

Le lotte degli operai rilanciano l'obiettivo della programmazione industriale

La Fiat ammette: ci vuole un «piano auto». Ma quale?

Dalla nostra redazione
TORINO — Le prime tre ore di sciopero per la vertenza Fiat saranno fatte martedì in tutte le fabbriche del gruppo, con assemblee e manifestazioni. Altre 4 ore di fermata sono già state proclamate entro la fine del mese: deciderà ogni consiglio di fabbrica come effettuare e se intensificarle, a seconda di come procederanno le trattative (che riprendono giovedì e venerdì).

L'annuncio degli scioperi era scontato. Meno scontato il fatto che l'avvio della lotta coincidesse già con un primo parziale «risensamento» della Fiat. Ne ha dato notizia ieri mattina il segretario nazionale della FLM, Silvano Veronese, introducendo l'assemblea dei delegati di tutte le realtà italiane della Fiat, alla quale hanno partecipato il compagno Sergio Garavini, per la segreteria della federazione Cgil-Cisl-Uil, ed il segretario generale della FLM Franco Bentivogli.

Giovedì sera, al termine degli incontri «plenari», si era svolto un incontro ristretto tra dirigenti della Fiat e della FLM, per «ripassare» le questioni affrontate nella prima tornata di trattative. E' in questa

sede che la Fiat ha cambiato discorso. Prima, sosteneva che la crisi dell'auto è congiunturale e che la azienda ha le forze per uscirne da sola, purché gli operai lavorino di più e si riducano i costi. In «ristretta», invece, i dirigenti Fiat hanno ammesso che ormai è necessario un intervento pubblico, secondo una logica di piano di settore per l'automobile ed i trasporti.

La conversione della Fiat è importante. Ma lo stesso Veronese, e poi tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, hanno messo in guardia dal considerarla già una «svolta», dal lasciarsi sedurre.

«Condividendo l'esigenza di una programmazione nazionale — ha commentato Garavini — la Fiat ha fatto un'apertura sul metodo. Il problema adesso è di stabilire quale piano ci vuole per l'auto, con quali contenuti». «Il piano — ha aggiunto Bentivogli — non può essere solo una boccata d'ossigeno per le aziende. Dev'essere un piano vero, che affronti i problemi della politica industriale, di una nuova dislocazione verso il Mezzogiorno dell'apparato produttivo nazionale, degli investimenti per la ricerca, per una nuova

organizzazione del lavoro, per una maggiore razionalità ed efficienza del settore dei componenti».

Per questo piano, che il sindacato rivendica, l'interlocutore non è solo la Fiat, ma anche e soprattutto il governo, che finora ha taciuto. Bentivogli ha annunciato che il direttivo nazionale FLM di lunedì e martedì deciderà iniziative unitarie e forme di lotta comuni a tutte le industrie del settore.

«Nell'incontro dell'8 maggio — ha ricordato Garavini — si era convenuto che il governo avrebbe fatto primi immediati interventi, già inseriti in una logica programmatica, per le fibre, la chimica, l'auto e la componentistica, le situazioni di Napoli e della Calabria. Questi interventi non ci sono stati. Se la Fiat è in una situazione preoccupante, sono drammatiche certe situazioni del sud: la Sir minaccia di chiudere tutti gli impianti, la Liquichimica lavora solo più con mezzo stabilimento. Il 18 giugno la federazione unitaria si riunirà a Roma con le strutture di categoria per concordare, alla luce di ciò che il governo farà o non farà, ampie iniziative, coinvolgendo se necessario tutti i lavoratori dell'industria».

Con la Fiat, intanto, si intensifi-

cheranno confronto e lotta. La FLM — è stato ribadito nell'assemblea dei delegati — punta a chiudere la vertenza prima delle ferie, ma in nessun caso sacrificherà i contenuti alla fretta. Oltre a riempire di contenuti concreti gli spazi aperti dalla Fiat sul piano per l'auto, vanno modificate le posizioni dell'azienda su due questioni nodali: organizzazione del lavoro e salario.

Vanno battute, soprattutto, le pretese della Fiat di legare qualsiasi aumento di salario ad un aumento di produttività e le sue pressioni per provocare pericolose manovre monetarie. Il sindacato — hanno confermato Garavini e Bentivogli — respinge ogni ipotesi di svalutazione della lira come pure di fiscalizzazione indiscriminata degli oneri sociali, che diventerebbe una svalutazione mascherata. In quanto alla produttività, è un problema vero, che il sindacato vuol affrontare puntando a risolverlo con innovazioni tecnologiche e con una migliore organizzazione del lavoro, mentre non accetta un ritorno a legami salario-rendimento e non rinuncia a controllare la qualità dei rapporti di lavoro.

Michele Costa

Alla Indesit, intanto seimila sono sospesi

Dalla nostra redazione
TORINO — Cassa integrazione per oltre 6 mila lavoratori della INDESIT (settore elettrodomestici): la richiesta è stata presentata giovedì scorso a Roma dai dirigenti della società quando già i due terzi degli operai degli stabilimenti torinesi di None e i lavoratori occupati nei tre stabilimenti di Taverole (Caserta) erano stati posti in cassa integrazione.

I commenti della stampa italiana dopo la notizia di ieri si sono trovati d'accordo nell'attribuire la difficile situazione in cui versa la Indesit alla crisi che attinge il settore in Italia e alla decisione delle banche di non concedere prestiti e nuovi finanziamenti a lungo termine alla società torinese. Entrambe le argomentazioni, dati alla mano, presentano notevoli incongruenze e non spiegano i motivi di fondo della crisi della INDESIT. Il settore in Italia non è in crisi: il fatturato globale per il '79 è risultato

di 2600 miliardi con una lievitazione rispetto all'anno precedente del 16,1 per cento, in termini reali (depurato cioè del tasso di inflazione) l'aumento netto è dell'1,5.

La scarsa fiducia delle banche nei riguardi della INDESIT è l'effetto di una crisi profonda patita dal gruppo industriale, le cui radici sono da ricercare nella struttura produttiva inadeguata, nell'attuale insufficiente organizzazione del lavoro e nel ritardo sviluppo qualitativo e tecnologico dei prodotti posti sul mercato. L'INDESIT rispetto alle principali aziende concorrenti presenta un costo del lavoro per addetto nettamente inferiore: 7,11 milioni contro i 9,03 della Zanussi, 9,05 della Philco, e 19,51 della San Giorgio e il 9,07 dell'Arstion. Non a caso l'utile d'esercizio denunciato dall'azienda nel '79 è circa 2 miliardi, con un costo della manodopera identico alla media nazionale di settore, si sarebbe tramutato in una perdita di

oltre 16 miliardi di lire. Possiamo desumere di conseguenza che solo grazie alla marginalità del costo del lavoro su altri oneri economici l'INDESIT ha potuto sopravvivere sino ad oggi.

Inoltre, effetto negativo dell'attuale struttura produttiva, il valore aggiunto per addetto fatto registrare dall'Indesit è il più basso del settore: 9,65 milioni contro i 14,25 della Zanussi, e 12,98 della Autovox ed il 13,62 della San Giorgio. E sono questi ultimi dati un indicatore preciso per spiegare anche la scarsa evoluzione tecnologica.

In effetti, l'azienda negli anni ha mantenuto inalterata la qualità del prodotto offerto durante il «miracolo economico», anziché adeguarsi alle mutazioni di un mercato divenuto principalmente di sostituzione, e formato da una clientela sempre più esigente. Da qui, il progressivo deterioramento dell'immagine della società

del marchio INDESIT, sinonimo di un prodotto a basso costo ma di scarsa qualità.

Tra l'altro, il numero dei tecnici all'INDESIT è andato progressivamente diminuendo ed attualmente costituisce solo il 4 per cento della forza lavoro, così il numero degli impiegati, appena l'8 per cento delle maestranze. Il tutto ha reso precaria naturalmente ogni forma di progettazione e ricerca tecnologica. Ora, in piena crisi, in uno stadio prossimo al collasso, il signor Armando Campioni (maggior proprietario della società, controlla il 60 per cento delle azioni) ha chiesto esplicitamente l'intervento governativo per salvare il suo gruppo industriale. In sostanza, vuole soldi per poter pagare gli operai in cassa integrazione e per non doverli licenziare: nessun accento, come domandano i sindacati, alle prospettive future.

Michele Ruggiero

Alfasud e Alfanoord si fondono questa la proposta di Massaccesi

Il presidente della società difende l'accordo con la Nissan

MILANO — Approfittando dell'atmosfera festosa e mondana del tradizionale incontro annuale dell'Alfa Romeo con i piloti che hanno corso e vinto nella passata stagione agonistica con le vetture della casa del Biscione il presidente Ettore Massaccesi ha pronunciato un breve ma denso discorso con il quale ha tenuto a ribadire le posizioni della società su tutti i principali problemi per i quali ultimamente c'è stata polemica.

A settant'anni giusti dalla fondazione dell'Alfa (Anonima lombarda fabbrica automobili, costituita il 24 giugno del 1910), in un momento di pesanti difficoltà del mercato mondiale dell'auto, il presidente della casa automobilistica ha difeso di fronte agli ospiti le principali scelte compiute in questo recente periodo, lasciando intendere

chiaramente che per quanto riguarda l'accordo con la Nissan va avanti senza ripensamenti.

Massaccesi ha difeso questa intesa respingendo in particolare la richiesta di rendere pubblici i dettagli: le linee generali sono note da tempo, ha affermato, ma — trattandosi di un vero e proprio contratto — non è consentito rompere un certo margine di riservatezza. Si è parlato — ha proseguito il presidente dell'Alfa — di un modello interessante all'operazione. In effetti si sta lavorando a un nuovo modello di quell'auto, che avrà pianale, motore e interni prodotti nell'Alfasud.

Massaccesi ha anche difeso il discorso del presidente Alfa è sembrato soprattutto puntare a ricostruire fiducia attorno alla società da lui diretta: se le previsioni non

sono rosee — è la sostanza del suo intervento — certo non stiamo a guardare e ci attrezziamo per affrontare l'avvenire. E per dare maggiore concretezza a questa aspettativa, ha annunciato che la prossima assemblea degli azionisti, che si riunirà a giorni, praticamente in contemporanea con l'avvio della contrattazione aziendale, discuterà anche la proposta di accorpate l'Alfa Nord a l'Alfasud in un'unica società, l'Alfa Romeo auto, ciò che dovrebbe consentire una notevole razionalizzazione gestionale.

Analogamente dovrebbero acquistare autonomia i due settori delle attività aeronautiche e dei veicoli industriali, che faranno capo a due società che saranno costituite appositamente.

d. v.

Un primo buon accordo alla IRE-Philips su occupazione, ricerca, salario, «isole»

Nuova organizzazione del lavoro sul 20 per cento dei reparti di montaggio

VARESE — Ipotesi d'accordo tra la FLM e la IRE-Philips, capofila della multinazionale olandese per gli elettrodomestici «bianchi», quattro stabilimenti in Italia, per un totale di 10.500 occupati di cui circa 7 mila, tra operai, impiegati e tecnici del centro di ricerca, a Cassinetta di Biondronno vicino a Varese. Qui l'ipotesi d'accordo è stata proposta ieri al giudizio dei lavoratori dopo essere stata approvata all'unanimità in un clima di grande soddisfazione il giorno prima durante un'assemblea improvvisata di impiegati e operai del secondo turno.

Starà dunque come sempre alla valutazione dei lavoratori dire una parola definitiva sull'accordo. Ma già ieri la «temperatura» all'interno dei luoghi di lavoro segnalava che si tratta di una buona intesa, di un passo avanti verso terreni di con-

fronto ancora più avanzati.

«L'accordo — dice il compagno Castano della FLM di Varese — impegna la direzione della IRE ad estendere le nuove forme di organizzazione del lavoro fino a circa il 20 per cento dei reparti di montaggio». In che cosa consiste il nuovo modo di lavorare, di questa fabbrica da tempo sperimentato? E' in sostanza il lavoro fatto da gruppi di operatori, sono le cosiddette «isole». Minore ripetitività, una certa riappropriazione delle mansioni da parte dei singoli, abolizione dei ritmi vincolati (dalla catena, ovviamente), autogestione delle pause e della produzione nel corso della giornata. L'accordo prevede anche la possibilità di una valutazione della professionalità del gruppo e non più del singolo lavoratore. Novità riguardano anche la qualificazione degli impiegati.


Occupazione: l'azienda si impegna a non ricorrere alla cassa integrazione per tutto l'80, a non fare licenziamenti fino alla fine dell'81, a garantire il turn-over negli stabilimenti. Inoltre assumerà gente a Trento. Per quanto riguarda l'orario l'impegno riguarda il nuovo stabilimento di Napoli dove l'azienda dovrebbe verificare la possibilità di attuare il regime di orario 6x6 (sei ore al giorno sabato compreso), e poi quella di dirottare qui parti di produzione dagli altri stabilimenti senza però diminuire in questi altri stabilimenti l'organico.

Inquadramento unico: l'ipotesi d'accordo prevede uno sbocco superiore al quinto livello per gli operai con caratteristiche di spiccata autonomia mediante la definizione di un nuovo livello superiore appunto al quinto. Per i saldatori e i riparatori alla

catena di montaggio si propone il passaggio al quarto livello.

L'aumento salariale medio è di 43 mila lire mensili. I lavoratori delle linee di montaggio avranno un aumento di cinquemila lire al mese oltre all'attuale «premio catena» di duemila. Tale premio, oggi legato alla presenza, viene esteso a ferie, tredicesima, festività, infortuni. La IRE si impegna, infine, a mantenere in Italia il centro di ricerche applicate. Sono previsti un miliardo e oltre di investimenti aggiuntivi per l'anno in corso, destinati alle ricerche sul risparmio energetico, ciclo di lavaggio, elettrificazione. Per la IRE degli anni '80 il problema sarà infatti quello di tradurre in linea i prototipi, già esistenti, dei modelli motori, delle pompe di calore, della pre-serie della linea del freddo.

I programmi della Net



OGGI SU QUESTE EMITTENTI:

ETL Varese	Varese
TeleRadio Milano 2	Milano
Teleflash	Torino
Telecity	Genova
Punto Radio TV	Bologna
Telepasso	Pesaro
TR	Livorno
Toscana TV	Siena, Grosseto, Arezzo
Umbria TV	Perugia
Umbria TV Galileo	Terni
Videouno	Roma
Telemarsia	Avellino
Napoli 58	Napoli
Tele Uno	Catania

NOVA EMITTENZA TELEVISIVA PRODUZIONE DISTRIBUZIONE

Dopo l'8 giugno

Cinque domande a

Alessandro Natta

a cura di Andrea Frezza



Solo Manzotin protegge così il suo gusto!

Manzotin l'unica carne in gelatina in lattina smaltata di bianco.

apri e gusta

pronto di carne bovina in scatola e gelatina