

L'alternativa dei sindacati al «piano» De Benedetti

In ballo non ci sono soltanto i posti di lavoro ma le prospettive stesse del gruppo — Oggi a Roma il coordinamento nazionale Olivetti della FLM

Dalla nostra redazione
TORINO — L'automobile era una volta il « motore » dello sviluppo in gran parte dei paesi industrializzati. Oggi questo ruolo « trainante » viene sempre più assunto da altri tre settori: l'elettronica, l'informatica (industria dei « computers » e sistemi di elaborazione dati), la meccanica strumentale (automazione di macchinari e sistemi di produzione). In Italia c'è una sola grande industria presente in tutti e tre questi settori d'avanguardia: l'Olivetti. Ebbene, proprio l'Olivetti minaccia di licenziare migliaia di tecnici e lavoratori qualificati.

Ecco qual è la posta in gioco nella vertenza che è aperta all'Olivetti. Non è solo la lotta (che si giustifica) per il posto di lavoro ma anche per un grave attacco all'occupazione. È una lotta che non impone la struttura industriale italiana, per non disperdere un inestimabile patrimonio di capacità professionali e di esperienze. E' per questi obiettivi che la scorsa settimana hanno scioperato i lavoratori di tutti gli stabilimenti del gruppo, gli operai assieme agli ingegneri, i tecnici di officina assieme ai ricercatori. E' per questa vertenza che stamane a Roma si riunisce il coordinamento nazionale Olivetti della FLM, non per discutere nuove lotte, ma anche per « allargare il tiro », coinvolgendo in una partita di questa portata governo, regioni ed enti locali, forze politiche e sociali.

Già mesi fa la FLM aveva aperto la vertenza Olivetti, proponendo una politica industriale di sviluppo per riassorbire l'eccesso di manodopera dovuta all'introduzione di nuove tecnologie. Ma solo recentemente si è levato un gran clamore sulla vicenda, da quando il nuovo padrone dell'Olivetti, l'ingegner Carlo De Benedetti, ha cominciato a rilasciare interviste e dichiarazioni, un giorno rassicurando i lavoratori e dicendosi disponibile al confronto col sindacato, il giorno appresso minacciando licenziamenti e rifiutando la trattativa.

In questa girandola un po' schizofrenica, atteggiamenti, c'è tuttavia, una costante. De Benedetti tende sempre a presentarsi come portatore dell'unico possibile programma di risanamento dell'Olivetti, mentre il sindacato, secondo lui, vorrebbe soltanto « assistenza » per i lavoratori in soprannumero.

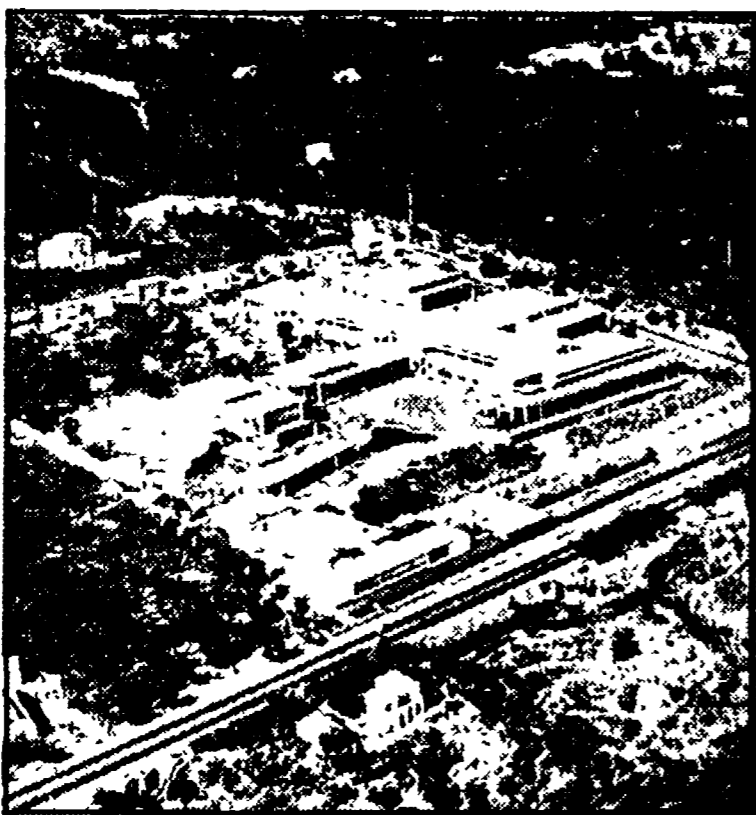
E' comodo deformare le tesi dell'avversario, per compiacersi di avere ragione. Ma le posizioni del sindacato sono ben altre, e le ha ribadite ancora ieri Obermillo, direttore di fabbrica dell'Olivetti di Ivrea, parlando al direttivo torinese della FLM. « Non si deve confondere l'assistenzialismo con l'intervento dello Stato a sostegno dello sviluppo del settore, cosa assolutamente necessaria e da tutti riconosciuta. De Benedetti compreso. In Italia nessuna azienda di informatica è in grado di sopravvivere in modo autonomo, a meno che accetti la logica dell'uscita progressiva da quei campi di attività che via via il progresso tecnologico rende impraticabili per chi è rimasto indietro ». Occorrono, in altre parole, investimenti colossali per tenere il passo con le multinazionali straniere, generosamente finanziate dai propri governi.

Ma lo stato non può essere un semplice erogatore di quattrini, che rinuncia a programmare, indirizzare e controllare. Sarebbe un altro modo di fare dell'assistenza. Ed è ciò che vorrebbe De Benedetti, chiedendo finanziamenti pubblici per una politica aziendale che mira soltanto a ricostruire ampi margini di profitto.

L'intervento dello Stato deve invece creare nuove attività di ricerca e di produzione, che sono assolutamente necessarie per ridurre il « gap » tecnologico tra l'industria informatica italiana e quella dei paesi più sviluppati. Gli strumenti per far ciò ci sono già: la legge sulla riconversione industriale e i piani di settore per l'informatica e la meccanica strumentale. Attivare questi strumenti significherebbe dar luogo ad assorbimenti di occupazione, che si potrebbe attingere dove già è disponibile e qualificata. Ma per far ciò l'Olivetti dovrebbe adottare le sue scelte a quelle della programmazione pubblica. Non l'assistenza, quindi, ma lo sviluppo ed il pieno impiego delle risorse esistenti, comprese quelle umane è la proposta della piattaforma Olivetti.

Michele Costa

E per il Sud queste le proposte dei comunisti



Dal corrispondente

CASERTA — I lavoratori comunisti dell'Olivetti si oppongono alla ristrutturazione salvaggia preannunciata a destra e a manca da De Benedetti. Questa linea ha trovato ulteriore conferma in un atto che i lavoratori comunisti della Olivetti di Marcianise (1.200 dipendenti) hanno tenuto con il compagno Iginio Ariemma, responsabile della commissione problemi del lavoro del PCI.

Il documento approvato al termine della riunione è molto chiaro in proposito: « I comunisti della Olivetti di Marcianise — si sostiene — respingono la scelta della direzione del grup-

po di avviare a soluzione il suo risanamento economico e finanziario solo attraverso licenziamenti, di cui il cinquanta per cento di quelli preventivati dovrebbero interessare il Mezzogiorno ».

A tal proposito vengono indicate precise linee di intervento: per evitare lo smantellamento paventato dello stabilimento di Pozzuoli si chiede uno sviluppo del sub settore dell'informatica distribuita. Per i lavoratori comunisti della fabbrica di Marcianise — le cui produzioni, macchine a controllo numerico e robots industriali, sono ad elevatissimo contenuto tecnologico — il disegno padronale contrasta

con ogni prospettiva di affrontare in termini produttivi e non assistenziali la questione meridionale ed è all'opposto della decisione di favorire iniziative che vadano in direzione di una coerente scelta meridionalistica. E' ben chiaro, anche tra le forze operaie di qui, che, dietro le polemiche di fine estate alimentate con astuzia da taluni neofiti del liberismo, c'è uno scontro la cui posta in gioco è l'avanzata di una strategia di rinnovamento e cambiamento delle strutture produttive e politiche del nostro Paese. Ne consegue che si assume come prioritaria la battaglia per una politica programmatica delle risorse « che nei fatti — si legge ancora nel documento — incontra ostacoli e resistenze, in primo luogo per le mancate scelte della DC e del governo: ma esistono primi elementi per un avvio di programmazione industriale che devono essere accettati ».

In tale quadro si attribuisce valore decisivo allo stabilimento di Marcianise il cui sviluppo, se sostenuto da adeguata ricerca e dall'incremento dell'indotto (campi in cui si è denunciata la latitanza della Regione e del governo), può fungere da volano per una ripresa, nella regione, di attività produttive e di incremento dell'occupazione (si parla a tal proposito di 1.300 posti di lavoro in più qualora queste politiche andassero avanti); su questi punti i lavoratori comunisti dell'Olivetti di Marcianise si sono impegnati a sviluppare una iniziativa politica tesa a « rinsaldare i legami con le masse dei disoccupati ».

Mario Bologna

NELLA FOTO: veduta aerea dell'Olivetti di Pozzuoli

Le categorie dell'industria dopo i contratti / A colloquio con Pio Galli

Si gioca sulla produttività l'autunno dei metalmeccanici

ROMA — Non è difficile individuare i « temi caldi » di quest'autunno dei metalmeccanici. Dietro i « casi » Fiat e Olivetti ci sono le questioni della produttività, della competitività della nostra industria, della professionalità operaia, dell'organizzazione del lavoro. Il segretario generale della Fim, Pio Galli, entra subito nel vivo. Comincia con una notazione polemica: « Qui bisogna mettersi d'accordo su che cosa intendiamo per produttività ». Ma, intanto — dice — bisogna smetterla con la considerarla una rivendicazione del padrone. E' un problema anche del movimento operaio.

Oggi, tuttavia, il sindacato è sotto accusa per le sue rigidità dentro e fuori le aziende: la questione — si ricorderà — ha occupato settimane intere di negoziato contrattuale. Galli insiste: bisogna mettersi d'accordo sui termini. « Per i padroni — spiega — una maggiore produttività è da perseguirsi attraverso una diversa utilizzazione della forza-lavoro, il massimo di flessibilità, cioè, su tutti i fattori della produzione, oppure attraverso una maggiore intensificazione del lavoro. Il che significa maggiore quantità di lavoro, non maggiore produttività del lavoro da ottenersi con decisioni svincolate da esami congiunti. In parole povere: governo unilaterale della forza-lavoro e dei processi produttivi ». Resta da dire cosa è la produttività secondo il sindacato. Per noi — riprende Galli — deve essere il risultato di investimenti sugli impianti, sul prodotto e per il miglioramento dell'organizzazione del lavoro e deve esprimersi in una maggiore e migliore utilizzazione degli impianti ad esempio con nuove turnazioni al Sud.

« Ma non basta. Maggiore produttività è risultato di esami congiunti sulla qualità e quantità del lavoro soprattutto in presenza del cambiamento dei cicli produttivi che ridisegnano nuove e singole fasi del lavoro sia per gli operai che per i tecnici e gli impiegati. Interventi, quindi, sul-

Edili (1-1981)				Metalmeccanici (dal 1-3-1981)			
Grup.	Min.	Param.	Categ.	Min.	Param.	Categ.	Min.
I	497.483	176,0	7	500.000	200		200
II A	405.053	142,5	6	450.000	180		180
II B	372.402	131,0	5S	405.000	162		162
III	348.238	122,5	5	375.000	150		150
IV	318.389	112,0	4	330.000	133		133
V	294.276	100,0	3	310.000	124		124
			2	285.000	114		114
			1	250.000	100		100

Tessili (dal 1-3-1981)				Elettrici (dal 1-7-1981)			
Liv.	Min.	Param.	Categ.	Min.	Param.	Categ.	Min.
7	460.000	177,0	AS	615.400	201,0		201,0
6	400.000	153,0	A1	563.700	184,1		184,1
5	377.000	145,0	B1	445.600	145,5		145,5
4	323.000	124,2	B2	408.950	133,5		133,5
3	303.000	116,5	CS	368.050	120,2		120,2
2	284.000	109,2	C1	331.100	106,1		106,1
1	260.000	100,0	C2	306.200	100,0		100,0

Chimici (dal 1-1-1980)				Grafici (dal 1-1-1982)			
Liv.	Min.	Param.	Categ.	Liv.	Min.	Param.	Categ.
1.1	512.500	205	A	515.000	171,7		171,7
1.2	485.000	182	B1	460.000	153,3		153,3
2.1	390.000	156	B2	440.000	146,7		146,7
2.2	355.000	142	B3	415.000	138,3		138,3
2.3	330.000	132	C1	400.000	133,3		133,3
3.1	300.000	120	C2	372.000	124,0		124,0
3.2	275.500	111	D1	350.000	116,7		116,7
3.3	250.000	100	D2	336.000	112,0		112,0
3.3	235.000	94	D3	312.000	104,0		104,0
(primi 6 mesi)			E	300.000	100,0		100,0

l'organizzazione del lavoro, l'ambiente, la professionalità ».

A queste condizioni si riducono le cosiddette rigidità? « A queste condizioni — precisa Galli — non esiste la disponibilità del sindacato ad affrontare i problemi delle aziende né tanto meno a discutere momenti di flessibilità con le caratteristiche di eccezionalità previste dal contratto finalizzate a precisi obiettivi di politica industriale e dell'occupazione ».

Galli tira fuori un foglio con delle cifre: riguardano il costo del lavoro totale orario in alcune industrie europee dell'auto. Stiamo parlando, dunque, di competitività internazionale. Ricorrenti, anche

qui, le accuse sul costo del lavoro nel nostro paese. Le cifre fanno parte di una indagine compiuta dalle più importanti industrie automobilistiche e dicono che alla Fiat un'ora di lavoro (compresi gli oneri previdenziali e tenuto conto dei cambi della moneta) costa 5.995 lire; alla Volkswagen 10.514; alla Opel 10.614 lire e alla Ford 10.031 lire. Cosa dicono questi dati? Che il costo del lavoro « non è, come si vorrebbe far credere, l'elemento preminente per condizioni di maggiore competitività, né tanto meno rispetto all'inflazione poiché bisogna pur ricordare che l'aumento dei prezzi concorre, oltre al costo del lavoro, una serie di altre cause. Basta citare il costo del dena-

Questi i minimi salariali nei servizi e nell'industria

Firmati i contratti, trascorse le ferie la stagione sindacale si presenta densa di nubi. La crisi dei grandi gruppi industriali, gli attacchi all'occupazione, la gestione dei contratti, i rischi della recessione per la stretta energetica: è questo il grappolo di questioni davanti alle organizzazioni operaie.

Come si atterra il sindacato, quali risposte intende dare, quali scadenze ha davanti: queste (ed altre) domande abbiamo posto a tre dirigenti sindacali. Oggi pubblichiamo il testo del colloquio con Pio Galli segretario generale della Fim. Seguiranno le interviste a Nella Marcellino segretario generale della Fulca (Federazione unitaria dei lavoratori tessili) e al segretario nazionale del chimici-Fulca Nazzeno Coldagelli.

Qui a fianco, invece, pubblichiamo sei tabelle riguardanti altrettante categorie dell'industria e dei servizi. Sono i minimi di stipendio dopo gli accordi contrattuali conclusi nei mesi scorsi e i nuovi parametri salariali delle categorie professionali. A questi « minimi tabellari » bisogna aggiungere poi gli scatti di anzianità, la contingenza, gli elementi distinti della retribuzione (a.d.r.), le indennità e gli altri eventuali istituti frutto delle contrattazioni aziendali (al tutto vanno poi detratte le tasse).

Le date in parentesi indicano la decorrenza dei nuovi minimi tabellari (si va dal primo gennaio dell'81 degli edili al primo gennaio dell'82 dei lavoratori grafici (fonte: Conquiste del lavoro).

Ferme navi FS per la Sardegna Domani in sciopero i tranvieri

Da stamani bloccati anche i collegamenti con l'arcipelago toscano - I bus si fermeranno dalle 9 alle 13 per il contratto

ROMA — L'accordo sulla scalo mobile ha sdrummatizzato almeno in parte, lo stato di tensione nel settore dei trasporti. E' stato revocato infatti, come per tutti i pubblici dipendenti, lo sciopero che entro la fine della settimana avrebbero dovuto effettuare, in giorni diversi, i ferrovieri e i vigili del fuoco e che avrebbe portato al blocco rispettivamente del traffico ferroviario e di quello aereo. Rimangono, però, in piedi tutte le altre iniziative di lotta che non sono collegate con la vertenza del pubblico impiego. Ieri è iniziato un nuovo sciopero, articolato, di 36 ore del personale alberghiero imbarcato sui traghetti delle FS che fanno servizio fra Civitavecchia e la Sardegna. La vertenza è aperta da tempo ed è auspicabile che con l'incontro oggi al ministero dei Trasporti possano aprirsi le condizioni per una sua rapida conclusione. La Federa-

sindacati avevano trovato con l'azienda una soluzione alla quale la Toromar non ha fatto fede. Confermato è anche lo sciopero nazionale degli autotranvieri. Sarà effettuato domattina dalle 9 alle 13. Si fermeranno tutti i servizi urbani, quello alberghiero, lacustri e lagunari, le metropolitane, le ferrovie in concessione. La categoria è in lotta per il rinnovo del contratto di lavoro scaduto ormai il 31 dicembre '78.

Dopo la rottura del negoziato, avvenuta nelle scorse settimane, non si è avuto ancora un segnale certo di una sua pronta ripresa. C'è stato nei giorni scorsi un invito dei presidenti del CISPEL (aziende municipalizzate) e dell'ANCI (Comuni d'Italia) a riprendere « immediatamente » le trattative. Ma questo invito, osservano i sindacati unitari di categoria, è stato per ora ignorato dalle controparti, la Federturporti (aderente alla CISPEL), la FENIT, l'ANAC e l'Intersind.

In ogni caso, ha dichiarato il segretario degli autotranvieri CISL, Carnavale, sono in corso contatti per verificare le disponibilità delle aziende e per cercare di fissare una data per la ripresa del confronto. Non è da escludersi quindi, che possa essere sospeso, in caso di andamento positivo del negoziato, lo sciopero, pure di 4 ore, già indetto per il prossimo 3 ottobre, con modalità da definire in sede locale.

Anche i lavoratori stranieri potranno entrare nel sindacato

ROMA — La federazione Cgil, Cisl, Uil lancerà una campagna per l'adesione al sindacato dei lavoratori stranieri in Italia. Di questi lavoratori — dice il sindacato — bisogna parlare anche nei contratti perché abbiano la parità dei trattamenti con la manodopera italiana. Terza proposta avanzata da Giacomo Millello al convegno aperto ieri a Roma dalla Federazione unitaria, discutere con il governo e le amministrazioni locali, all'interno delle vertenze generali, delle questioni della casa, delle scuole e dei corsi professionali per i lavoratori stranieri. Non esistono cifre certe su questa immigrazione da « terzo mondo vicino » (sembra superata la cifra di 400 mila persone indicate dal Censis) ma è sicuro che il fenomeno è destinato a crescere.

Per la Mach bloccato il ponte Mestre-Venezia

VENEZIA — Il Ponte della Libertà che congiunge Mestre con Venezia, è stato bloccato ieri mattina da grossi autocisterne, ferme in particolare davanti all'Agip ed in via del Petroli. Il traffico è stato paralizzato per diverse ore. Oggetto dell'agitazione, la vicenda della rete di distributori di benzina della Mach, ex British Petroleum, ora di proprietà del finanziere bolognese Attilio Monti il quale spinge perché l'Agip in-

terverga per l'acquisto. L'agitazione non era, però, stata organizzata dal sindacato. Il volontario distribuito (in cui si diceva che la Mach non deve chiudere) portava, molto genericamente, la firma: « I dipendenti, i gestori, i rivenditori Mach ». Sembra che si tratti di una manovra di Monti, sia per il tipo di mezzi portati in strada, sia perché proprio oggi sulla Mach dovrebbe esserci a Roma un incontro fra Mon-

PASSAT DIESEL

con tutti i vantaggi del Diesel Volkswagen

CONTRA LA CORROSIONE
6 anni di garanzia

Sul filo del successo mondiale della Golf Diesel anche la grande confortevole Passat con lo stesso motore

1471 cmc, 50CV DIN di potenza, per una velocità massima di 142kmh, e un'accelerazione da 0 a 100kmh in 21,5 secondi, il più elevata in questa categoria di cilindrata.

Due carrozzerie. Una elegante, confortevole "grande" berlina a cinque porte per i lunghi viaggi. E la Familiar, una vettura con un vano di carico da 700 a 1460 litri per chi ha tanto da trasportare.

E per chi preferisce il motore a benzina: Passat 1300, 60CV, velocità massima 153kmh, Passat 1600, 85CV, velocità massima 173kmh, nelle versioni berlina e Familiar.

VOLKSWAGEN **c'è da fidarsi**

800 punti di Vendita e Assistenza in Italia. Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.