

Il « caso Fiat », il futuro industriale del paese, l'organizzazione del lavoro Torino: la prima risposta è la vertenza di gruppo

Dalla redazione

TORINO — Quattrocento ma-
ni si sono levate ieri mat-
tina nel salone della Camera
del Lavoro di Torino, per ap-
provare la piattaforma rivendicativa da presentare alla
Fiat. Un solo astenuto, nes-
suno contrario. In questo modo
i delegati venuti da tutti gli
stabilimenti italiani hanno
aperto ufficialmente la ver-
tenza di gruppo, hanno dato
la prima efficace risposta al-
la Fiat che giovedì, proprio
mentre essi si riunivano, av-
viva annunciato cassa integra-
zione per 78 mila operai.

« Quella che apriamo oggi —
ha detto il compagno Bruno
Trentin, parlando a nome
della Federazione Cgil-Cisl-
Uil — è una battaglia molto
grossa, che ci impegnerà su
due fronti. Uno è la vertenza
Fiat. L'altro è il confronto
che apriamo subito col go-
verno per discutere le linee
di un piano di settore per
l'auto e il trasporto su stra-
da, un piano con precisi vin-
coli non solo sull'occupazione,
ma anche sull'organizzazione
del lavoro, sulla ricerca, su-
gli investimenti. Dovremo
convolgere in questa battle-
gna non solo i lavoratori
Fiat, ma le forze politiche e
sociali, i sindacati del meri-
dione, altre categorie come
i lavoratori dei trasporti. E
se necessario, non dobbiamo
escludere dei momenti di ri-
sposta in cui i lavoratori Fiat
non siano soli ».

Gli ha fatto eco il segre-
tario generale della Fim, En-
zo Mattina: « Una partita
come quella della Fiat non la
gestiremo da soli, ma con
l'intero movimento sindacale.
Certo non è concesso aprire
la vertenza mentre la Fiat
annuncia cassa integrazione.
Ma paradossalmente proprio
questo provvedimento confer-
ma la giustezza della nostra
piattaforma ». Entrambi i se-
gretari hanno insistito sul
fatto che la crisi dei merca-
ti automobilistici, in tutto il
mondo e non solo in Italia,
è una crisi reale, che sarebbe
pericoloso sottovalutare.
Ma ci sono anche errori e
responsabilità che la Fiat de-
ve riconoscere, non può at-
tribuirli al « destino cinico
e baro », ha detto Trentin, né
può cercare di addossarne le
colpe ai comportamenti del
sindacato e dei lavoratori.
Mattina ha elencato puntigliosamente i ritardi della
Fiat: nel rinnovare i modelli,
nell'innovare i mezzi di
produzione, nell'eliminare ri-
gidità impiantistiche ed una
vecchia organizzazione del
lavoro che provocano diseco-
nomie e cadute di produttività.
Ed ancora il ritardo nel-
l'adeguare il settore dei com-
ponenti, le incertezze direzio-
nali, che dal '74 in poi han-
no prodotto una girandola di
« managers » e di cambia-
menti repentini di strategie,
una cervellottica politica dei
prezzi che (come dimostrano
varie analisi) non aveva rap-
porto né con gli aumenti del
costo del lavoro, né con il

costo del lavoro. « Ecco per-
ché — ha commentato Trentin — noi poniamo l'organiza-
zione del lavoro come asse
della vertenza, come strada
decisiva per recuperare pro-
duttività e competitività. La
alternativa alla scelta che la
Fiat ha fatto finora. Dobbiamo
sapere che la Fiat ten-
terà tutto il possibile per spo-
stare quest'asse ».

La cassa integrazione è
stato un primo tentativo per
sviare il confronto dai suoi
termini. Un'altra instrumen-
talizzazione la Fiat potreb-
be tentarla giocando sul-
le spinte salariali che esi-
stono in alcuni strati di la-
vatori, puntando al baratto
tra alcuni miglioramenti
immediati e la rinuncia del
sindacato a governare l'orga-
nizzazione del lavoro, le
prospettive produttive ed ec-
cipientiali. L'ipotesi d'accor-
damento raggiunta la scorsa
notte col governo sul fisco
e sugli assegni familiari,
che Trentin ha illustrato, ha
però indebolito questa car-
ta per la Fiat, confermando
la giustezza della scelta sul
salario fatta nella piattafor-
ma di gruppo. Ma non si
deve credere che il sinda-
cato sia l'unico obiettivo del-
la mossa compiuta dalla
Fiat. « Io credo — ha af-
fermato Trentin — che la
Fiat voglia incidere sul go-
verno per spostare i termini
dell'intervento pubblico
a sostegno del settore
dell'auto. Credo che voglia
mettere il governo, e non
solo il governo, di fronte

ad un ricatto, per ottenere
finanziamenti pubblici senza
vincoli ».

I finanziamenti pubblici,
per il sindacato, dovranno
essere finalizzati alla ricer-
ca, al decentramento al Sud,
alla modifica dell'organiza-
zione del lavoro, alla razio-
nalizzazione del settore
dei componenti. Aver aper-
to la vertenza potrebbe non
bastare, se non si costrin-
gerà al più presto la Fiat a
sidersi al tavolo della tratta-
tiva, per dire dove vuol
andare, che politica indus-
triale vuol fare. A questo
fine, Trentin ha proposto di
aprire subito un confronto
con la Fiat proprio approfittando del fatto che ha
chiesto la cassa integrazione.

Il confronto non dovrà li-
mitarsi alla situazione ita-
liana. A nome di una dele-
gazione unitaria dei sinda-
cati spagnoli, Battista della
Seat ha riferito che proprio
nei mesi di giugno e luglio,
quando imporrà cassa in-
tegrazione nelle fabbriche
italiane, la Fiat vorrebbe
aumentare al massimo la
produzione in quella di Bar-
cellona. Ma non si deve
dover decidere se ritirarsi
dalla Seat. Già ci sono con-
tatti per quest'industria au-
tombilistica tra il governo
spagnolo e la Toyota: i giap-
ponesi potrebbero coonestar-
si così una « breccia » in
Europa, ben più larga di
quella che otterrebbero con
l'accordo Alfa-Nissan.

Michele Costa

prenditori, che oggi la difen-
dono, ieri la combattevano.
Quali sono le prospettive,
dunque, per le relazioni in-
dustriali nel paese? Agnelli
nel suo discorso (pronuncia-
to proprio mentre sospende
la produzione e ricatta dan-
do un bell'esempio di nuovi
rapporti con i propri inter-
locutori), si è affidato all'
« pragmatismo ». De Rita,
direttore del Censis, ha di-
scritto una situazione con-
trattiva, sconquassata da
fenomeni di poltroneismo, di
schizofrenia e di sommersione.
Altri come il prof. Pe-
scatore, ha intravisto (citando
Benvenuto e Merli Bran-
dini) la possibilità che il
sindacato diventi una vera e
propria « istituzione » a fianco
di padroni e governo.

Chiaromonte a Umberto Agnelli: si esce dalla crisi con la programmazione

Replica al vice presidente della Fiat che a Firenze ha attaccato i sindacati

Dal nostro inviato
FIRENZE — Dialogo diffi-
cile, ieri, nel salone rosso
del Palazzo dei Congressi,
tra Umberto Agnelli e Gerardo
Chiaromonte, sul variegato
convegno sulla cultura
industriale, promosso dalle
aziende pubbliche. Il primo
ha dedicato una durissima
reqüistoria ad un unico im-
putato: il sindacato. Il se-
condo ha risposto con pacatezza
riportando la discussione
di questo incontro fiorentino
sui problemi concreti di
cui gli avvenimenti Fiat rap-
presentano un campanello di
allarme, all'esigenza di una
maggiore solidità democra-
tica nel governo del paese, a
un tema centrale: la pro-
grammazione democratica
dell'economia.

Il vice presidente della
Fiat, con impeccabile com-
pleto grigio, aveva letto al-
to cartellone, senza mai ri-
farsi agli operai in cassa in-
tegrazione. Silenzio, insom-
ma, su una crisi che nasce
anche per errori imprendi-
toriali. Silenzio diplomatico
inoltre — di fronte alla nu-
trita platea composta in lar-
ga misura da imprenditori
pubblici — sulla sua forsennata
campagna contro l'af-
fare Alfa-Nissan. Lunghe dis-
sertazioni, invece, sul sinda-

cato, accusato di essere pri-
vo di una moderna cultura
industriale.

Un sindacato che avrebbe
dato troppo spazio ai grup-
petti nemici dell'Eur, che
si ostina a dividere tra pro-
letari e capitalisti, tra chi
comanda e chi è sfruttato.
L'idea della Fiom sul sin-
dacato progetto che punta ai
la trasformazione del paese
è considerata « stimolante »
ma « una fuga in avanti ».
Non è tempo, dice Umberto,
di grandi progetti, ma di pic-
coli passi. Verso dove? Per
suo « sindacato subalter-
no »: così noi abbiamo ca-
piuto.

Chiaromonte ha invitato al
ragionamento, salendo poco
dopo sul podio da dove ave-
va parlato Agnelli. E' curio-
so, ha detto che Agnelli ven-
ga qui a difendere l'Eur.
E' stata una linea che ha
incontrato ostacoli e diffi-
coltà ed ha finito con l'ar-
renarsi. Ma perché? Forse i
limiti erano nella stessa im-
postazione, ma la verità è
che quella linea non si è
realizzata a causa di una si-
tuazione politica che non
era in grado di realizzare
una vera programmazione
democratica, come punto di
riferimento per lo stesso sin-
dacato. E la linea dell'Eur
si è arenata, inoltre, anche
perché una parte degli im-

prenditori, che oggi la difen-
dono, ieri la combattevano.
Quali sono le prospettive,
dunque, per le relazioni in-
dustriali nel paese? Agnelli
nel suo discorso (pronuncia-
to proprio mentre sospende
la produzione e ricatta dan-
do un bell'esempio di nuovi
rapporti con i propri inter-
locutori), si è affidato all'
« pragmatismo ». De Rita,
direttore del Censis, ha di-
scritto una situazione con-
trattiva, sconquassata da
fenomeni di poltroneismo, di
schizofrenia e di sommersione.
Altri come il prof. Pe-
scatore, ha intravisto (citando
Benvenuto e Merli Bran-
dini) la possibilità che il
sindacato diventi una vera e
propria « istituzione » a fianco
di padroni e governo.

Ed è stato ancora Chiaro-
monte a richiamare l'atten-
zione invece di una discussio-
ne astratta. La Cgil, ha
avanzato la proposta di un
piano di impresa, la Cisl,
ha indicato misure di con-
trollo della accumulazione.

Perché non confrontarsi con
queste ipotesi? E le azien-
de pubbliche, ad esempio,
non possono discutere i
limiti di esperienza nuove di
« democrazia industriale »? Que-
sta strada non vuol dire
« sparto sociale ». « Ognuno de-
ve fare la sua parte — par-
titi, sindacati, imprenditori,
governo — nel quadro di
una programmazione demo-
cratica, affrontando senza
ambiguità problemi come la
produttività, la nuova orga-
nizzazione del lavoro, una
politica salariale adeguata ».
Ma non bastano il prag-
matismo, l'adattarsi ai tempi
— ha concluso Chiaromonte
in polemica con Agnelli e
De Rita — occorre, senza
cadere in modelli astratti, un
progetto. I manager pubbli-
ci, al Palazzo dei congressi,
hanno applaudito aqua-
mente sia Agnelli che Chiaro-
monte. Massaccesi, più
tardi, ha concluso soliti-
fatto.

Bruno Ugolini

La bilancia commerciale è
caratterizzata dall'incremento
del 41,5% delle importazioni,
dovuto in parte ai prezzi
maggiori, soprattutto alle car-
nze dell'apparato produttivo
italiano. Il petrolio si paga di
più — e la dipendenza resta
forte, mancando un piano per
nuovi fonti di energia, ma
sono le importazioni di ali-
mentari, aumentate del 10%,
che in soli tre mesi hanno
aperto una falla di 2.318 mi-
liardi. La dipendenza alimen-
tare ci costa ormai quanto il
petrolio, con la differenza che
gli alimenti potremmo
produrli ed il petrolio no.
Il disavanzo della bilancia
commerciale è salito a 1.384
miliardi nel primo trimestre
dell'anno ed ha inghiottito
i valutari dei turisti e ri-
messe degli emigrati. Non-
ostante ciò il ministero del
Commercio estero ha pubbli-
cato ieri il decreto che porta
a un milione e centomila lire
la valuta per ogni turista
all'estero: 800 mila in assegni,
centomila in valuta estera,
200 mila in lire. Nessuna mi-
sura, invece, per evitare esp-
ortazioni di capitali e connesse
evasioni fiscali.

Una buona ipotesi per i 50.000 macchinisti e «viaggianti» FS

Domani, con la discussione tra governo e sindacati sull'intera vertenza dei ferrovieri, un giudizio definitivo - Intanto, i miglioramenti prefigurano una nuova organizzazione del lavoro - Martedì incontro PCI-PSI sui trasporti

ROMA — Domani, sindacati
e ministero dei Trasporti tor-
neranno ad incontrarsi per
mettere a punto un accordo
complessivo per la vertenza
dei ferrovieri. Sono già co-
minciati i commenti all'ipote-
si raggiunta l'altro ieri sera,
che riguarda la parte
normativa e l'organizzazione
del lavoro del personale di
macchina e viaggiante. Do-
mani, con la discussione in
sede governativa sui miglio-
ramenti economici, si avrà il
quadro completo: a questo
risultato una breve nota di
CGIL-CISL-UIL che manifesta
apprezzamento per l'auto-
rità politica che ha portato
alla soluzione di uno degli
aspetti della vertenza e cioè
l'incremento di organico che

sarà gradualmente realizzato
entro la primavera dell'82.
CGIL-CISL-UIL si riservano
un giudizio più completo dopo
l'incontro di domani.

Si è comunque, dopo una
intensa e complessa trattativa,
ad una svolta positiva, di
cui i miglioramenti che indi-
chiamo a fianco — e che ri-
guardano, lo ricordiamo, 50
mila lavoratori — sono l'as-
petto più interessante. Elio
Carrea, del direttivo della
FILT-CGIL è dello stesso av-
viso: « Si tratta — dice —
di un accordo che le organizza-
zioni sindacali unitarie con-
siderano di grande positività
e rilievo, in quanto anticipa-
tore di un diverso modo di
produrre in Ferrovia, inciden-
do contestualmente sulla con-
dizione di lavoro e sulla orga-

nizzazione del processo pro-
duttivo ».

Vediamo come: il persona-
le di macchina e viaggiante
finora, ha lavorato per 9,11
ore giornaliere, è stato assen-
te dal luogo di residenza fino
a 32 ore consecutive, non vi
sono mai stati limiti all'im-
pegno orario mensile, e il ri-
poso settimanale nella mag-
gioranza dei casi, è stato fra-
zionato in due tronconi di 16
e 32 ore che potevano cade-
re in qualsiasi giorno della
settimana. Con l'ipotesi di ac-
cordo dell'altro ieri, si ha la
riduzione del lavoro giornali-
ero e notturno, si fissa il tet-
to dell'impegno mensile, si
tende in una parola ad una
più omogenea normativa tra
il personale viaggiante e di
macchina e quello a terra.

Sull'insieme di ipotesi d'ac-
cordo si terranno nei prossimi
giorni le assemblee dei
lavoratori. E' certo, però,
come dice Carrea, che in pre-
senza di questa intesa e del
l'andamento positivo del
confronto col Governo sullo stesso
rinnovo contrattuale che i-
teressa tutti i ferrovieri appa-
re sempre più sterile e stru-
mentale la agitazione degli
autonomi », che hanno indet-
to da ieri nuovi scioperi.

Martedì, prossimo, intanto,
PCI e PSI terranno un in-
contro a Roma sul principa-
le problema dei trasporti alla
presenza di amministratori,
sindacalisti, tecnici e lavora-
tori. Apriranno i lavori Lan-
dolfi per il PSI e Libertini per
il PCI. Sono previste comuni-
cazioni del ministro Fornica

I principali miglioramenti ottenuti

PRESENZA-LAVORO: è considerato tutto il periodo in cui il
lavoratore è a disposizione dell'azienda FS, tranne i riposi fuo-
ri residenza.

DURATA della prestazione giornaliera: 7-8 ore.

SERVIZI NOTTURNI: non potranno essere superiori a 10 in 30
giorni (in linea di massima, mai due notti di seguito).

ASSENZA DALLA RESIDENZA: non dovrà superare le 24 ore
consecutive.

TETTO DI IMPEGNO MENSILE: al massimo 100 ore per il
personale viaggiante; 100 ore e 5 riposi fuori residenza;
200 ore e 7 riposi fuori residenza per i macchinisti.

RIPOSO SETTIMANALE: cadrà di regola al sesto giorno e
sarà di 48 ore consecutive.

La nuova normativa sarà attuata per fasi, ma tutte dovrà
essere applicata entro maggio dell'82.

Nuovo scandalo Cassa Condotte d'oro a Napoli

Prezzi esorbitanti sono stati pagati per gli impianti disinguantissimi sottomarini di Capri, Cetara e Positano

Nostro servizio
NAPOLI — La Cassa del
Mezzogiorno ha pagato a pe-
so d'oro le condotte sottoma-
rine disinguantissime installate
in alcune località della Campa-
nia, fra le quali Capri, Cetara
e Positano. Le prime tratta-
tive risalgono al 1977,
qualche mese prima, cioè,
che condotte analoghe per di-
mensioni e caratteristiche
tecniche fossero acquistate
dall'amministrazione comu-
nale napoletana a prezzi di
gran lunga inferiori. La pro-
va viene da alcuni documenti
mostrati a quello stesso ma-
gistrato che ha concluso — con
il completo proscioglimento
degli accusati — il processo
agli amministratori napoletani
provocato dal polverone
che i democristiani sollevarono
nella città partenopea proprio
mentre altrove, con la
complicità della Cassa, pas-
savano spese esorbitanti. Ri-
facciamo in breve la storia di
questo boomerang lanciato
contro la giunta Valenzi e
che è ritornato addosso alla
DC e alla Cassa per il Mezzogiorno.

E' nell'estate del '77 che
la società « Fondedile » si ve-
de assegnare dalla Cassa l'in-
carico di installare delle con-
dotte di 500 millimetri di dia-
metro lungo la costa e sui
fondali di Capri. Il prezzo
che la società presenta alla
Cassa è di 641 mila lire per
metro lineare, una cifra che
risulta dalla somma dei costi
della messa in opera più quel-
li della fornitura e del tra-
sporto delle condotte. « Qual-

che mese prima — ci dice
il compagno Antonio Sodano,
che in quel periodo era capo-
gruppo al Consiglio comuna-
le per il PCI a Napoli e che
partecipò al dibattito sulle
condotte — il comune di Na-
poli aveva già avviato il suo
programma per l'installazione
di condotte dal diametro di
400 millimetri a Nisida e
a Mergellina. Anche conside-
rando tutte le differenze di
prezzo, che avrebbero potuto
essere di cinquantamila lire
all'incirca, lo scarto fra il
nostro prezzo e quello pagato
dalla Cassa per Capri è ve-
ramente enorme: noi pagam-
mo infatti 201 mila lire per
metro lineare ».

Dopo qualche tempo la Cas-
sa autorizza il comune di Ce-
tara, in provincia di Salerno,
a depositare e mettere in fu-
nzione una condotta di 827 me-
tri di lunghezza e 315 milli-
metri di diametro. L'incarico
viene quindi affidato alla so-
cietà Sata, qualche tempo do-
po che gli organi della Cas-
sa avevano concesso il finan-
ziamento. La condotta, più
piccola di 85 millimetri di
quella installata nelle acque
di Mergellina, viene a costare
260 mila lire a metro lineare.
Risale invece a cinque anni
fa l'appalto di una con-
dotta mai installata nel co-
mune di Positano, ancora in
provincia di Salerno, su finan-
ziamento Cassa. Il prezzo
previsto allora nel capitolo
di appalto era di 200 mila lire
a metro lineare: « Oggi —
conclude Sodano — coste-

Incontro FGCI sindacati sulla 285

ROMA — La federazione
unitaria CGIL-CISL-UIL
prenderà una proposta orga-
nica di intervento — da por-
re a base nella discussione
con il governo — sulle que-
stioni dell'occupazione gio-
vanile, vista anche la pros-
sima scadenza della 285. I
sindacati si sono incontrati
ieri con i dirigenti della fe-
derazione giovanile comu-
nista, che ha promosso nelle
settimane scorse iniziative
di mobilitazione su una piat-
tформа specifica (ricordiamo
per tutte le manifestazioni
di Napoli del 20 aprile)
per il superamento della
285 e per nuovi interventi,
soprattutto nel Mezzogiorno.

Olivetti a Singapore e Fiat negli USA

ROMA — Secondo l'Istituto
per lo studio della congiu-
tura — ISCO — l'industria
italiana è destinata a subire
il declino della produzione
negli Stati Uniti e in alcuni
fra i principali paesi euro-
pei. Le esportazioni mostre-
ranno un declino, mentre le
del declino fin da aprile, de-
clino che potrebbe divenire
drammatico qualora i « clienti
tradizionali » specie cen-
tro-europei, andassero peggio
di come previsto. Insomma,
una economia in sviluppo
come quella italiana sa-
rebbe legata al carro di econo-
mie « mature », come la te-
desca, in questo momento
forti esportatrici di capitali
e non esisterebbe, per l'in-
dustria italiana, la possibi-
lità di vendere di più nel
mondo in via di sviluppo.

Industria più 7% Bilancia in deficit

La bilancia commerciale è
caratterizzata dall'incremento
del 41,5% delle importazioni,
dovuto in parte ai prezzi
maggiori, soprattutto alle car-
nze dell'apparato produttivo
italiano. Il petrolio si paga di
più — e la dipendenza resta
forte, mancando un piano per
nuovi fonti di energia, ma
sono le importazioni di ali-
mentari, aumentate del 10%,
che in soli tre mesi hanno
aperto una falla di 2.318 mi-
liardi. La dipendenza alimen-
tare ci costa ormai quanto il
petrolio, con la differenza che
gli alimenti potremmo
produrli ed il petrolio no.
Il disavanzo della bilancia
commerciale è salito a 1.384
miliardi nel primo trimestre
dell'anno ed ha inghiottito
i valutari dei turisti e ri-
messe degli emigrati. Non-
ostante ciò il ministero del
Commercio estero ha pubbli-
cato ieri il decreto che porta
a un milione e centomila lire
la valuta per ogni turista
all'estero: 800 mila in assegni,
centomila in valuta estera,
200 mila in lire. Nessuna mi-
sura, invece, per evitare esp-
ortazioni di capitali e connesse
evasioni fiscali.

Oggi Fiat

131 benzina e Diesel: Falta fedeltà.

La fedeltà della 131 al suo proprietario è ormai proverbiale: non gli ha mai dato fastidi, l'ha portato con eleganza e con sicurezza per migliaia di chilometri, si è preoccupata di farlo risparmiare sui consumi e sulla manutenzione. Non gli ha creato problemi neppure nel difficile momento dell'addio perché anche da usata si fa voler bene e ben valutare. Questa è fedeltà.

131: tanta qualità automobilistica. FIAT