

L'ombra della FIAT sulla trattativa a palazzo Chigi

«Il governo intervenga subito», dice il PCI

Preoccupate reazioni nel sindacato e tra le forze politiche - Il ministro del Lavoro: nessun provvedimento a scatola chiusa - Sorpresa in Confindustria - All'Alfa: «Il mercato tira» - La CGIL: «Il provvedimento ha il chiaro carattere di manovra e di pressione politica»

Entro un mese si va all'accordo Alfa-Nissan

ROMA — Potrebbe esser dato entro poco più di un mese il via definitivo all'accordo Alfa-Nissan (così pesantemente contestato dalla Fiat) che prevede la realizzazione in Italia di 60 mila vetture-anno da immettere sul mercato europeo. È la prospettiva emersa ieri alla riunione della commissione interpartimentare per la riconversione industriale e le partecipazioni statali dedicata (come la seduta della Camera di martedì scorso) alla valutazione della ipotesi di intesa tra la casa automobilistica italiana e quella giapponese.

Riferendosi alla commissione, il presidente dell'IRI Pietro Sette ha annunciato infatti che il comitato di presidenza del gruppo si pronuncerà entro 10 giorni sul programma strategico di risanamento dell'Alfa di cui è parte essenziale appunto l'intesa con la giapponese Nissan. Toccherà poi al comitato interministeriale per la programmazione economica (CIFE) esprimere il definitivo giudizio sul piano e sull'accordo (la decisione sarà uno stralzo anticipatore del futuro piano auto): il che avverrà entro la metà di giugno, ha precisato il ministro per le Partecipazioni statali Gianni De Michelis rilevando che l'accordo Alfa-Nissan è emerso in commissione «un orientamento di largo favore».

Sulle prospettive e la convenienza economica della intesa («un buon affare che l'Alfa non deve assolutamente perdere») ha ribadito per i comunisti Andrea Margheri) ha riferito alla commissione anche il presidente della casa automobilistica del gruppo IRI Ettore Massacesi.

Tutta la meccanica della nuova vettura sarà italiana e per la sua costruzione è previsto un nuovo stabilimento dell'Alfa-Sud per la cui localizzazione si sono manifestati ieri in commissione i primi contrasti tra le parti: alcune parti della carrozzeria saranno fabbricate dalla Nissan e montate nella nuova fabbrica, ciò che consentirà un risparmio di 150-200 miliardi, quanto sarebbe costato realizzare la linea di montaggio per le presse. Massacesi ritiene che l'accordo con la Nissan permetterà all'Alfa-Sud di realizzare «consistenti» attivi di bilancio a partire dal 1984-85.

g. f. p.

ROMA — Le coincidenze sono davvero troppe. La FIAT ha deciso il massiccio ricorso alla cassa integrazione 24 ore dopo la discussione in Parlamento sull'affare Alfa-Nissan, nello stesso giorno in cui il coordinamento sindacale si riuniva per lanciare la vertenza integrativa di gruppo e alla vigilia dell'incontro tra la Federazione Cgil, Cisl, Uil e il governo. Di qui i sospetti, oltre che all'Alfa, «L'attacco della FIAT potrebbe essere l'avanguardia di un attacco politico più generalizzato, anche a livello governativo», ha sostenuto Muraro, della CGIL piemontese. E il socialista Cicchitto ha parlato del pericolo di «un quadro di involuzione dei rapporti sociali e sindacali».

Il governo sapeva? In ogni caso, intende promuovere un ordinato regime di relazioni industriali nell'azienda dell'auto? E quali provvedimenti palazzo Chigi intende assumere, resistendo a ogni pressione, per affrontare la crisi dell'industria dell'auto nel suo complesso e nel quadro di una seria politica economica? Timori e preoccupazioni che il PCI ha raccolto in una circostanza interrogazione (primi firmatari i compagni Chiaromonte, Perna e Pecchioli) che chiama il presidente del Consiglio a chiarire in Parlamento tutti i retroscena della vicenda e ad agire senza ambiguità.

Già oggi il governo dovrà del chiarimenti al sindacato. La decisione della FIAT ha proiettato un'ombra inquietante sul tavolo di trattativa. Ieri il ministro del Lavoro, Foschi, ha tenuto a precisare che non intende accettare a scatola chiusa nessuna richiesta di cassa integrazione della FIAT, proprio per il rischio che questa diventi uno strumento di pressione nel

la definizione sia dei rapporti di lavoro sia delle politiche industriali. Del resto, la piattaforma che il sindacato torna a discutere oggi con il governo (dopo mesi di vuoto di rapporti) accente alle rivendicazioni legate a problemi immediati: in primo luogo, l'adeguamento secco degli assegni familiari — avanza richieste di misure di programmazione in tutti i settori produttivi. Il ministro del Bilancio, poi, ha precisato ieri che nell'incontro odierno saranno discusse con il sindacato le linee di fondo del piano economico del governo. In questo ambito, evidentemente, rientrano anche i problemi dell'industria dell'auto esplosi così clamorosamente dalla strumentale iniziativa della FIAT.

E' stata la CGIL a rilevare come nel provvedimento della FIAT prevale «il carattere di manovra e di pressione politica, e non solo sul mercato e sui lavoratori, dal momento che è all'ordine del giorno il tema del programma dell'auto nell'ambito della programmazione economica nazionale e che tanto rilievo ha la questione dell'accordo Alfa-Nissan». Non è certo questo il clima adatto per un incontro triangolare sindacato-governo-FIAT come la UIL propone. Osserva Morese, della FIM-CISL che la decisione della FIAT «è segno che non intende trattare con il sindacato». La FLM sostenendo la vertenza integrativa indica questa sede per un confronto immediato. Anche la CGIL ripropone «l'urgenza del confronto fra impresa e sindacato sulla base della piattaforma aziendale».

D'altra parte la Confindustria (che è apparsa e sorpresa) ha fatto sapere che la questione sarà affrontata come primo punto all'ordine del giorno del prossimo incontro che il vertice confindustriale avrà la settimana prossima con il governo.

Un fatto è certo: il governo — come chiede il PCI — deve uscire allo scoperto subito e non dopo la campagna elettorale.

Intanto, al colpo basso della FIAT la presidenza dell'Alfa-Romeo ha risposto con un comunicato in cui si afferma che ad Arese non si prevedono «per il momento, sulla scorta dell'andamento del mercato dell'auto, provvedimenti di riduzione dell'orario di lavoro e di ricorso alla cassa integrazione». Il riferimento all'andamento del mercato dell'auto non è affatto casuale, visto che la FIAT ha giustificato il provvedimento proprio con le difficoltà di mercato. Anche la CGIL, rileva la contraddizione della motivazione, «perché alla

flexione della domanda del mercato estero corrisponde un incremento sul mercato interno, dove la FIAT ha guadagnato posizioni anche rispetto alla concorrenza estera e perché la stessa FIAT non è attualmente in grado per alcuni modelli di rispondere alla domanda di mercato se non in grande ritardo».

Che ci siano difficoltà nell'azienda è fuori discussione. Si tratta di verificarle all'interno della strategia industriale del gruppo e in rapporto al piano di settore. Già «la tardiva valutazione» della commissione Prodi — rileva l'assessore all'Industria del Piemonte, Alasia — lanciava un allarme, ma azienda e governo non ne hanno tenuto conto. Ora è il momento di farlo, ma — come chiede il PCI — senza speculazioni e nelle sedi opportune.

p. c.

Fiat: 78 mila in cassa integrazione

(Dalla prima pagina) del 5% in Italia (dato che gli stessi dirigenti FIAT giudicano poco significativo, perché il nostro mercato reagisce in ritardo rispetto a quelli esteri ed anche nel nostro Paese si attende per fine anno una recessione di vendite).

Così la FIAT si è ritrovata con un «sovrastock» (cioè un parco inventato oltre allo stoccaggio fisiologico) di 30 mila vetture, un capitale di 240 miliardi di lire che, rimanendo immobilizzato, comporterebbe oneri finanziari di 50 miliardi annui. Somma che la FIAT non vuole sacrificare, perché intende investire nell'ammmodernamento dei modelli per rimanere competitiva. Le auto invendute sarebbero soprattutto «Ritmo», «131» e «132».

I dati sulle vendite nel primo trimestre sono certamente esatti. Ma la Fiat li conosceva già un mese fa quando, incontrandosi con la FLM per discutere gli orari di lavoro nelle fabbriche di auto, aveva escluso riduzioni d'orario per il 1980 e si era addirittura rifiutata di concedere cinque giornate di riposo, come recupero delle festività abolite, sostenendo che non poteva perdere nemmeno un'ora di produzione. Quei cinque giorni di riposo, previsti dal contratto dei metalmeccanici, coprirebbero quasi tutto il periodo di sospensione del lavoro che la FIAT ritiene necessario. Ma per l'azienda è più comodo far pagare alla collettività, con la cassa integrazione, le retribuzioni per gli operai inattivi.

Di fronte alla sortita FIAT, il sindacato non ha perso la testa. I 400 delegati del coordinamento FIAT hanno im-

mediatamente deciso di proseguire la preparazione della piattaforma rivendicativa di gruppo, stabilendo che la risposta da dare alla FIAT era più che mai quella di aprire la vertenza. I lavori sono stati sospesi per un po' soltanto, il tempo necessario ai segretari della FLM nazionale e della federazione piemontese CGIL-CISL-UIL per redigere un comunicato, che i delegati hanno approvato all'unanimità.

Dopo aver duramente criticato il tentativo della FIAT di compiere un «bitto» neopagandistico e strumentale, il documento sindacale riconosce che vi sono elementi generali di crisi del settore auto ed elementi specifici di crisi della FIAT. «Mentre altre case automobilistiche europee — dice la nota — si sono positivamente a tempo attrezzate per affrontare i problemi attuali e per la prospettiva, la FIAT si presenta particolarmente impreparata proprio rispetto alla prospettiva».

Nel gesto della FIAT vi è, secondo la FLM, «anche una manovra più complessa che si riferisce alla situazione politica del Paese, alle scelte di politica industriale che riguardano lo Stato, che in questa fase coinvolgono i problemi del settore auto e le richieste di finanziamento. Contemporaneamente alla decisione di proseguire la vertenza, come quadro su cui costringere la FIAT a confrontarsi, il sindacato ritiene «impellente per tutto il movimento sindacale un intervento capace di orientare le scelte programmatiche dello Stato in funzione degli interessi del Paese».

La risposta del PCI e dei lavoratori

(Dalla prima pagina)

Ma questa corsa all'auto degli anni ottanta richiede investimenti, una forte capacità di previsione, una sicura e duttile strategia industriale e una grande massa di investimenti. Su questi terreni la Fiat presenta invece ritardi e debolezze, che possiamo appena elencare in maniera frettolosa e approssimativa: il gigantismo industriale, gli errori nella ricerca e nella politica dei modelli, una politica dei prezzi che ha scoraggiato gli utenti, limiti finanziari, una produttività più bassa che quella dei concorrenti, ecc. Quest'analisi ci ha portati da tempo a considerare che la risposta a questi problemi non può essere improvvisata, di breve respiro. Non può risolversi in una semplice erogazione aggiuntiva di soldi dello stato o nell'elevazione di barriere protezionistiche. Deve proporsi invece di riorganizzare l'industria italiana e di renderla competitiva e per questo deve essere una risposta complessiva su tutta la scala dei problemi o ora indicati. Richiede l'instaurazione di un governo di Stato e l'impegno — che noi consideriamo decisivo — della classe operaia e delle sue organizzazioni.

Questo abbiamo detto, e su questa linea ci siamo mossi. Ma l'iniziativa della Fiat — improvvisa, unilaterale e drammaticamente — va al di là di questi temi e assume una natura colorita politica. Viene assunta in corrispondenza con la elaborazione delle richieste per il contratto aziendale e si profila come una risposta preventiva e «dura» ad esso. E' un no detto prima ancora di sedersi al tavolo della trattativa, un no che grava sul posto di lavoro di 78 mila operai, impiegati e tecnici. Sembra configurarsi come un segnale che il maggior gruppo industriale privato è all'interno del padronato, subito dopo l'insediamento del nuovo presidente della Confindustria: un segnale di indifferimento delle relazioni sindacali.

E ancora. In questo modo il gruppo dirigente della Fiat vuole pesare sul governo e sulla trattativa tra l'Alfa Romeo e la Nissan. Forse da questo governo, formato dalla DC preambolista (che per ora si è occupato della grande industria in termini di lottizzazione delle massime ricche e di giudicate operazioni di potere), si pensa di poter trarre incoraggiamento politico alla durezza. Si può pensare che si intenda approfittare di un auspicio indebolimento comunista o della presunta esultanza di «rappresentatività» del sindacato. Forse non è estraneo nemmeno la prossima scadenza elettorale, in una regione e in una città dove le amministrazioni di sinistra hanno associato continuamente e programmaticamente il «buon governo» ad una scelta di campo in favore dei lavoratori.

Si deve sapere con grande chiarezza che i problemi dell'industria dell'auto — che esistono e sono gravi, lo ripetiamo — non possono fornire il pretesto per operazioni politiche di altra natura e con altri obiettivi. Il movimento dei lavoratori ha la forza per impedire che passi una manovra di questa natura.

I comunisti hanno presentato nei giorni scorsi una proposta di piano di settore per l'auto. Il governo è stato chiamato a presentarsi in Parlamento (ancora ieri da un'interrogazione presentata dal PCI al Senato) per dire che cosa vuole fare, quali impegni assumere e quali misure intraprendere. Anziché provvedimenti unilaterali è necessario che si sviluppino un confronto serrato e costruttivo tra le parti sociali, il Parlamento e il Governo per elaborare un programma di settore, che fissi obiettivi ed interventi per il lungo periodo, e per dare risposte immediate ai problemi più urgenti che stanno sul tappeto.

La risposta dei lavoratori deve essere compatta e unitaria. E' in discussione uno dei settori fondamentali dell'economia italiana: l'interesse di classe e l'interesse nazionale più che mai coincidono.

Roberto Nardi

Dove si annidano i veri nemici dei pubblici dipendenti

A proposito della difficile vicenda contrattuale del pubblico impiego, a cominciare da quella delle «code contrattuali», e del persistere dei fenomeni di «giungla» e di disarticolazione fra categorie, Giorgio Benvenuto, in una sua intervista di ieri attribuisce le maggiori responsabilità di questa situazione ai «silenziosi» e alle «complicità» delle «forze politiche» pur ammettendo che il sindacato incontra «resistenza» nella base.

Vogliamo provare a distinguere fra le forze politiche? Già in sede di discussione alla Camera del disegno di legge 737, così come nella discussione in corso sul nuovo disegno di legge 813 al Senato, entrambi riguardanti l'applicazione di accordi relativi al periodo '76-78, i rappresentanti del PCI — e alla Camera anche quelli del PSI — hanno chiaramente manifestato, in piena autonomia, e tenendo conto delle indicazioni della Federazione unitaria, la loro contrarietà allo stravolgimento dello spirito delle intese, stravolgimento che altri hanno voluto e, nel primo ramo del Parlamento, conseguito con un voto di maggioranza. La situazione che si è creata, anche per il trascinarsi di

questa vicenda oltre il limite del tollerabile e per le spinte nuove che ha innescato, non è delle più facili e reclama una assunzione di responsabilità di tutte le parti in causa, per individuare soluzioni positive e praticabili nella salvaguardia del principio e del reale significato riformatore delle qualifiche funzionali.

In questo quadro appare singolare e preoccupante l'attacco che alcune organizzazioni aziendali della Cisl (non dissimili gli orientamenti espressi nella Uil a livello di categorie), hanno pubblicamente rivolto contro il comportamento dei parlamentari comunisti al Senato nel loro intervento in commissione e definito punitivo nei confronti delle istanze dei lavoratori. Si tratta solo di «resistenza» ad una giusta linea delle confederazioni, ovvero di difficoltà reali, o peggio di strumentalizzazioni di bassa lega ad uso elettorale?

La posta sul tappeto — la tutela effettiva degli interessi di milioni di lavoratori pubblici — è troppo alta perché si dia spazio a manovre e giochi al massacro. Siamo persuasi che le responsabilità vadano ricercate altrove.

Bentivogli: «Carniti non ci ha capito» e conferma tutti i dissensi sull'Eur

La replica del segretario della Fim al Consiglio generale - Sul terrorismo assurde insinuazioni nei confronti dei comunisti - Le vere ragioni del dissenso

Dal nostro inviato ORVIEITO — «Carniti non ci ha capito»: questa sembra essere la frase chiave della replica di Franco Bentivogli che ha concluso ieri la discussione sulla crisi del sindacato al consiglio generale della FIM-CISL. Pierre Carniti l'altra sera aveva aggredito la platea con un lungo discorso critico e ieri tra i metalmeccanici aleggiava un'aria offesa e amareggiata. «Non vogliamo però essere come dei figli traditi o certi — esclamava a un punto — il segretario nazionale Alberto Tridente...».

«Dobbiamo assumere un ruolo dialettico nella CISL e contrapporre argomenti ad argomenti». Ma vediamo qual è stata la risposta a Carniti sul punto di fondo del dissenso, quello che in qualche modo fa della FIM-CISL un sindacato «in mezzo al guado», tra il vecchio e il nuovo, tra il ricordo di lotte gloriose e il terreno nuovo e difficile dello scontro. Vogliamo parlare dell'EUR, del controllo dell'accumulazione. Bentivogli ha duramente accusato Carniti di aver pronunciato su questi

aspetti un intervento esagitato e forzato. «Siamo d'accordo — ha sostenuto — che occorre riconsiderare molte cose e la mia relazione riportava numerose correzioni di linea». Persiste però un giudizio drastico sull'EUR («Carniti sembra lubrificare gli scheletri nell'armadio»), mentre per l'accumulazione da una parte si sostiene che le proposte avanzate in materia di controllo sono incomprensibili e dall'altra si dice di aver già condotto esperienze concrete in materia. Bentivogli ha citato le politiche di settore, quelle sul fisco e sul credito, le vertenze aziendali per far pagare agli imprenditori una percentuale a favore di asili e trasporti, le lotte per spostare gli investimenti al sud. Insomma, sembrava dire Bentivogli a Carniti: tu parli di accumulazione a parole, noi la sollecitiamo nei fatti.

Vediamo le altre risposte alle diverse estrinsecatrici di Carniti: VERTENZA GOVERNO — E' respinta l'accusa di scarso contributo alla lotta da parte delle categorie e delle strutture territoriali. La vertenza sarebbe nata con una im-

provvisoria vertice voluta dalla confederazione. «UNITA' — Siamo preoccupati, ha detto Bentivogli, per una specie di «assegnazione impotente» sulle difficoltà unitarie. Anche la FLM non è certo esente da alimti ed errori, ma la colpa sarebbe delle confederazioni che avrebbero introdotto contraddizioni anche tra i metalmeccanici.

TERRORISMO — Il segretario della FIM-CISL è sembrato non capire l'intervento combattivo di Carniti e ha difeso la propria relazione «punitiva» e «arrogante». Bentivogli, forse per amor di polemica, ha osato insinuare che i comunisti sarebbero divenuti improvvisamente tenersi nei confronti dei terroristi per i quali, secondo lui, il senatore Pecchioli avrebbe proposto una amnistia. «E' una proposta prematura», ha detto, avvertendolo, bontà sua, che il terrorismo non è ancora entrato in agonia. Ad ogni modo dobbiamo aggiungere che il senatore Pecchioli non si è mai sognato di avanzare proposte di amnistia.

Bruno Ugolini

CARNITI — Le definizioni di segretario della CISL sono state, nel dibattito, spesso al limite dell'insulto. Bentivogli ha parlato di un esandacato dell'immagine con «una specie di corte nobile del re pronto a spazzolare le categorie cattive e gli operai inquieti». Ha concluso con una parabola lettoraria ripresa dal Manzoni. Ha così citato dal Ferrante che diceva che la peste non era né sostanza né accidente, quindi non c'era e poi morì di peste. Così sarebbero sia Lama che Carniti che noi si sarebbero accorti della crisi del sindacato, del malessere e delle difficoltà. Non sembra a noi però che la questione sia di lungimiranza o meno. La CGIL ad esempio già nell'ottobre del '79 aveva affrontato i temi del malessere del sindacato, ma la proposta avanzata arricchiva la strategia dell'EUR, riempendo di contenuti rivendicativi concreti il rapporto tra fabbrica, accumulazione, programmazione, non la buttava a mare. Il dissenso sta qui.

«Sfilata» di dieci ministri organizzata dalla Confcommercio

ROMA — «E se non vi occupate di noi, mobilitazione generale!», con questa ruggera affermazione, accompagnata da una cifra altrettanto «spartata» — «controllo hanno tre milioni di addetti» — il presidente della Confcommercio Orlando ha aperto ieri a Roma un'assemblea nazionale di commercianti, allietata dalla premurosa presenza di molti neo-ministri. A tranquillizzare Orlando ci ha pensato in primo luogo Biagiola, ministro dell'Industria (e del Commercio), ma anche Rognoni, ministro dell'Interno, ha detto la sua.

A fare corona, Pandolfi, Andreotta, Foschi, Morino, Scotti, Russo, Balzamo e Formica. Liberi battitori, Andreotti e Ferrari Aggradi. La kermesse politica, a quanto hanno bene informati, ha evitato le secche della riforma del settore, dell'inflazione galoppante e delle difficoltà che i commercianti, in quanto cittadini di uno Stato assediato dal terrorismo, vivono ogni giorno nel loro lavoro. I ministri hanno assicurato «promesse» (Biagiola), «ribadito» (Rognoni) che a risolvere i problemi dei commercianti ci sono loro, tanto più che le elezioni sono vicine.

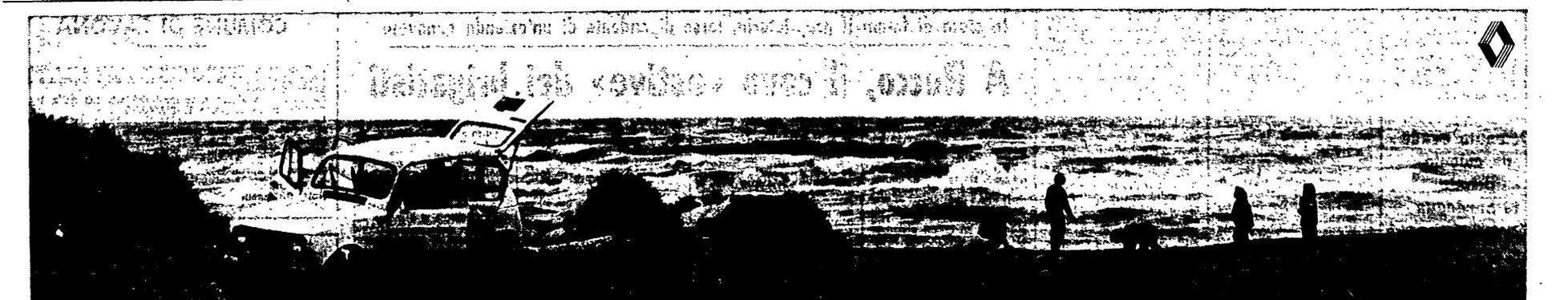
Lo sciopero delle industrie alimentari Trattative il 12 e 13

ROMA — Altissima partecipazione dei lavoratori delle industrie alimentari allo sciopero di una giornata indetto per ieri dalla FILIA. Ammontano ora a 40 le ore di sciopero che i 450.000 addetti al settore hanno utilizzato dall'inizio della vertenza contrattuale, oltre due mesi fa. Altre 16 ore di astensioni articolate sono previste entro il 15 maggio. Le trattative per il contratto riprenderanno il 12 e il 13 a Roma; finora le controparti padronali non hanno manifestato l'intenzione di scendere nel merito della piattaforma.

A questa chiusura ha fatto ieri singolarmente riscontro una discutibile dichiarazione dell'assessore regionale (dc) all'Agricoltura della Lombardia, che addebita allo sciopero di ieri danni di «disturbi» per il mancato conferimento del latte alle industrie casearie.

La FILIA precisa, invece, che lo sciopero di ieri è stato deciso in alternativa alla giornata di oggi, venerdì, proprio per evitare che il latte da conferire rimanesse nelle stalle dei produttori. Inoltre — dice ancora la FILIA — dallo sciopero è potuto essere esentati i lavoratori addetti al conferimento dei prodotti agricoli.

Direttore ALFREDO REICHELMI
Consigliere CLAUDIO PETRUCCIOLI
Direttore responsabile ANTONIO ZOLLO
Incarichi al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma
FUMITA' s.p.a. - giornale nazionale di Amministrazione
00185 Roma, Via del Teatro, 19
0650351 - 4950352 - 4950353
4950355 - 4951251 - 4951252
4951253 - 4951254
Stabilimento Tipografico G.A.T.E. - 00185 Roma
Via del Teatro, 19



Cinque porte, cinque posti

Nessuna concorrente è altrettanto spaziosa e versatile. Cinque i posti e cinque le porte. Bagagliaio a dimensione variabile da 295 a ben 1185 dm³. Abitacolo libero dagli organi di trasmissione (c'è la trazione anteriore). La Renault 4 GTL è la quattro-ruote dove tutti viaggiano comodi. Anche i quattro-zampe. Le Renault sono lubrificate con prodotti elf

RENAULT 4 GTL
Il massimo indispensabile