

Lecture strumentali del rapporto presentato dalla commissione Prodi

Meno operai per fare più auto?

Mercato, innovazioni tecnologiche, utilizzazione degli impianti, razionalizzazione dell'industria dei componenti: tutto scompare nella campagna di stampa orchestrata in questi giorni

A Zama, una quarantina di chilometri a sud di Tokio, la Nissan fa 1300 auto al giorno (tra tre volte quelle che escono da Pomigliano) con 67 addetti per turno. Un inviato del Washington Post va a vedere gli impianti. E si guarda bene dallo scrivere sul suo giornale che se l'anno scorso la produttività nell'industria giapponese dell'auto è aumentata del 12 per cento, mentre è calata quella americana, è colpa del fatto che negli e portoricani di Detroit lavorano troppo poco. Non può non accorgersi che qui sono in gioco automazione, robot e investimenti. Hai voglia a licenziare a decine di migliaia come fanno alla British Leyland, ma gli esperti britannici sono costretti ad ammettere che ci vuole ben altro, in termini di strategia produttiva, per superare un divario produttivo pro capite che oggi è in Giappone quadruplo che nel Regno Unito e si avvia a raddoppiare un'altra volta nel prossimo quinquennio. I francesi possono anche a volte dar la colpa a quegli sfaticati di algerini e vietnamiti che creano sulle linee della Citroën, ma devono poi accorgersi che il successo giapponese è dovuto anche al fatto che gran parte dei componenti viene costruito altrove e da altri operai. I tedeschi potrebbero essere fieri del fatto di riuscire a produrre un 26 per cento in più di auto con un 4 per cento in meno di «sporchi e ingombranti» turchi, spagnoli e jugoslavi. Ma, guarda un po', si danno un mondo da fare sul terreno della ricerca per diminuire i consumi energetici e per strategie di lungo respiro. Qui da noi invece è diverso. Sembra quasi si siano

Intanto la Fiat apre le ostilità con la FLM



Romano Prodi

passati la voce. Il «documento Prodi» diceva un sacco di cose sulle crisi dell'auto. Ma i più autorevoli commentatori dei grandi giornali delle capitali dell'auto pare abbiano letto una sola: che in Italia si fanno troppo poche auto con troppi operai. In quel rapporto ci sono tante tabelle dense di dati. Se ne prende in considerazione una sola: che dal 1972 al 1977 in Italia la produttività è scesa del 12 per cento, del 7 per cento in Gran Bretagna, mentre è aumentata del 35 per cento in Giappone, del 26 per cento in Germania, del 24 per cento in Francia. Sono cifre abbastanza vecchie. E non proprio inedite. Significano molte cose, e cose diverse da paese a paese. Ma i commentatori dei nostri giornali non hanno dubbi: bassa produttività vuol dire che si lavora di meno, con meno ore. Di tutto il resto — merca-

to, innovazioni tecnologiche, razionalizzazione degli impianti, utilizzazione dell'industria dei componenti, ricerca sui temi su cui si combatterà negli anni '80 la guerra dell'auto, programmazione dei modelli: tutte cose su cui si concentra il documento Prodi — già non si parla più. Anzi, gli altri argomenti vengono accantonati con fastidio. Tanto quelle cifre indicano chiaramente i colpevoli. Chi oserà contestare la sacralità dei numeri e delle percentuali? E' bene intendersi: problemi di produttività del lavoro nella industria italiana ne sono. Così come potrebbe essere messa in discussione l'«efficienza sociale» dell'attuale rapporto tra salari e produttività. Sono problemi che le stesse organizzazioni sindacali non si nascondono e su cui è in corso una seria discussione. Ma dar da intendere «che il futuro dell'industria italiana dell'auto-

ROMA — La FLM chiederà al governo (non appena avrà ottenuto la fiducia della Camera) un incontro sui problemi del settore auto in vista della definizione del «piano auto» e delle decisioni sull'accordo Alfa-Nissan. Nel rilevare le lacune del documento della «commissione Prodi», la FLM sollecita una programmazione del settore che tenga conto di priorità quali il risparmio energetico, la ricerca di dispositivi antinquinamento e un coordinamento nel campo della componentistica (i componenti rappresentano il 80% del valore di cinquecento veicoli), su vie già percorse in altri Paesi, come la Francia, dove motori e altri componenti (scatole del cambio, dello sterzo, ecc.) sono prodotti in impianti congiunti. La FLM ribadisce il proprio assenso ad un accordo tra l'Alfa e la Nissan. E su questo punto insiste anche, in un articolo su «Rassegna sindacale», il segretario aggiunto dell'organizzazione Ottavio Del Turco, polemizzando contro i «voti» nei confronti dell'industria pubblica. Alla FIAT, intanto, si segnala l'inizio dello scontro con i sindacati nella vertenza sull'organizzazione del lavoro. 500 operai che montano la «132» a Mirafiori sono stati «messi in libertà» per quattro ore (dalle 10 alle 14). L'azienda motiva la decisione con il rifiuto di spostare due dipendenti. In realtà, ancora una volta, all'origine della vicenda ci sono errori di programmazione (si vendono meno 131, 132 e 127, mentre per la «Panda» si attendono 8 mesi e c'è carenza sulla linea della Lancia Delta) cui la FIAT si rifiuta di rispondere, come invece propone il sindacato, anche in termini di organizzazione del lavoro su una linea faticosa come quella della «132».

mobile si decida sul far lavorare di più un numero minore di operai, sulla produttività dal lavoro e basta, è meno che fermarsi agli argomenti di propaganda. A volte argomenti di questo tipo li tirano fuori anche gli industriali americani, francesi, britannici, quando si tratta di affrontare la controparte sindacale. E siccome tutto il mondo capitalistico è paese, lì si può comprendere. Ma quando si tratta di passare ad argomentazioni un po' più serie, lì si vede ragionare — è il caso degli economisti industriali americani — sul peso che nel mancato incremento della produttività ha l'incertezza di strategia determinata dall'inflazione o la stagnazione degli investimenti. Sarà perché coi ritmi «da negro» ci hanno già propinato e anche col licenziare 350.000 operai in una botta sola, come nel 1975; fatta sta che le multinazionali a-

sempre cercato di fare — una concorrenza fastidiosa come quella dell'Alfa Sud, anziché proporre politici seri per convivere. Può darsi che, ancora, che nella prospettiva di una boccata d'ossigeno nell'immediato, preferisca puntare ancora una volta sull'inflazione, sulla possibilità di ritoccare i listini all'interno e di guadagnare «competitività» all'estero attraverso una nuova svalutazione della lira, anziché su programmi a più lungo scadenza. Può darsi che sulle strategie di più ampio respiro sia ancora molto incerta, scottata dagli errori di valutazione del passato e indebolita dagli scontri interni. Può darsi infine, che nelle attuali condizioni dell'industria automobilistica italiana costi tutto sommato di più fare le Ritmo o la 131 con la monomania e la fatica fisica tradizionali. Può darsi che tutti questi argomenti — spingano a «cambiar discorso» rispetto ai problemi di ben più ampia portata sollevati — pur in termini necessariamente schematici — dallo stesso documento della commissione Prodi. A rinviare, sulla base di accertazioni «propagandistiche» i temi reali su cui c'è da scegliere. Ma è difficile — ripetiamo — pensare che a corso Marconi, e sui giornali che sono in qualche modo sensibili all'aria che tira, in quelle parti, credano davvero che anche questa volta il paese sia disposto a «parlare d'altro», a rinviare scelte decisive che interessano il futuro di un'industria come quella dell'auto, a lasciare «correre» speranze micidiali come quelle dell'inflazione e della svalutazione, in attesa dei comodi loro.

Siegmund Ginzberg

Dollaro e marco in ribasso Si ritorna all'oro

Ospedalieri: riprendono le trattative, ma sciopera la Cisa

ROMA — Riprendono domani le trattative tra il governo e i sindacati sui contratti del pubblico impiego. Il ministro della Funzione pubblica Gianini ha invitato ieri ai responsabili del pubblico impiego della CGIL, CISL, UIL un fonogramma per fissare l'incontro che dovrà servire a definire un programma di riunioni dedicate appunto ai contratti del pubblico impiego e in particolare a quello degli ospedalieri. Sono, infatti, gli ospedalieri la categoria più impegnata nel contratto e ieri si è riunita la Federazione dei lavoratori ospedalieri (FLO) con i responsabili delle Confederazioni sindacali (Giunti, Bugli e Romel) per fare il punto sulla situazione. «Noi chiediamo al nuovo governo — hanno detto i sindacalisti — un impegno che porti a un rapido sviluppo delle trattative per concludere rapidamente le vertenze degli enti locali e degli ospedalieri, sia per le altre categorie».

ROMA — Sia il dollaro che il marco sono venuti ieri a trovarsi in posizione di debolezza sui mercati internazionali, pur avendo il dollaro registrato un apprezzamento sul marco (perché debole) e sulla lira che è agganciata al marco. Il Tesoro degli Stati Uniti ha sottoscritto ieri una emissione di un miliardo di marchi del Tesoro tedesco, a titolo di sostegno reciproco. La Bundesbank è intervenuta con 20 milioni di dollari per calmare le acque. Negli Stati Uniti si era avuto già lunedì un grosso cedimento della borsa valori di New York, il cui indice principale era sceso di 15 punti, attestandosi a quota 768. Invece del possibile aumento ulteriore del tasso di interesse si sono avute indicazioni di ribasso, con i buoni del Tesoro scesi dal 15 al 14 per cento. Le ripercussioni sono selvitiche: a Parigi il dollaro ha perduto ieri l'1,3 per cento nei confronti del franco. Perdite anche col franco svizzero. In rialzo invece la quotazione nei confronti del marco tedesco, il quale risulta indebolito dal secondo disavanzo mensile consecutivo nella bilancia dei pagamenti. Nel mese di febbraio la bilancia della Germania segna un deficit di 3.338 milioni di marchi (gennaio: 3.884 milioni di marchi). Si prevede che i disavanzi continueranno nei prossimi mesi, basandosi sulla esperienza della stagionalità. I tassi di interesse tedeschi sono giudicati volutamente bassi. Lo stesso presidente della banca centrale tedesca insiste nel dire che il dollaro è ora sopravvalutato di molto, per cui non resta che attendere il suo sgonfiamento. La lira ha seguito il marco, anziché le altre valute del sistema monetario europeo, portando il cambio col dollaro a 910 lire e perdendo posizioni verso le altre valute europee. Il franco francese ha superato ieri le 300 lire. Le notizie della rottura con l'Iran hanno influenzato di più, d'altra parte, i paesi dipendenti maggiormente dalle importazioni di petrolio. Così lo yen ha subito ulteriori perdite, superando i 260 yen per dollaro, in quanto il Giappone è importatore di elevate quote dall'Iran, oltre che coinvolto in una serie di grossi progetti iraniani. Da Teheran si minaccia l'embargo qualora il Giappone segua gli Stati Uniti nelle sanzioni economiche. Il «segnale» della crisi iraniana si è però ripercosso più sull'oro che sulle monete. Il ritorno della speculazione sull'oro è stato fulmineo, con aumento attorno ai 40 dollari in una giornata. Nelle passate settimane la speculazione era rientrata sulle posizioni elevate, ma considerate solide, dei 400-500 dollari per oncia. Ieri le quotazioni sono scese a 528 (Londra) e 532 (Zurigo) dollari per oncia. L'equivalente italiano è di oltre 15.500 lire per grammo. L'acquisto dell'oro viene definito «acquisto della paura». Esiste, però, anche una base economica. Nessuna moneta si presenta oggi come meritevole di essere utilizzata come «deposito di valore». Se i cambi tendono all'equilibrio tra loro, per compensazione dei differenti tassi scontati di inflazione e degli interessi praticati, nondimeno il loro potere di acquisto rispetto al paese emittente non promette niente di buono. Gli indicatori dicono che gli Stati Uniti sono già in recessione.



Braccianti e magistrati discutono della lotta al terrorismo

ROMA — Con assemblee, attivi e iniziative pubbliche la Federbraccianti sta mobilitando le proprie strutture a sostegno della petizione nazionale contro il terrorismo lanciata, il mese scorso, da Carmignano, il piccolo centro del Salento che ha dato i natali a Maurizio Arnesano, giovane agente di polizia ucciso dai terroristi il 6 febbraio a Roma. Proprio nel nome di questo «figlio povero del Mezzogiorno», la Federbraccianti sottolinea come «la nostra attiva presenza nel grande fronte di lotta, che vede in prima fila la Federazione Cgil, è un impegno di democrazia e politica che non può essere tradito dalle gloriose tradizioni di lotta per la libertà e la democrazia proprie dei braccianti e dei salariati agricoli del nostro paese». Con questa mobilitazione straordinaria la Federbraccianti vuole aprire un dibattito politico di massa tra braccianti e le popolazioni delle campagne. Particolarmente significativo l'incontro con i rappresentanti della magistratura organizzato per sabato prossimo a Catania. Nei giorni scorsi l'appello è stato firmato dall'intera segreteria della CGIL (nella foto).

insistono per conoscere quali sono i suoi piani nel settore traghetto. E poi ci sono le società Italia e Adriatica, del gruppo Finmare: per la prima si sollecita lo scioglimento del nodo relativo alla linea del Sud Pacifico, per la seconda lavoratori e organizzazioni sindacali aspettano ancora una risposta della Finmare e del ministero della Marina mercantile al piano di ristrutturazione e sviluppo presentato nella seconda metà dello scorso anno. «Intendiamo andare a confronto diretto col governo e le associazioni degli armatori pubblici e privati — dice D'Agnano — per richiedere un più razionale utilizzo degli strumenti di intervento nel settore (finanziamenti e crediti a tasso zero), per evitare acquisti all'interno di ogni singolo settore e pericolose concorrenze tra società pubbliche e società private, e per percorrere, sia pure con gradualità, la strada del coordinamento e della programmazione».

Giuseppe Tacconi

Da un lato 535 miliardi liquidi dall'altro 18.000 alloggi fermi...

I fondi delle assicurazioni e degli enti restano in banca - Avvoltoi sul fallimento Caltagirone - Due ministri prigionieri delle pretese delle congreghe speculative

Table with 7 columns: Year (1977-1980), RCA-auto, DANNI, TOTALE. Shows increasing trends in insurance reserves and damages over time.

«vigilante», avesse loro impartito direttive sull'applicazione della legge. E se il ministro dei Lavori Pubblici responsabile per il programma-casa, si fosse «svegliato». Il governo sembra essere, cioè, prigioniero delle pretese e dei ricatti da parte di istituti che raccolgono ingenti quote di risparmio della popolazione, in regime di concessione e di protezione tariffaria, e che vogliono poi usarlo speculando al massimo: persino sul rinvio degli investimenti.

In parallelo a questi accantonamenti monetari si verifica una situazione come quella dei 18 mila appartamenti del fallito gruppo Caltagirone, in parte prossimi al completamento ed in parte appena messi in cantiere. Questi 18 mila appartamenti possono essere sottratti al fallimento, affidati ad uno o più consorzi di imprenditori, completati ed offerti al pubblico in un breve giro di tempo. Cinquemila di questi appartamenti si trovano a Roma, gli altri in altri cen-

tri. La possibilità tecnica di fare l'operazione esiste, sia per iniziativa dei curatori del fallimento sia con una apposita legge. Imprese e inquilini pronti a rilevare gli appartamenti ci sono, compresi consorzi cooperativi. Il 22 aprile, in una riunione dei consigli di azienda dei gruppi Immobiliare, Caltagirone e Geminhosi, queste ipotesi di separazione dell'attività progettuale-costruttiva dalle speculazioni finanziarie saranno presentate nei dettagli tecnici. Tuttavia esse so-

no, per quanto ne sappiamo, su tavoli di chi deve decidere. Le fonti di finanziamento non mancano. Perché non si decide? Una delle ragioni sta nella solita muta di avvoltoi che si forma attorno ad ogni fallimento, probabile o dichiarato. Nel caso delle società Caltagirone i 18 mila appartamenti formano blocchi di centinaia di appartamenti ognuno, talvolta di migliaia. Qualora si vada all'asta fallimentare si avrebbe — a parte il tempo che dovrà tra-

Marittimi: domani sciopero generale

L'intera flotta italiana è in crisi - Il caso dell'Italia crociere - La Traghetti del Mediterraneo ha ritirato in questi giorni tre navi della linea per la Sardegna

pubblica e privata — ci ha detto — alla luce della grave crisi che ha colpito alcuni settori vitali dell'economia marittima: traghetti, crocieristico e linee commerciali transoceaniche. In quest'ambito ci proponiamo di approfondire l'esame sui livelli occupazionali e sulla professionalità, tenendo conto dello sviluppo tecnologico e delle sue conseguenze sul mercato del lavoro. E' noto infatti che lo sviluppo tecnologico ha crea-

to due mercati del lavoro: uno altamente specializzato, in cui si registrano notevoli carenze di personale, e il secondo più tradizionale. Due mercati che non si integrano più. Per quanto riguarda lo stato della flotta mercantile notevole sono le preoccupazioni provocate dallo stato di crisi in cui versano non poche società di navigazione. In primo luogo c'è l'Italia crociera internazionale (ICI) il cui li-

quidatore, dottor Tito Olivari, chiederà al Presidente del Tribunale civile di Genova di accordare la proroga al 30 aprile chiesta dal consiglio di amministrazione nell'assemblea di mercoledì scorso, questi venti giorni di respiro sono necessari per accertare la disponibilità della Bastogi e dei Costa a entrare nella società evitando il fallimento e salvaguardando, quindi, 1400 posti di lavoro. Non meno preoccupante è

dei lavoratori dipendenti che furono licenziati per motivi politici e sindacali dalle imprese private (art. 5 della legge 15-2-1974 n. 30); 3) degli ex dipendenti della Difesa, licenziati per motivi politici e sindacali tramite il non-rinnovo del contratto o che si avvalsero dell'esodo volontario in previsione del non-rinnovo del contratto o in previsione di un imminente trasferimento (legge 214). Gli interessati possono rivolgersi ai patronati provinciali INCA e ai sindacati pensionati e statali confederali.

Recuperi pensionistici: il 12 scadono i termini

ROMA — Il 12 di questo mese scadono improrogabilmente i termini per presentare le domande per regolarizzare le posizioni assicurative: 1) dei dipendenti di partiti politici e dei sindacati (art. 2 e 8 della legge 11-6-1974 n. 252); 2)

Alla Solvay soldi più straordinari uguale a riduzione degli organici

lariale i lavoratori dovrebbero garantire 150 ore di straordinario ciascuno all'anno; se le ore di lavoro extra risultano inferiori, anche il compenso proporzionalmente su base di studio né di quelli in via di definizione, ma soltanto di piani «sicuri» per i quali si sono realizzate le condizioni; come dire che restano in alto mare le 500 assunzioni previste dal piano d'investimenti concordato con gli enti locali e la Regione Toscana. La Solvay, dunque, si arroga persino di decidere quali debbono essere le funzioni e i compiti del sindacato. Ma le iniziative di lotta articolate decise e attuate dai lavoratori (cui l'azienda ribatte con vere e proprie provocazioni come la sospensione di 500 lavoratori) dicono che la Solvay non ha sbagliato solo i conti del salario.

Giovanni Nannini

Da un lato 535 miliardi liquidi dall'altro 18.000 alloggi fermi... (repeated text)

Dalla nostra redazione GENOVA — Giornata di lotta, domani, per i marittimi italiani. Lo sciopero — indetto dalla Federazione unitaria marinara e dalle Federazioni dei trasporti Cgil, Cisl e Uil — sarà di ventiquattro ore e impegnerà tutti gli equipaggi delle navi mercantili di bandiera italiana in partenza dai porti nazionali. Il personale amministrativo delle società di navigazione e l'intero settore marittimo-porale: rimorchiatori, bunkeraggio, pilotine e marittimi-edili. Ci sono tuttavia una serie di cominciarono a fermarsi questa sera. Nella stessa giornata di giovedì, alle 9, nel salone della Casa del marinaio di Genova, si riunirà il comitato direttivo nazionale unitario della Federazione marinara allargato agli attivisti e ai delegati di bordo. Quali i temi in discussione? Lo abbiamo chiesto al compagno Franco D'Agnano, segretario della Filt Cgil ligure. «Discuteremo lo stato complessivo della flotta italiana,