

Quindicimila in sciopero alla Mirafiori ieri sull'organizzazione del lavoro

Non è riuscito il tentativo di dividere i cabinisti in lotta per le pause, dagli altri lavoratori. Due ore di astensione, assemblee nelle officine — Incontro dei dirigenti Fiat con i giornalisti

Quando entra in crisi l'area metropolitana

Dal nostro inviato
LOANO — Le aree metropolitane, le « grandi cononie » di questa osservazione di fondo, che ostende sicurezza molti elementi di verità, la CISL milanese, nel suo consueto seminario di studi di settembre, tenuto anche quest'anno a Loano, è partita per farsi e fare alcune domande. Sono venuti sul ruolo del sindacato in una situazione a forte concentrazione industriale come è quella milanese che dalla crisi è stata cambiata e che con la crisi cambierà ulteriormente. La CISL si domanda: la tendenza dell'area metropolitana industrializzata deve andare avanti? Milano può essere un centro di sperimentazione di nuove forme di mobilità contrattata? Quale l'azione del sindacato per quei settori della forza lavoro, e ci si riferisce ai giovani e alle donne, che restano ai margini dell'economia? Nel corso delle tre giornate di studio e di riflessione del seminario del Consiglio generale della CISL le relazioni sui diversi temi hanno

affrontato i problemi da un'ottica molto generale, anche se riflessi alla situazione milanese erano ovviamente presenti. Non a caso la discussione si è soprattutto concentrata su alcune tesi sostenute da Piero Ferri, docente di Economia all'Università cattolica che, esaminando i diversi comportamenti dei paesi industrializzati di fronte alla crisi dal '73 ad oggi, ha definito la politica economica del nostro paese come una politica « che ha guardato all'oggi senza sapere ora cosa fare domani » tanto che i risultati raggiunti vanno instabili, e « ha messo in guardia sugli effetti disgreganti dell'inflazione. Gli occupati, ha sostenuto Ferri, hanno pagato solo in minima parte la crisi, tanto che i salari reali sono cresciuti nell'ultimo anno del 2%, mentre il costo della vita è aumentato del 10%. Si è chiesto come si può assicurare ai giovani, ai disoccupati, ai giovani, ai ceti meno protetti. Di qui l'esortazione al sindacato per una assunzione di responsabilità di fronte ai problemi dell'inflazione.

Il caso milanese

Sono tesi sicuramente interessanti, che dicevamo, hanno fatto discutere, dividendo un po' gli intervenuti — e sicuramente riassumendo le posizioni e schematizzando gli schieramenti facciamo un torto all'articolazione del dibattito tra chi, pur non sottovalutando la complessità della crisi e gli effetti dell'inflazione, si richiama ad un ruolo prevalentemente contrattuale del sindacato e chi invece vede impegnato il movimento sindacale su un fronte più ampio di battaglia e di intervento. Nella tavola rotonda che ha concluso ieri mattina il seminario di studi — presenti il dottor Ferrari dei giovani industriali dell'Assolombarda, il sindaco di Milano Tognoli, Ialaja, professore di economia all'Università Cattolica, Cesare Del Piano segretario confederale della CISL Turquida « La Repubblica » —

il « caso Milano » è stato affrontato più da vicino. Nella sua introduzione Gian Primo Cella, dell'ufficio studi della CISL milanese, è partito dall'osservazione che le aree metropolitane e quindi anche quella milanese sono ormai delle « grandi sconosciute ». È entrato in crisi il loro modello, non sono come negli anni Cinquanta il punto di riferimento per un miracolo economico che si è fermato alle porte di Milano, ma veniva indicato ad esempio per tutto il Paese. Turani ha parlato di crisi di una cultura industriale milanese che negli anni Cinquanta-Sessanta aveva prodotto le sue più originali invenzioni: dalla grossa aggressività industriale di alcune aziende milanesi (Mafeta, Alemagna, la stessa Alfa Romeo e la Pirelli, con le sue prime esperienze di integrazione internazionale) alle proposte di riforma della Confindustria di Leopoldo Pirelli.

Inutili nostalgie

Molta nostalgia, forse, in questa ricostruzione della realtà milanese degli anni Cinquanta, una nostalgia che Del Piano, segretario confederale della CISL non si è sentito affatto di condividere così come ha messo in guardia dal ricorso a dati costanti di un rilancio del ruolo milanese basato su vecchi modelli. Il riferimento ad una affermazione del sindaco di Milano che ha, tra le cause della decadenza milanese, inserito l'abbandono da parte del Comune e della Regione della politica delle grandi infrastrutture è stato esplicito. Del Piano ha insistito: sulla decadenza delle aree metropolitane non c'è da mettersi. Il sindacato è invece di fronte al compito non certo facile di contribuire al riequi-

librio, alla riqualificazione dell'industria, alla sua riconversione, al processo di « plafonamento » al nord della produzione e di sviluppo al sud non è affatto automatico. Il primo scoglio che si riscontra è la resistenza del padronato alla mobilità contrattata. Anche nella tavola rotonda, il rappresentante dei giovani industriali si è dichiarato aperto al colloquio, ma molto chiuso ad una effettiva contrattazione su questo tema riproponendo, grazie anche alla vetustà degli strumenti del collocamento, una sorta di mercato libero del lavoro che garantisce certo la fuoriuscita dalle fabbriche, ma difficilmente ne garantisce l'entrata.

Bianca Mazzoni

I delegati Olivetti rilanciano la vertenza

TORINO — Decine di delegati degli stabilimenti Olivetti di tutta Italia hanno discusso ieri a Torino come rilanciare con vigore la vertenza di gruppo su occupazione e sviluppo produttivo; nel dibattito, i delegati ed i sindacalisti hanno dato scarso credito alle affermazioni di disponibilità pronunciate recentemente da Carlo De Benedetti, dopo essersi rifiutato per mesi persino di aprire le trattative. In vista di uno scontro che si prevede comunque difficile ed aspro, tra linee contrapposte, il coordinamento Olivetti della FLM ha quindi deciso di riprendere le lotte in fabbrica sui temi dell'organizzazione del lavoro e del controllo delle ristrutturazioni, di proclamare subito due ore di sciopero da fare in ogni stabilimento (secondo le decisioni dei consigli di fabbrica) per riunire le assemblee dei lavoratori, di mantenere il blocco degli straordinari, di convocare gruppi di studio sui problemi di politica industriale dei vari complessi aziendali, di avviare iniziative poli-

tiche (richieste di incontri al ministro dell'Industria ed alla commissione industria della Camera), richiesta alle regioni ed enti locali di convocare una conferenza sui programmi finalizzati dell'elettronica. La situazione dell'Olivetti è ad un punto di svolta. De Benedetti ha ormai esaurito le possibilità di continuare una « gestione dolce » della crisi in cui versa da anni il grande gruppo. Ha praticamente esaurito la fase di raccolta dei capitali sul mercato internazionale: ora il sistema finanziario gli pone vincoli crescenti sui tempi e le modalità di risanamento dell'Olivetti. Un vincolo particolarmente pesante deriva dal ricorso a finanziamenti stranieri: quello di dover sottostare alla divisione internazionale del lavoro nel campo dell'elettronica ed elettronica. Il sindacato pensa che, finito il processo di risanamento, si porrà per l'Olivetti l'esigenza di una internazionalizzazione del capitale, sia per remunerare il capitale che per mantenere una dimensione multinazionale all'azienda.

Dalla nostra redazione

TORINO — Gli operai della Carrozzeria di Mirafiori hanno compreso cosa sta succedendo nella loro fabbrica. In quindicimila ieri hanno partecipato alle due ore di sciopero proclamato dalla FLM. Così hanno dimostrato di aver capito che la Fiat, riducendo unilateralmente le pause ad alcune centinaia di lavoratori della verniciatura, non attacca soltanto costoro, ma tutti i lavoratori, il diritto dei consigli di fabbrica di contrattare ogni aspetto delle condizioni di lavoro.

La riuscita dello sciopero ha fatto fallire anche il tentativo di divisione attuato dalla Fiat, sostenendo che le sospensioni quotidiane di migliaia di operai non sono una rappresentanza, ma solo la conseguenza degli scioperi effettuati da 40 addetti alle cabine di verniciatura, a sfuggirsi al controllo del sindacato. La partecipazione allo sciopero, secondo la FLM, è stata del 90 per cento nel primo turno, un po' meno nel secondo. La Fiat ha cercato di sminuire la riuscita della giornata di lotta sostenendo che varie migliaia di operai sarebbero stati costretti a fermarsi (forse dai soliti 40 cabinisti responsabili di tutte le malefatte dell'universo).

Durante le due ore di sciopero ci sono state nelle officine le assemblee. Nell'officina 78 di verniciatura 500 operai hanno deciso di non lasciare soli i cabinisti, nella agitazione consistente nel riprendersi le pause tolte dalla direzione, ma di fermarsi tutti assieme, per non dare alla Fiat pretesti per mandare a casa.

Così hanno fatto nella stessa mattinata di ieri. Dopo lo sciopero, hanno lavorato per due ore, poi si sono nuovamente fermati per un'ora. Pochi minuti dopo, scattava già la rappresentanza: duemila sospesi sulle linee della «131» e «132». Gli operai, però, si sono rifiutati di andarsene a casa e nella tarda mattinata hanno imposto alla Fiat la regolare ripresa della produzione.

Queste forme di lotta saranno mantenute anche nella settimana entrante, ricorrendo se necessario a nuove battute di sciopero generale in tutta la carrozzeria. La Fiat, infatti, non dà segno di voler abbandonare il braccio di ferro, e lo si è visto anche nella conferenza stampa tenuta ieri dal direttore delle relazioni industriali dott. Cesare Annibaldi, dal capo del personale della carrozzeria dott. Callieri e da altri dirigenti.

I rappresentanti aziendali hanno insistito molto sul tema della produttività e sull'esigenza per la Fiat di rimanere competitiva con le case straniere. Affermazioni queste giuste e condivisibili, ma quando i dirigenti sono stati sollecitati (non senza fatica) a dettagliare il problema concreto, i giornalisti hanno appreso con stupore che per 40 cabinisti tutto si riduce a 16 minuti di pausa, a fare 112 minuti di riposo fuori cabina invece di 96 durante la giornata. I dirigenti FIAT hanno sottolineato che le nuove cabine sono senz'altro più moderne e salubri delle vecchie, anche se continuano a lavorarci dentro gli operai, perché solo tra un mese entrerà in funzione il primo dei « robots » che, tra qualche anno, dovranno sostituire il 70 per cento degli addetti a questo lavoro nocivo. « Avevamo concesso — hanno aggiunto — le extra-pause nelle vecchie cabine che erano fuori dagli « standard ». Con quelle nuove è pacifico che le pause in più non si giustificano. Si può trattare solo su cose alcatore, ma qui ci sono regole precise ».

Il sindacato, invece, non chiede di mantenere in ogni caso i sedici minuti in più. Chiede di verificare se le due nuove cabine installate sulle linee della «131» e «132» sono davvero meno nocive delle precedenti, per contrattare di conseguenza tutti gli aspetti del modo di lavorare, pause comprese. La FIAT ha poi dovuto ammettere che non c'è solo il problema delle cabine, ma che agitazione operaie per la novità, i ritmi, gli organici, sono in corso anche in pomicitura, mani di fondo ed altri reparti. Dagli accenti al contratto ed a presente disponibilità del sindacato si è compreso qual è il significato politico che la Fiat attribuisce a questa vicenda: la carrozzeria di Mirafiori è stata scelta come « baillon d'essai », per tentare di ottenere in un caso concreto quella flessibilità contrattata delle condizioni di lavoro, variabili ad arbitrio dell'azienda, che i padroni avevano tentato invano di inserire nel contratto dei metalmeccanici.

Michele Costa



TORINO — Il reparto della saldatrice multipla

La UIL dice no all'aumento del prezzo dei medicinali

ROMA — « Il ventilato aumento dei prezzi dei farmaci risulta, per le modalità in cui viene proposto e per il contesto economico-sociale in cui verrebbe ad inserirsi, assolutamente impraticabile: con questa frase si apre un comunicato dell'ufficio problemi economici e sociali della UIL sul minaccioso rincaro dei medicinali. Nei giorni scorsi c'era stata una polemica fra i sindacati chimici della CGIL e della CISL, anch'essi contrari all'aumento, e Gaibusera, segretario del chimici UIL, che si era dichiarato favorevole al rincaro dei farmaci. La prossima riunione del CIE, già prevista per i primi giorni di settembre e poi slittata, sarà dedicata anche all'esame delle richieste dell'industria farmaceutica di aumentare i prezzi (in qualche caso si tratta di rincari del 100%).

Bloccate ad Ottana le manovre padronali

Raggiunta una prima ipotesi di accordo al reparto «Stiro-filo» della Chimica e Fibre del Tirso - «La mobilità va contrattata» è lo slogan delle assemblee operaie

Dal nostro corrispondente
OTTANA — L'ultima provocazione aziendale alla Chimica e Fibra del Tirso ad Ottana è stata rintuzzata almeno per il momento: per lo Stiro-filo, il reparto da cui era partita, giusto una settimana fa, la protesta dei lavoratori in seguito allo spostamento ad altro reparto di 13 operai, si è raggiunta una « ipotesi di accordo sperimentale », che, se non altro, ha bloccato il gioco pericoloso tentato dall'azienda di decidere su mobilità, organizzazione del lavoro e produttività senza « presentare e chiedere nessun conto » ai lavoratori stessi.

L'aumento della produttività, i carichi di lavoro, la permanenza dei lavoratori nel reparto, l'incidenza dell'ambiente, particolarmente difficile tanto umido com'è, la nuova professionalità conseguente all'eliminazione di alcune mansioni, con gli organici che si sono determinati sono punti che dovranno essere verificati, « contrattati » dopo un periodo sperimentale di un mese. Come? Una commissione paritetica a rappresentanza aziendale e sindacale elaborerà un quadro dettagliato della situazione complessiva della fabbrica, reparto per reparto, che partirà logicamente dallo Stiro-filo. Solo dopo si ridiscuterà, questa volta con il confronto diretto con i lavoratori e le organizzazioni sindacali, delle questioni in ballo.

Un punto all'attivo per il movimento di lotta ad Ottana, anche se non tutto è positivo e ne sono ben consapevoli i lavoratori, lo stesso consiglio di fabbrica a un passo, ormai, dal suo rinnovo: le elezioni partono lo stesso da lunedì 10 come già fissato e non è cosa da poco visto tutto quello che è successo in questa settimana. Intanto, ed è il punto centrale, la direzione aziendale è stata costretta a trattare, a scendere su un terreno che, con incredibile arroganza, aveva rifiutato. Il trasferimento di 13 lavoratori dal reparto Stiro-filo al reparto

Stiro-filoco, la decisione di aumentare, con un organico così ridotto, la produzione allo Stiro-filo da 7500 tonnellate di filo annue a diecimila tonnellate e il tutto deciso unilateralmente, senza alcuna consultazione con i lavoratori, non erano che una calcolata premessa per far passare ben più complessivi disegni di ristrutturazione all'interno della fabbrica. La reazione è stata immediata: venerdì scorso allo Stiro-filo, immediatamente dopo la comunicazione degli spostamenti, gli operai bloccavano la produzione. La battaglia è partita da lì. Dopo tre giorni, martedì, la prima assemblea generale, poi, nel pomeriggio, l'occupazione del

la palazzina direzionale: discussioni interminabili su una direzione attestata su posizioni irremovibili.

Non è un mistero: Ottana vive un momento niente affatto facile, troppi colpi e da troppo tempo. C'era il rischio che prevalesse la sfiga o, peggio, il disinteresse. Un'altra assemblea, la seconda, forse mille operai, quasi tutti i « giornalisti ». Certo non ci sono grandi entusiasmi, ma molto senso di responsabilità e fermezza. Si decide all'unanimità un calendario articolato di scioperi.

Ma c'è un punto irrinunciabile che viene ribadito da tutti, nelle assemblee generali e in quelle di reparto: « la mobilità va contrattata e così pure la riorganizzazione produttiva ». Su tale base si aprono le trattative: due giorni e mezzo fino a ieri mattina. La direzione su malgrado è costretta a trattare con lo Stiro-filo che marcia nel modo in cui hanno deciso i lavoratori, aveva chiesto come pregiudiziale per avviare il confronto che gli impianti stessero fermi. Anche questo è un piccolo successo. Ma c'è di più. All'azienda sono state fatte « rimangiare », in buona parte (cioè per il 70 per cento) le ore improduttive decretate per circa 200 operai dei reparti a monte e a valle dello Stiro-filo.

Carmina Conte

Una « vertenza piccole imprese » nei programmi della Confapi

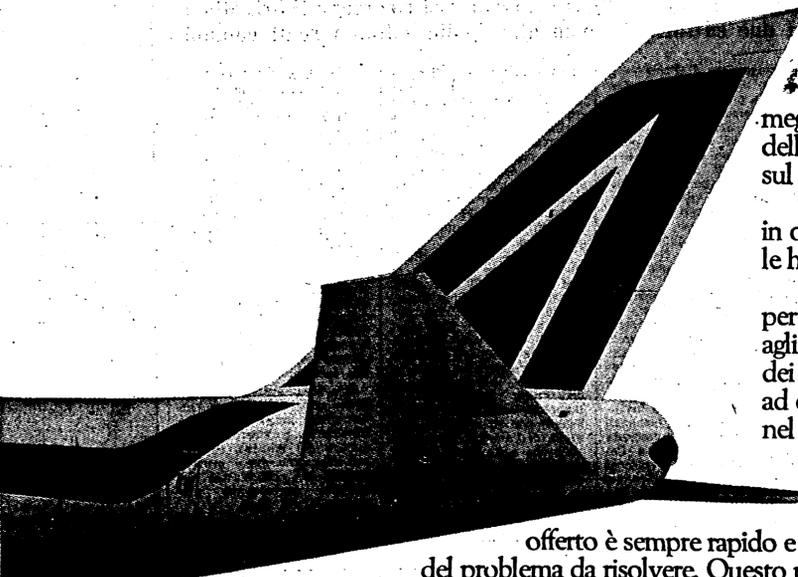
ROMA — La Confapi vuole aprire una « vertenza piccole imprese » con il sindacato e il governo. Lo ha annunciato ieri in una conferenza stampa il presidente della Confederazione, Spinella, che ha anche proposto la stipula di un « contratto-quadro » per tutte le aziende che contengono le normative di quelle materie che nella scorsa stagione contrattuale hanno trovato identiche soluzioni nei vari contratti nazionali di categoria.

porti sindacali, orari di lavoro, regole della contrattazione integrativa: tutto ciò dovrebbe rientrare nel « contratto-quadro ». Accanto a questa proposta Spinella ha chiesto la revisione del meccanismo della scala mobile. Al governo Spinella ha chiesto, infine, la riforma del collocamento, introducendo il lavoro part-time regolamentato e ampliando la possibilità di assunzioni a termine « in base a reali e documentate esigenze produttive ».

Relazioni industriali, rap-

L'aereo più grande e l'automobile più piccola hanno qualcosa in comune.

Una polizza Assitalia.



Le Assicurazioni d'Italia - meglio nota come Assitalia - è una delle prime Compagnie operanti sul mercato assicurativo.

Le dimensioni conquistate in oltre mezzo secolo di attività non le hanno tuttavia tolto agilità.

Se infatti è sempre « grande » per affidabilità e solidità - si pensi agli oltre 400 miliardi a garanzia dei suoi assicurati - riesce tuttavia ad essere anche « media » e « piccola » nel suo rapporto con il cliente.

Sia che si tratti di un grosso impegno che di un piccolo rischio da assicurare, il servizio

offerto è sempre rapido e flessibile: dimensionato a misura del problema da risolvere. Questo problema può essere di enorme

portata, come assicurare la flotta Alitalia, o del tutto consueto come assicurare un'utilitaria. L'Assitalia può del resto assicurare rischi di ogni natura e di ogni dimensione, in quanto opera in tutti i rami danni ed offre tutti i servizi assicurativi. Perciò, qualunque sia il vostro problema assicurativo, esponetelo ad un professionista Assitalia: troverete non solo la soluzione a voi più confacente, ma anche un consulente per il futuro.

L'Assitalia è pronta ad accogliervi con simpatia nelle 168 Agenzie Generali e negli oltre 1800 punti di vendita presenti su tutto il territorio nazionale.

Assitalia

(Le Assicurazioni d'Italia-gruppo INA)

è grande, media, piccola

