

# Si «stringe» con Federmeccanica ma ancora ostacoli con Intersind

### Le trattative riprendono martedì - Con le imprese private avviata la discussione sulle riduzioni d'orario di lavoro - Saltata la seduta pomeridiana con le aziende a partecipazione statale - Quali punti hanno fatto arenare il negoziato

ROMA — Se la fase che si è aperta con la Federmeccanica, dopo l'accordo di giovedì sera sulla mobilità, può essere considerata davvero interessante, lo stesso giudizio non è possibile dare su quanto accade all'Intersind. Con le imprese pubbliche, messo da parte giovedì l'ingrandimento unico, ieri si è discusso di informazioni e decentramento di lavorazioni ad altre aziende. Permangono «punti di difficoltà» anche se il sindacato ha potuto registrare alcune convergenze. Le «difficoltà» riguardano l'estensione delle informazioni agli stabilimenti e le società dislocate all'estero e le informazioni sulle quantità delle produzioni decentrate.

Con l'Intersind è saltata la seduta pomeridiana che doveva essere «spesa» sui problemi della mobilità. L'Intersind aveva chiesto una pausa di alcune ore evidentemente per un chiarimento interno. La conclusione è stata la richiesta di una riunione — durata pochissimo tempo — tra delegazioni ristrette per chiarire le divergenze e poi riprendere martedì. Per quanto riguarda in particolare la mobilità il giudizio della Fim è severo: l'Intersind fa un passo indietro rispetto alla stessa prassi negoziale che si è affermata in questi anni. Resta, comunque, l'appuntamento per martedì. Secondo la Fim c'è una «scarsa disponibilità» da parte dell'Intersind a portare avanti la trattativa.

Dopo l'attesa sulla mobilità che aveva bloccato il negoziato con il decentramento privato per ben due mesi, ieri la trattativa ha riguardato altre due grosse questioni: l'orario di lavoro e il decentramento.

ORARIO — Le posizioni, secondo la delegazione della Fim, restano distanti, ma ci sono i margini per una soluzione «di tipo concreto». Uno dei problemi è rappresentato dalle diversità di posizioni all'interno

della Federmeccanica, la quale ha, comunque, elaborato una posizione unitaria. Ecco: si può lavorare per la individuazione delle aree certe di riduzione d'orario, ma non possono essere presi in considerazione «tutti» i settori indicati dalla piattaforma del sindacato. La Federmeccanica, inoltre, sarebbe d'accordo sui criteri generali (lavorazioni pesanti e nocive, siderurgia, stabilimenti con nuove tecnologie che hanno riflessi sulla occupazione, ecc.), ma chiede un'analisi settore per settore. A queste disponibilità fanno da «rimpiante» le controparti: escludere dalle riduzioni d'orario le aziende che investono nel Mezzogiorno, l'impiantabilità del 6x6 (turni di sei ore per sei giorni alla settimana nelle aziende del Sud). E ancora: maggiore flessibilità nell'utilizzo degli impianti; le riduzioni vanno applicate caso per caso, cioè nelle singole realtà aziendali; l'orario si può ridurre seguendo tre scaglioni:

utilizzando una parte delle festività soppressa; utilizzando tutte e cinque le festività; e, quindi un'ulteriore riduzione d'orario. Nell'operazione vanno incluse anche le 150 ore per lo studio.

Una prima risposta la Fim l'ha già data: nessuna riduzione d'orario di lavoro e alla tedesca, ricorrendo cioè solo tanto all'allungamento delle ferie. E' l'orario settimanale di lavoro che deve diminuire. «Non escludiamo la riduzione settimanale — è stata presa a poco la risposta del presidente della Federmeccanica Mandelli —, ma non la riteniamo una strada obbligatoria». La Fim ha, comunque, chiesto di formalizzare le proposte in un testo scritto da presentare martedì alla ripresa delle trattative (si svolgeranno a Milano, nella sede della Federmeccanica, per la difficoltà di trovare alberghi liberi qui a Roma). Il negoziato si svolgerà in due commissioni: su decentramento e prima parte del contratto l'una e sull'orario e l'ingrandimento unico l'altra. La

previsione è di «tirare» fino a giovedì con la possibilità di proseguire «se si saranno le condizioni».

DECENTRAMENTO — Secondo notizie raccolte negli ambienti della Federmeccanica «oggi si è lavorato concretamente» per cui «non si esclude la possibilità che alla ripresa del negoziato si concluda sul decentramento».

Dopo quattro mesi di trattative si è, quindi, toccato il problema dell'orario di lavoro. «Ci sono aperture», ha commentato il segretario nazionale della Fim Antonio Lettieri — ma risultano molto limitate ed appesantite dalla richiesta di contropartite che appaiono inaccettabili». Fra queste, Lettieri ha citato la richiesta di poter ricorrere allo straordinario programmato.

Un giudizio breve, ma complessivo, sullo stato delle trattative con la Federmeccanica lo ha fornito il segretario generale Pio Galli: «L'intesa raggiunta sulla mobilità è un fatto importante e positivo. Questa intesa — a giudizio — non costituisce un fatto isolato rispetto all'insieme della piattaforma, ma, al contrario, un avvio serio di negoziato di merito e stringente tuttora in corso su sistema di informazione, decentramento ed orario di lavoro».

Dei termini dell'intesa sulla mobilità ha parlato con i giornalisti il segretario nazionale Raffaele Morese: «Riteniamo di aver fatto un passo in avanti — ha detto — rispetto alla situazione attuale e di aver realizzato il nostro obiettivo di assicurare ai lavoratori la mobilità e le condizioni per arrivare ad un'offerta di reimpiego certa e, se questa non c'è, il rientro in azienda. Questo consente, dunque, una garanzia massima per i lavoratori in mobilità. Va sottolineato, infine, che l'ipotesi di un «promessa» per tutto il sistema di imprese».

Giuseppe F. Mennella

«insubordinazione e ammutinamento» il «re del tondino» Luigi Lucchini voleva licenziare cinque fonditori della «Eredi Guitti» di Brescia. Ancora una volta, però, gli è andata male.

La magistratura, alla quale si era rivolto per avere l'autorizzazione al licenziamento in blocco, ha risposto che la richiesta non è ammissibile. Il risvolto curioso è che della bontà dell'iniziativa non doveva essere convinto nemmeno l'avvocato dell'industriale bresciano il quale, prima della sentenza del pretore del lavoro Mabbellini, aveva provveduto a rassegnare il mandato.

Perché «insubordinati e ammutinati» questi operai fonditori? La colpa era quella di aver scioperato nei turni di lavoro domenicale. Gli operai della fonderia avevano richiesto, alcuni mesi fa, di contrattare le condizioni di lavoro alla domenica. L'azienda si era rifiutata di discutere e di quei scioperi di otto ore dai quali erano escluse le squadre della manutenzione per la salvaguardia degli impianti. E' stato a questo punto che il Lucchini ha avanzato l'infelice idea di rivolgersi alla magistratura.

## Respinti i licenziamenti del «re del tondino»

BRESCIA — Con l'accusa di «insubordinazione e ammutinamento» il «re del tondino» Luigi Lucchini voleva licenziare cinque fonditori della «Eredi Guitti» di Brescia. Ancora una volta, però, gli è andata male.

La magistratura, alla quale si era rivolto per avere l'autorizzazione al licenziamento in blocco, ha risposto che la richiesta non è ammissibile. Il risvolto curioso è che della bontà dell'iniziativa non doveva essere convinto nemmeno l'avvocato dell'industriale bresciano il quale, prima della sentenza del pretore del lavoro Mabbellini, aveva provveduto a rassegnare il mandato.

Perché «insubordinati e ammutinati» questi operai fonditori? La colpa era quella di aver scioperato nei turni di lavoro domenicale. Gli operai della fonderia avevano richiesto, alcuni mesi fa, di contrattare le condizioni di lavoro alla domenica. L'azienda si era rifiutata di discutere e di quei scioperi di otto ore dai quali erano escluse le squadre della manutenzione per la salvaguardia degli impianti. E' stato a questo punto che il Lucchini ha avanzato l'infelice idea di rivolgersi alla magistratura.

Giuseppe F. Mennella

scudocrociato) la DC, neanche questa DC, è in grado di prometterli. Il «clientelismo», insomma, non può essere l'unica chiave di lettura di questo voto. Anche perché le «mance» possono essere create, ma anche iniettate.

Ci deve essere qualcosa d'altro. Qualcosa che va cercato proprio nelle fabbriche, che tanta parte sono di questa provincia. «Prendiamo proprio la Massey-Ferguson», continua Gibini — «La volevano chiudere, volevano spostare la produzione in Germania, avrebbero voluto licenziare quattrocento operai. E in questa situazione abbiamo fatto il discorso sulla prospettiva generale della economia pontina, ma, a poco senso negarlo, molti operai

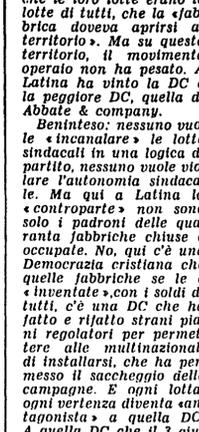
si sono occupati solo della loro vertenza. E' inevitabile che sia così quando c'è in gioco il proprio posto». E allora questa classe operaia che pure è stata decisa per mandare al governo di Aprilia (sta lì la Massey) una giunta di sinistra, ha lasciato perdere le lotte per le strade, le fogne, le scuole, gli ospedali. Ha delegato agli «amministratori». E il PCI è calato anche ad Aprilia.

Torniamo alla Massey. Alla multinazionale la DC ha regalato 15 miliardi senza chiedere contropartite. Per Italo Tedeschi, anche lui della fabbrica, non ci sono dubbi: «Gli operai gliel'hanno

fatta pagare. Gli operai non hanno votato DC, hanno votato PCI». Al di là dei dati, la sicurezza gli viene dalle discussioni che ha avuto in fabbrica prima e dopo il 3 giugno. Ma gli operai delle altre aziende, a ritornare sulle vecchie strade, a inserirsi nei vecchi meccanismi.

Stefano Bocconetti

## Discutendo del voto alla Massey Ferguson



«In fabbrica abbiamo lottato duro, eppure ha vinto la DC»

A Latina, nella provincia più operaia del Lazio, il Partito comunista ha perso quasi il sei per cento

scudocrociato) la DC, neanche questa DC, è in grado di prometterli. Il «clientelismo», insomma, non può essere l'unica chiave di lettura di questo voto. Anche perché le «mance» possono essere create, ma anche iniettate.

Ci deve essere qualcosa d'altro. Qualcosa che va cercato proprio nelle fabbriche, che tanta parte sono di questa provincia. «Prendiamo proprio la Massey-Ferguson», continua Gibini — «La volevano chiudere, volevano spostare la produzione in Germania, avrebbero voluto licenziare quattrocento operai. E in questa situazione abbiamo fatto il discorso sulla prospettiva generale della economia pontina, ma, a poco senso negarlo, molti operai

## «In fabbrica abbiamo lottato duro, eppure ha vinto la DC»

A Latina, nella provincia più operaia del Lazio, il Partito comunista ha perso quasi il sei per cento

scudocrociato) la DC, neanche questa DC, è in grado di prometterli. Il «clientelismo», insomma, non può essere l'unica chiave di lettura di questo voto. Anche perché le «mance» possono essere create, ma anche iniettate.

Ci deve essere qualcosa d'altro. Qualcosa che va cercato proprio nelle fabbriche, che tanta parte sono di questa provincia. «Prendiamo proprio la Massey-Ferguson», continua Gibini — «La volevano chiudere, volevano spostare la produzione in Germania, avrebbero voluto licenziare quattrocento operai. E in questa situazione abbiamo fatto il discorso sulla prospettiva generale della economia pontina, ma, a poco senso negarlo, molti operai

## «In fabbrica abbiamo lottato duro, eppure ha vinto la DC»

A Latina, nella provincia più operaia del Lazio, il Partito comunista ha perso quasi il sei per cento

scudocrociato) la DC, neanche questa DC, è in grado di prometterli. Il «clientelismo», insomma, non può essere l'unica chiave di lettura di questo voto. Anche perché le «mance» possono essere create, ma anche iniettate.

Ci deve essere qualcosa d'altro. Qualcosa che va cercato proprio nelle fabbriche, che tanta parte sono di questa provincia. «Prendiamo proprio la Massey-Ferguson», continua Gibini — «La volevano chiudere, volevano spostare la produzione in Germania, avrebbero voluto licenziare quattrocento operai. E in questa situazione abbiamo fatto il discorso sulla prospettiva generale della economia pontina, ma, a poco senso negarlo, molti operai

## «In fabbrica abbiamo lottato duro, eppure ha vinto la DC»

A Latina, nella provincia più operaia del Lazio, il Partito comunista ha perso quasi il sei per cento

scudocrociato) la DC, neanche questa DC, è in grado di prometterli. Il «clientelismo», insomma, non può essere l'unica chiave di lettura di questo voto. Anche perché le «mance» possono essere create, ma anche iniettate.

Ci deve essere qualcosa d'altro. Qualcosa che va cercato proprio nelle fabbriche, che tanta parte sono di questa provincia. «Prendiamo proprio la Massey-Ferguson», continua Gibini — «La volevano chiudere, volevano spostare la produzione in Germania, avrebbero voluto licenziare quattrocento operai. E in questa situazione abbiamo fatto il discorso sulla prospettiva generale della economia pontina, ma, a poco senso negarlo, molti operai

# I costruttori non hanno più alibi dopo le intese con Confapi e Coop

### La «guerra santa» dell'Ance nei confronti della prima parte della piattaforma Colloquio con Carpanelli - I problemi del subappalto e occupazione giovanile

ROMA — La trattativa per il rinnovo del contratto dei lavoratori edili (oltre un milione) resta al palo della prima parte della piattaforma. L'ultimo incontro, giovedì scorso, ha visto l'accentuazione degli elementi di vischiosità, al punto che si è creato un clima che ricordava quello di «un mese prima delle elezioni». E i proclami bellicosi di Buoncristiani, vice presidente sia dell'Associazione costruttori sia della Confindustria (non si potrà «mai accettare» l'impostazione sindacale, «salvo che non venga imposta con la forza o per legge»), lasciano temere un tentativo di rivincita nei confronti del movimento sindacale che ha ostacolato tutte le mire speculative e le tendenze parassitarie di larga parte del padronato.

Dietro la «guerra santa» ai diritti d'informazione e ai poteri d'intervento rivendicati dai sindacati (sono «il punto più difficile da superare», ammette l'uomo di Carli), sembrano agitarsi quegli interessi che le prime leggi di programmazione avevano cominciato a colpire. A che serve, altrimenti, una tale esasperazione del confronto attorno a temi sui quali pure, e da tempo, il sindacato edile ha raggiunto positive intese sia con la Confapi, per le piccole e medie industrie, sia con le Associazioni delle im-

prese cooperative? Eppure ai vari tavoli di trattativa è stata portata una sola piattaforma, proprio per non consentire alibi.

Con nero rovente, poi, l'accordo è stato raggiunto anche sull'organizzazione del lavoro e i profili professionali. Come mai? Lo chiediamo a Fabio Carpanelli, presidente dell'Associazione cooperative di produzione e lavoro. «E' la politica perseguita dalla cooperazione, che fa dell'intervento dei lavoratori nelle scelte dell'impresa uno dei cardini del suo peculiare modo di essere, che ci ha portato a concludere positivamente e in termini molto avanzati». Ma c'è anche una ragione di politica industriale. Il settore necessita di un processo di ricomposizione e ristrutturazione dell'impresa. La crescente dicaricatura fra livello tecnico, organizzativo e sociale dell'impresa cooperativa rispetto alla generalità dell'imprenditoria privata, non può a lungo essere sostenuta, se non col rischio di porla fuori del mercato e di snaturare le sue connotazioni sociali. Ecco, quindi, il contributo che può venire dal contratto: combattere una situazione che premia la logica del decentramento e del lavoro nero per far affermare forme più avanzate di organizzazione produttiva, in forza delle quali gli investimenti puntino all'aumento dell'occu-

pazione e al miglioramento delle condizioni di lavoro». In questo quadro non fa paura neppure la rivendicazione per la delimitazione e il controllo del subappalto. L'accordo sottoscritto con la cooperazione prevede, infatti, che le lavorazioni «tipicamente edili» siano svolte direttamente dalle imprese. «Il problema vero — dice Carpanelli — è come ricomporre il processo produttivo, in modo da valorizzare e qualificare la professionalità e la produttività». Un modo anche per attrarre i giovani, oggi riluttanti proprio per la vecchia e frammentata organizzazione nel lavoro edile. «Per conto nostro abbiamo già dato prova d'impegno, utilizzando nel '78 la pur inadeguata legge 285 per oltre 500 contratti di formazione a tempo determinato». Per questa strada passano anche le possibilità di dare risposte concrete, e mediante l'uso della mobilità del lavoro contrattata e programmata per quantità, condizioni e durata, alla offerta di occupazione delle zone più industrializzate o in quelle dove occorre intervenire con piani straordinari.

Il contratto, in definitiva, diventa elemento di congiunzione tra la riqualificazione dell'edilizia e l'attuazione della programmazione. E a quest'ultimo proposito Carpanelli richiama l'esigenza del varo di norme regionali «per

l'affidamento dei lavori in modo da escludere dagli appalti le imprese che utilizzano lavoro nero e la pratica dell'evasione contributiva». «In sostanza sul tappeto è la capacità di svolgere per davvero un'azione imprenditoriale che punti a una politica industriale alternativa a quella seguita finora. Le resistenze del padronato privato preferiscono quelle nei confronti dei nuovi strumenti di programmazione. «A quest'ora — dice Carpanelli — il contratto doveva e poteva essere concluso. Pesano, evidentemente, pressioni e turbative che con una nuova politica del lavoro e della produttività nulla hanno a che fare».

Anche i dirigenti della cooperazione hanno qualche perplessità sulla piattaforma sindacale, in particolare per quanto riguarda l'orario di lavoro («occorre manovrare avendo presente il calendario annuo di lavoro, le sue elasticità e compensazioni»), ma sono pronti a discutere «e porre in modo positivo la vertenza». Concludere questo contratto significa, infatti, contribuire a introdurre «certezze di rilancio qualificato della produzione rispetto alle tendenze, pur lente, di programmazione della domanda sociale e della spesa pubblica».

P. C.

## Dalla nostra redazione

MILANO — Accantonata per il momento la spinosa questione dei diritti d'informazione, in attesa di una più produttiva riflessione da parte degli industriali, ieri Federmeccanica e sindacati, hanno iniziato l'esame del capitolo riguardante l'orario di lavoro. Nonostante il carattere un po' convulso e i toni accesi che a tratti hanno dominato il confronto, l'impressione che se ne è tratta è che le difficoltà affrontate non siano insuperabili. Gli imprenditori hanno dichiarato, in apertura, una disponibilità a «trovare» che l'ingegner Lombardi, aprendo i lavori, ha vincolato, in un modo che è apparso eccessivamente rigido, questa disponibilità ad un esame contestuale del li-

## Tessili: si è iniziato a discutere di orario

velli di utilizzazione degli impianti, del grado di flessibilità delle produzioni, del tasso di assenteismo, richiedendo insistentemente l'esigenza di mantenere inalterati i livelli di competitività dei prodotti italiani con quelli degli altri paesi occidentali. Tuttavia, nelle repliche, i dirigenti sindacali non hanno avuto difficoltà a mettere in evidenza la lettura estremamente riduttiva e parziale della piattaforma che Lombardi, mostrava di aver fatto. Non solo le richieste — hanno detto i sindacalisti — sono state elaborate con la costante preoccupazione di

## Tessili: si è iniziato a discutere di orario

non penalizzare il settore sul mercato internazionale, ma richiamano in modo esplicito la necessità di collegare le riduzioni d'orario ipotizzate con un innalzamento del livello di utilizzazione degli impianti, con la concessione di un margine ragionevole di flessibilità nelle produzioni a forte scansione stagionale (che non significhi naturalmente un patologico dello straordinario), con una piena disponibilità ad affrontare le cause reali dell'assenteismo che non può peraltro, tradursi nell'accettazione di semplicità e inadeguati strumenti di controllo amministrativo.

E. G.

# Sì: una su tre!



## Sì: dei 243.950 diesel venduti in Italia, dal 1973 ad oggi, ben 74.970 sono Opel Rekord Diesel.

È proprio così, Opel Rekord Diesel sta diventando sempre di più il "best seller" dei diesel più venduti in Italia, soprattutto se si considera che gli altri "due" sono di ben otto marche diverse.

C'è chi la sceglie perché è così bella e prestigiosa. Chi per il suo comfort esclusivo. Chi per la sua riposante silenziosità, per la sua elasticità e maneggevolezza. Chi per la sua sicurezza attiva e passiva.

Alcuni la preferiscono invece per le doti del suo motore da 2260 cc, 48 kW (65 CV DIN) che le consente un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 22" netti, una velocità di oltre 140 km/h e un consumo di un litro di gasolio ogni 13 chilometri.

Ma quali che siano i motivi della scelta di Opel Rekord Diesel, è un fatto che se ne vedono in giro sempre di più.

\* Fonte ACI e altre case costruttrici al 30.4.

# OPEL REKORD DIESEL

Molto più di un motore diesel.

GARANZIA TOTALE 12 MESI CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO. FINANZIAMENTO DIRETTO CON O SENZA CAMBIALI. ANCHE IN LEASING. ASSISTENZA OPHEL-EUROSERVICE IN TUTTA ITALIA.