

# Oggi chiusi ristoranti e alberghi ma c'è chi «servirà» solo i clienti

La Confindustria ha confermato lo sciopero delle forchette dopo il fallimento dell'incontro di ieri col governo - Annunciata una circolare di Reviglio sull'applicazione della ricevuta fiscale

MILANO — Oggi è il primo marzo scatta la «serrata» decisa dalla Federazione pubblica esercizi (Fipe) Confindustria, il cui effetto pratico, cioè la chiusura di alberghi e ristoranti, dovrebbe risultare alla fine abbastanza ridimensionata, rispetto al gueresco capiglio con cui si partì, dalle numerose e importanti defezioni, che, se pure con accenti e motivazioni diversi, hanno di molto accorciato la lista delle adesioni. Ricordiamo, tra le altre, quella degli operatori turistici atonesini, la federazione degli albergatori Faia, gli operatori veneti affiliati all'Upav. C'è poi una defezione a metà, quella degli albergatori lombardi, in stato di agitazione anche loro, i quali «per evitare comportamenti di sleale concorrenza», pur non aderendo alla chiusura dei ristoranti, garantiranno «la somministrazione dei pasti ai soli clienti».



Gli albergatori lombardi chiedono un confronto «serrato ma corretto» col Ministero delle Finanze, soprattutto per avere dati sui criteri di applicazione delle nuove disposizioni. La Fipe-Confindustria ha confermato lo sciopero delle forchette, «che qualcuno lo chiama, perché insoddisfatta dall'incontro romano di ieri col Presidente del consiglio. «Dal colloquio con Cossiga non sono emerse concrete soluzioni — sostiene la Fipe — per quanto riguarda l'adozione di urgenti provvedimenti per avviare un'organica po-

litica di sostegno ai settori del commercio e del turismo, secondo un'esigenza condivisa da tutte le forze politiche con cui ci siamo confrontati in questi giorni, né purtroppo per il problema di una più semplice e corretta applicazione della ricevuta fiscale per ristoranti e alberghi che la categoria ha ribadito di accettare nel principio come valido strumento d'evita di una politica di riequilibrio tributario. Tale politica, evidentemente, la Fipe preferisce che resti confinata nel limbo dei «principi», a debita distanza

dalla dimensione delle pratiche attuazioni. Al ministro Reviglio, d'altra parte, sarebbe difficile rimproverare di non averci messa tutta per non ispirare i rapporti con queste categorie sociali. Il provvedimento originario è stato semplificato proprio per venire incontro alla marea di dubbi, angosce e perplessità, richieste di chiarimenti sulla pratica applicazione. Alcuni di questi dubbi forse fondati. Anche ieri, il Ministro ha firmato una nuova circolare esplicativa.

La circolare di Reviglio ha deciso di convocare la riunione della sua Giunta esecutiva. Si profila una «correzione» rotta e di compromessi da proporre alla Fipe? Vedremo la prossima settimana. E vedremo quanti aderiranno alla serrata di oggi. E sulla richiesta di semplificare la ricevuta fiscale con l'indicazione del solo ammontare totale, avanzata dalla Fipe? Questa richiesta, secondo l'unione dei consumatori, «si tradurrebbe in una duplicazione dell'onere amministrativo per il gestore, costretto ad accreditare prima il fisco e poi il cliente». Costi infatti continuerà a chiedere in ogni caso la compilazione integrale e analitica del conto per verificare l'esattezza, diversamente inidonea. Il cliente, insomma, ha diritto di sapere quanto gli è costato il dolce e quanto il primo, non solo il totale, «Arbitrario e strumentale», infine, è secondo questa organizzazione «il tentativo di far passare il consenso per il provvedimento del ministro Reviglio come un "linguaggio morale" della categoria degli esercenti». La vicenda della ricevuta avrà anche una coda spettacolare. Questa sera durante la trasmissione televisiva «Tam Tam» ci sarà un confronto diretto fra il ministro Reviglio e gli stessi livelli delle case straniere, che i lavoratori impiegati su impianti a doppio turno sono l'82,5% alla Fiat come alla Volkswagen (70% alla Peugeot, 74,2 per cento alla Renault), che i famosi «sabati di straordinario» non si fanno più da un anno nemmeno alla Volkswagen e gli operai si oppongono, resta il fatto che una scelta del genere sarebbe disastrosa per la stessa Fiat.

Infatti, il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

Il costo del lavoro diretto incide solo per il 20% sul costo finale dell'auto (il 60% è dato dai componenti ed il 20% da lavoro indiretto e spese generali), che il costo del lavoro in Italia è quasi metà di quello tedesco, che le giornate di lavoro annue sono meno in Francia e Germania che in Italia, che l'assenteismo alla Fiat è agli stessi livelli delle case straniere, che i lavoratori impiegati su impianti a doppio turno sono l'82,5% alla Fiat come alla Volkswagen (70% alla Peugeot, 74,2 per cento alla Renault), che i famosi «sabati di straordinario» non si fanno più da un anno nemmeno alla Volkswagen e gli operai si oppongono, resta il fatto che una scelta del genere sarebbe disastrosa per la stessa Fiat.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

# Alla Fiat lo spettro dei nippo-robot

Preoccupazione per l'accordo Nissan-Alfa - La discussione tra i delegati della Flm - E' possibile aumentare la produttività utilizzando meglio gli impianti - Gli errori commessi dal gruppo di Agnelli

Dalla nostra redazione TORINO — Metà dei robots costruiti in tutto il mondo vengono prodotti in Giappone. Un terzo di questi robots giapponesi vengono utilizzati nelle fabbriche di automobili. E, fra le industrie dell'auto nipponiche, la più progredita nell'impiego di nuove tecnologie è la Nissan, la casa che sta trattando un accordo con l'Alfa Romeo. Ecco perché alla Fiat sono preoccupati: rischiano di ritrovarsi in casa, in Italia, dei concorrenti che non solo sono aggressivi, ma padroni di tecniche più avanzate di quelle dell'industria italiana. Preoccupati e pentiti: per un mese i dirigenti dell'Alfa Romeo vennero a trattare in corso Marconi, ma i dirigenti Fiat li «snobbarono», perché pensavano ad un eventuale intervento all'Alfa soprattutto come pretesto per ottenere una banca di quattrini dallo Stato. Adesso che il «pericolo giapponese» si è fatto concreto, la Fiat tenta di rimettersi in corsa, con minori probabilità di spuntarla. Sono tante le «occasioni perse» dalla Fiat in questo modo, e non si tratta solo, come dice Agnelli, delle auto perse per gli scioperi contrattuali (che la stessa Fiat contribuì ad esasperare prolungando). Errori, scelte arretrate e sbagliate della Fiat sono state citate in gran numero, ieri, nella prima giornata di

discussione fra i 400 delegati del coordinamento Fiat della Flm. Nella relazione del coordinatore nazionale Vito Milano e negli interventi sono emerse significative concordanze con l'analisi sullo stato dell'industria automobilistica fatta dal nostro partito nel documento preparato per la conferenza dei comunisti sulla Fiat. Il settore dell'auto, ha detto Milano, resta e resterà a lungo centrale nella struttura industriale capitalistica. Resterà a lungo decisivo il mercato dell'area «forte» (Europa, Giappone e Nord America) che oggi rappresenta il 73% del mercato mondiale e sarà ancora il 60% nel duemila, secondo molte stime. Ma questo mercato fondamentale sarà sempre più mercato «di sostituzione», con tassi di sviluppo più limitati che in passato e competizione tra le industrie sempre più accanita. Sopravviveranno le industrie che sapranno adottare un nuovo modo di fare l'automobile: non più modelli diversi, ma pochi modelli base con molte varianti, allo scopo di ridurre i costi. Intrecci profondi, anche fra case diverse, nella produzione di componenti. Dislocazione razionale delle produzioni in stabilimenti di dimensioni ottimali, evitando fenomeni di gigantismo (come Mirafiori, Rivalta, Cassino) che generano sprechi e disconomie. Forte

sviluppo della ricerca e progettazione, automazione produttiva, utilizzo di nuovi materiali, applicazioni dell'elettronica all'auto, ecc. Sono proprio queste le cose che la Fiat non ha saputo avviare, anche perché negli ultimi anni ha dedicato più attenzione alle manovre finanziarie che ai problemi produttivi ed industriali. Altri esempi di errori della Fiat: una politica dei prezzi «suicida» (nei primi 7 mesi del '79 i listini Fiat sono rincarati del 19%, contro il 6% della Volkswagen, il 12% della Renault, l'8% della Citroen-Peugeot). Una insufficiente ed occasionale introduzione di innovazioni tecnologiche (il «Robogate», il «digitron», i robots ed altre innovazioni, pure importanti, interessano reparti che occupano solo l'uno per cento degli operai Fiat torinesi). Sul recupero di produttività, la relazione fa un'affermazione di notevole importanza: fermo restando lo attuale orario annuo, la Fiat è disponibile a discorsi di merito sull'utilizzo degli impianti e della forza-lavoro, all'introduzione di possibilità contrattuale di flessibilità e nuovi regimi di orario al Sud.

Ma non si pensi a recuperare produttività e ridurre i costi sfruttando di più i lavoratori. A parte il fatto che il costo del lavoro diretto incide solo per il 20% sul costo finale

dell'auto (il 60% è dato dai componenti ed il 20% da lavoro indiretto e spese generali), che il costo del lavoro in Italia è quasi metà di quello tedesco, che le giornate di lavoro annue sono meno in Francia e Germania che in Italia, che l'assenteismo alla Fiat è agli stessi livelli delle case straniere, che i lavoratori impiegati su impianti a doppio turno sono l'82,5% alla Fiat come alla Volkswagen (70% alla Peugeot, 74,2 per cento alla Renault), che i famosi «sabati di straordinario» non si fanno più da un anno nemmeno alla Volkswagen e gli operai si oppongono, resta il fatto che una scelta del genere sarebbe disastrosa per la stessa Fiat.

Infatti, il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

# PCI: per i trasporti non c'è più tempo da perdere

Un documento del Dipartimento economico-sociale del partito - Il governo ripropone la politica delle autostrade e lascia decadere ferrovie e servizi pubblici - Crisi economica e energetica

ROMA — Sono indispensabili e urgenti una serie di misure e provvedimenti che si vuole evitare nei prossimi anni un continuo aggravamento della crisi dei trasporti e un declino drammatico del trasporto pubblico, proprio nel momento in cui le condizioni economiche del Paese e la crisi energetica richiedono una decisa inversione di marcia. E' ciò che afferma il documento approvato dal Dipartimento economico-sociale del comitato centrale del PCI con le proposte di soluzione dei «punti di crisi del sistema dei trasporti». «Le conseguenze di una politica dei trasporti densa di errori e gravi ritardi del governo — afferma la nota — hanno accumulato sul territorio nazionale strozzature e punti di crisi del sistema dei trasporti che riguardano importanti e vitali direttrici di traffico, le grandi relazioni internazionali, il Mezzogiorno, il collegamento tra le aree produttive». Gli aspetti salienti di questa crisi sono: grave decadenza del sistema ferroviario, rete autostrada-

le per molti aspetti eccessiva e superflua, inadeguato e incoerente sviluppo della viabilità ordinaria, serie carenze del trasporto aereo, porti e collegamenti marittimi inadeguati. Il governo — rileva il comunicato — cerca di fronteggiare questa situazione con proposte di legge per il completamento di tronconi autostradali e di sanatoria del passivo accumulato dalle autostrade che «in molti casi ha condotto le società concessionarie sull'orlo del fallimento». E' una risposta «che i comunisti giudicano del tutto inadeguata e, se possibile, isolata, addirittura pericolosa». «Mentre appaiono utili e necessari per molti aspetti il nuovo collegamento stradale tra il collegato del Frejus e la pianura padana, il completamento dell'«autostrada dei torfani» che collega i porti tirrenici con i passi del Sempione e del Gottardo e il nuovo raccordo tra le autostrade Firenze-Roma e Roma-Napoli — è detto nel comunicato — dalle proposte governative sui completamenti autostradali e vanno

colti i finanziamenti per il raddoppio Torino-Savona il cui onere spetta alla società proprietaria (FIAT-ndr) e si debbono invece essere investite e opere essenziali quali il completamento della Messina-Palermo e della E-7 (Roma - Perugia - Ravenna - Venezia)». E' altresì necessario e urgente che il Parlamento sia informato subito nel dettaglio e possa immediatamente discutere, degli impegni finanziari assunti sin dal 1978 con scadenza triennale per il piano della viabilità ordinaria (nel quale emerge l'«eccezionale» completamento dell'Anelli tra Pisa e Grosseto) per il piano delle opere portuali e il finanziamento per il completamento delle opere: il potenziamento delle strutture portuali deve infatti essere coerente con lo sviluppo delle strutture complessive di trasporto del retroterra». Dalla politica governativa e dalle iniziative prese dallo esecutivo emerge una tendenza a rilanciare la costruzione delle autostrade, mentre va avanti il decadimento delle ferrovie, «a spostare

risorse nazionali verso alcune regioni del Nord, tradiscono le linee di tendenza che corrispondono ai reali interessi del Paese». Bisogna avviare a questi ritardi e rilanciare una politica dei trasporti valida e adeguata alle esigenze nazionali». Soltanto, quindi, se «saranno poste in un contesto diverso» le proposte del governo «possono essere approvate dal Parlamento». «Nei giorni scorsi il governo, con circa un anno di ritardo, ha varato il piano integrativo per le ferrovie per una spesa complessiva di circa 10 mila miliardi per il periodo 1980-81 (in origine 1979-84) già definito dal Parlamento nella precedente legislatura. Nessun indugio ulteriore ci deve essere per la presentazione alle due Camere, così come deve essere garantito al provvedimento un «iter» rapido, sconfinando tutte le eventuali manovre sabotatrici. Il piano oltretutto realizzato nel Mezzogiorno investimenti senza precedenti. Nessun ulteriore ritardo è ammissibile per la riforma delle FS». E' altresì necessario — di-

ce la nota del PCI — che nel rispetto dei termini di legge e degli impegni assunti alla Conferenza nazionale dei Trasporti «il governo presenti immediatamente al Parlamento il piano di riorganizzazione delle ferrovie in concessione che devono essere trasferite alle regioni e il progetto finalizzato per la navigazione di cabotaggio che avrà grande rilievo assue per il Mezzogiorno». Infine è «assolutamente necessaria e urgente l'approvazione in Parlamento della legge quadro sui trasporti regionali che istituisce anche il Fondo nazionale. Questa legge che è stata elaborata unitariamente dalla commissione Trasporti della Camera e della Camera, da una parte l'attuazione dei piani regionali e dei processi di programmazione, dall'altra la base essenziale e insostituibile per trarre questo settore dalla attuale crisi finanziaria e di gestione e per garantirgli un ruolo adeguato». Su tutti questi problemi i comunisti «sollecitano il confronto, la discussione tra le forze politiche e sociali».

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

# Slitta ancora l'incontro per la riforma FS

Il nuovo incontro con il Presidente del Consiglio per la definizione del documento di base per la riforma delle FS, secondo fonti ufficiali, potrebbe tenersi nel pomeriggio del 22 febbraio, subito dopo la conclusione del congresso DC. Al sindacato (confederazioni e federazioni di categoria) non è giunta, comunque, alcuna convocazione.

Si sottolinea anzi — come afferma una nota della Fisi-Cgil — l'inesplorabile ritardo del governo sia nella messa a punto del documento base (la stessa, affidata al sottosegretario ai Trasporti, Degan, è ben lungi dall'essere ultimata), sia sulla data per l'incontro a Palazzo Chigi. Questo si sarebbe dovuto tenere — secondo gli impegni di Cossiga — all'inizio della settimana. Se non si arriverà subito ad una definizione dell'incontro e del documento, la Fisi-Cgil proporrà alle altre organizzazioni sindacali una ripresa della lotta.

# Prodotti petroliferi: oggi si riunisce il Comitato prezzi

Il metodo prevede che i prezzi interni siano costantemente allineati a quelli presenti sui mercati europei, per evitare che eventuali quotazioni più alte all'estero facciano scarseggiare i prodotti sul mercato italiano. Le nuove norme stabiliscono che il CIP deve intervenire e riallineare i prezzi italiani con quelli praticati sui mercati europei ogni qual volta si riscontrerà una differenza del 4%.

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

# Armani, Petriccione e Irti nel comitato di presidenza IRI

Il comitato di presidenza IRI è stato costituito dal presidente del Consiglio, Pietro Scelto, ed il vicepresidente dell'istituto, Pierluigi Lombardini, ha già presentato una sua proposta di regolamento. Il ministro avrebbe indicato il prof. Filippo

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.

# Contratto tranvieri: trattative difficili al ministero del Lavoro

Al ministero del Lavoro sono riprese ieri le trattative per la stesura definitiva del contratto di lavoro degli autotranvieri. La riunione alla presenza del sottosegretario Paolo

Il vero problema della produttività non consiste nel far lavorare di più gli operai, ma nell'utilizzare meglio gli impianti, modificando radicalmente l'attuale disorganica organizzazione del lavoro e superando le attuali linee di montaggio rigide, sostituendole con impianti flessibili che possano essere adattati rapidamente alla costruzione di modelli diversi. Oggi gran parte degli impianti Fiat sono sottoutilizzati (anche solo al 30%) perché talmente «rigidi» che possono servire per un solo tipo di auto e, quando le macchine restano ferme, non vengono utilizzati.