato consecutivo le linee di produzione della nuova Giulietta, hanno funzionato regolarmente, secondo le consuete « cadenze ». La presenza degli operai nei reparti è stata fra il 96 e il 99 per cento rispetto all'organico previsto. La produzione programmata (130 vetture) è stata realizzata.

L'accordo recentemente raggiunto fra sindacati e direzione per far fronte, in tempo utile, alle ordinazioni della nuova auto sta, insomma, andando in porto. E' un accordo che dimostra la coerenza e la capacità di affrontare nel concreto i problemi di risanamento del gruppo, senza rinunciare alle conquiste dei lavoratori e agli obiettivi più generali dell'occupazione. E' un accordo che ha scatenato la rabbiosa reazione di alcuni dei gruppi più avventuristi, « Autonomia operaia » e « Lotta continua ». Così, ieri mattina, davanti

ai cancelli dell'Alfa di Arese, la tensione che si era verificata sabato scorso quando alcune centinaia di appartenenti all'area di « Autonomia » e « Lotta continua » avevano tentato inutilmente, con atteggiamenti ed equipaggiamenti da squadrate, di impedire l'ingresso in fabbrica degli operai, non si è ripetuta. Il perché è presto detto: ieri mattina, quando gruppi di « Autonomia » si sono presentati davanti ai cancelli, accanto ai lavoratori della Giulietta c'era il Consiglio di fabbrica presieduto al completo e decine di lavoratori dei due stabilimenti milanesi del gruppo: tanto è bastato a togliere qualsiasi velleità a chi era venuto per provocare, a chi aveva teorizzato anche lo « scunto fisico ».

Gruppi di appartenenti all'area di « Autonomia » si sono fatti vivi davanti alle due entrate principali della fabbrica, quella centrale e la est, verso le sei e mezzo. Se davanti alla portineria era un centinaio di autonomi, si sono arrivati schierati, con la solida bardatura di pseudo bandiere, cercando di incuriosirsi in corteo fino all'entrata, alla portineria centra-

le si è rinunciato anche a questa parata.

Verso le 8, quando ormai i lavoratori dell'Alfa erano tutti entrati in fabbrica, gli « autonomi », ormai completamente isolati, decidevano di allontanarsi.

Alla mobilitazione di ieri mattina, in risposta alle gravi provocazioni della scorsa settimana, si è giunti dopo che nella fabbrica si era sviluppato un dibattito ampio e serio. Per primo l'esecutivo del Consiglio di fabbrica aveva preso posizione sostenendo la validità e il valore dell'accordo sottoscritto, ballando l'iniziativa degli « Autonomi » e di « Lotta continua » come una provocazione.

L'assemblea dei delegati del Partito e di Arese con le avevano questi giudizi sia sull'accordo che sui provocatori. I partiti organizzati in fabbrica (PCI, PSI e DC) a loro volta distribuivano un volantino comune di uguale tenore.

E' sicuramente questa ferma posizione dei sindacati e delle forze politiche, sostenuta da un ampio consenso fra i lavoratori, che ha messo in difficoltà gli stessi gruppi avventuristici presenti in

fabbrica. « Lotta continua », dopo aver invitato venerdì scorso ad essere nuovamente presenti ai « picchetti » all'Alfa, ieri è uscito con un titolo di parere completamente opposto. « Non ci interessa — dice il quotidiano di « L.C. » — andare ai cancelli per giocare alla guerra... » e per un articolo in cui il barazzo e menzogne si equilibrano.

Di fatto le divergenze fra « Lotta continua » e « Autonomia » avevano preso corpo il giovedì pomeriggio, in una assemblea convocata presso la nota palazzina liberty per organizzare il « rondone » di ieri. Nell'assemblea era passata, non senza difficoltà e scontro, la linea del « picchetto duro » ed evidentemente era questa l'intenzione di chi, nella notte, ha preparato e nascosto dietro il muro di cinta della fabbrica otto botte incendiarie (recuperate ieri mattina dai carabinieri). La mobilitazione dei lavoratori e del sindacato ha finito per rendere impossibili ulteriori provocazioni.

Bianca Mazzoni

Nella foto: l'ingresso dell'Alfa di Arese.

Concluso da Luciano Barca a Milano il convegno nazionale

Dalla nostra redazione

MILANO — Dal momento nel quale esplose l'inevitabile crisi finanziaria dell'EGAM è passato ormai oltre un anno, e stata varata una legge, ormai in vigore da tempo, che doveva provvedere alla liquidazione dell'ente e alla riorganizzazione delle aziende economicamente recuperabili nell'ambito dell'IRI e dell'ENI. Si sono già spesi per quest'operazione circa 120 miliardi. A che punto siamo? La linea che il Parlamento adottò al momento del crollo, quella secondo la quale il finanziamento dell'EGAM è sistematico patrimonio industriale e i conseguenti costi finanziari che la collettività si accollava doveva avvenire sulla base di organici prozommi settoriali, è andata avanti o si è accesa?

Apprendo a Milano il convegno organizzato dal PCI sui problemi che ancora stanno di fronte al gruppo puntato da Finanziati al disastro, il compagno Margheri, pur non trascurando le convergenze positive che nel dibattito interno al comitato di direzione, con il quale l'IRI ed ENI hanno seguito le aziende loro affidate. Ai due enti era demandata una azione imprenditoriale che agisse nel periodo di transizione tra lo scioglimento dell'EGAM e il nuovo assetto istituzionale di settore per mantenere vitali le aziende. Questa azione praticamente non c'è stata. Margheri non si è nascosto che la mescolanza prevista dalla legge per l'abbandono delle decisioni operative, ricorrendo al « scunto fisico » fornito un alibi all'inazione dei dirigenti delle partecipazioni statali. Si è manifestata in realtà una certa confusione, che va ora superata, tra il ruolo di indirizzo generale e di controllo che deve essere proprio del Parlamento e le concrete scelte operative che devono spettare ai manager aziendali.

Ma se esistono responsabilità precise che vanno individuate e colpite e se l'esperienza degli ultimi mesi rive-

Aziende ex Egam: quali errori bisogna superare

diminuisce la fiducia dei lavoratori nella possibilità di soluzioni valide di rilancio, inevitabile conseguenza è stata e non lo spero, certo l'insufficiente contropartita che i miliardi finora erogati hanno avuto in termini di rivitalizzazione di molte fabbriche.

C'è stata una scelta politica — ha notato Margheri — che ha soprattutto determinato questi ritardi e alla quale vanno fatte risalire le principali responsabilità: il disimpegno, il mancato impegno, con il quale l'IRI ed ENI hanno seguito le aziende loro affidate. Ai due enti era demandata una azione imprenditoriale che agisse nel periodo di transizione tra lo scioglimento dell'EGAM e il nuovo assetto istituzionale di settore per mantenere vitali le aziende. Questa azione praticamente non c'è stata. Margheri non si è nascosto che la mescolanza prevista dalla legge per l'abbandono delle decisioni operative, ricorrendo al « scunto fisico » fornito un alibi all'inazione dei dirigenti delle partecipazioni statali. Si è manifestata in realtà una certa confusione, che va ora superata, tra il ruolo di indirizzo generale e di controllo che deve essere proprio del Parlamento e le concrete scelte operative che devono spettare ai manager aziendali.

Ma se esistono responsabilità precise che vanno individuate e colpite e se l'esperienza degli ultimi mesi rive-

zione in Italia, ai quali si può fare risalire, in ultima analisi, la ragione vera dello scacco della vicenda EGAM: « L'obiettivo che si è dovuto perseguire è quello di stabilire precisi criteri per l'intervento pubblico e per l'uso del denaro della collettività. » Neppure una linea — ha detto Barca — va data dallo Stato fuori dei programmi di bilancio e finanziaria. In questi anni ricordati i piani delle partecipazioni statali ».

Dopo aver affermato che è necessario arrivare, con la stessa procedura di emergenza che è stata adottata per l'ordine pubblico, alla redazione del piano d'indirizzo e di quello di sviluppo, Barca ha poi indicato per l'EGAM alcuni punti che i comunisti ritengono fondamentali per sbloccare la situazione e avviare il risanamento delle aziende: 1) chiudere definitivamente con il comitato di liquidazione al quale devono restare affidate solo le aziende da liquidare e sanare la piena responsabilità dell'IRI e dell'ENI per le imprese loro affidate; 2) Al comitato vanno dati solo i soldi necessari all'impiego dei suoi compiti specifici; 3) Eventuali spostamenti di imprese da un ente a un altro si possono considerare solo nel generale quadro di riassetto delle partecipazioni statali; 4) Interdire il ricorso immediato e metallurgico in un grande scacco dell'ENI per un generale rilancio della ricerca geologica e mineraria in una visione di respiro internazionale; 5) Impedire che il ritiro della FIAT da Pombino ritardi gli impegni per il settore degli acciai speciali, dove è il futuro della siderurgia.

Edoardo Gardumi

La FLM prima dello sciopero sentirà le altre categorie

ROMA — Sarà la segreteria nazionale della FLM a decidere la data, comunque entro il mese di maggio, dell'iniziativa di lotta per il Mezzogiorno. In questo senso si è espresso ieri il comitato direttivo del sindacato di categoria. Nella discussione di una avanzata proposta per una indicazione precisa e immediata del giorno (18, come alcuni giornali hanno riferito) ma alla fine è prevalso l'orientamento di mandare alla segreteria il compito di prendere contatto con le altre categorie interessate « al fine — infor-

ma una nota — di estendere l'iniziativa per addizione, attraverso l'assunzione di una decisione comune di lotta entro il mese di maggio, ad una risposta unitaria del movimento ».

Il comitato direttivo si è espresso per « una strategia di iniziative di lotta per i prossimi mesi » incentrata sui problemi dell'occupazione, dello sviluppo industriale. Inoltre sono stati affrontati i problemi degli orari annui di lavoro e dell'utilizzo della forza-lavoro in stretta connessione con i problemi dello sviluppo dell'occupazione.

Municipalizzate: accordo sulle festività soppresse

ROMA — Una ipotesi d'intesa sulle festività soppresse per i dipendenti delle aziende municipalizzate è stata raggiunta al ministero del Lavoro fra le organizzazioni sindacali di categoria e la Cisl. L'accordo si rifa alla disciplina adottata per il settore del pubblico impiego adeguandola, naturalmente, alle caratteristiche del rapporto di lavoro delle aziende municipalizzate e alle esigenze dei pubblici servizi.

In sostanza prevede che a compensazione ed in luogo delle festività soppresse siano attribuiti annualmente, in proporzione ai mesi di ser-

vizio prestati nell'anno, due o tre giorni di ferie da accreditarsi al periodo stabilito dai contratti di categoria e ulteriori quattro giornate di permesso retribuito da assegnare compatibilmente alle esigenze di servizio. In caso di mancato godimento per necessità di servizio le quattro giornate saranno compensate con una giornata di retribuzione contrattuale normale.

Il confronto sindacato-Cisl si prosegua, sempre al ministero del Lavoro, sul ricalcolo della contingenza.

Sanpaolo 77 dal Bilancio al 31 dicembre 1977

Cassa e c/c con altre Banche	2105,3
Titoli e partecipazioni	2219,5
Crediti dell'Azienda Bancaria 3235,6 delle Sezioni Speciali 2923,5	6159,1
Immobilie e dotazione attrezzature	126,0
Altre poste dell'attivo	2109,6
Conti agli impegni e d'ordine	9941,4
Totale	22660,9

Raccolta fiduciaria	10168,9
Depositi, corrispondenti e altri fondi 7035,7	
Cartelle e obbligazioni 3133,2	
Fondi diversi	259,5
Altri conti del passivo	1845,8
Fondi patrimoniali e riserve	437,8
Utile netto da ripartire	7,5
Conti agli impegni e d'ordine	9941,4
Totale	22660,9

L'utile netto di L.7502 milioni consente la devoluzione di L. 3.163 milioni per erogazioni benefiche, culturali e di pubblico interesse. I fondi patrimoniali, tenuto anche conto dell'assegnazione di parte degli utili, ammontano ad oltre 441 miliardi.

Presidente cav. del lav. dott. Luciano Jona
Vice Presidente cav. del lav. dott. Mario Rubatto
Consiglieri: dott. Claudio Bellavita, gr. cr. prof. Corrado Bonato, dott. Sergio Chiamparino, dott. Giancarlo Ferrero, prof. Enrico Fulippi, gr. uff. rag. Renzo Gandini, dott. Fabrizio Gianni, gr. cr. ing. Augusto Pedullà, prof. Pietro Verzeletti
Sindaci effettivi: cav. dott. Giancarlo Biraghi, Antonino Cogliandro, prof. Donato Meda
Direttore Generale dott. Luigi Arcuti
Vice Direttore Generale dott. Carlo Gay

ISTITUTO BANCARIO SANPAOLO DI TORINO

V. C. 0/14 (0-5)