

Il vertice della Fiat ha confermato la nuova linea agli azionisti

«Licenziare per ristrutturare» dice Agnelli

Le difficoltà della casa torinese, ha detto il presidente della holding, derivano solo da fattori esterni - «Il Mezzogiorno è un onere sociale aggiuntivo che l'industria deve sopportare» - Oggi conferenza stampa del PCI a Torino

Dalla nostra redazione TORINO - Non è vero che la Fiat sia costretta a licenziare solo perché le vendite di auto crollano in tutto il mondo. Vuole licenziare soprattutto per ristrutturare le sue fabbriche e i suoi prodotti, per recuperare i gravi ritardi che ha accumulato rispetto ad altre industrie. E sceglie la strada di far pagare ai lavoratori il prezzo dei suoi errori perché rifiuta un piano di settore per l'automobile, che metterebbe a sua disposizione finanziamenti pubblici, ma sottoporrebbe le scelte dell'impresa ai vincoli della programmazione.

Questa è la linea che Gianni Agnelli ha presentato ieri, prima davanti all'assemblea degli azionisti Fiat, e poi davanti ai giornalisti. Non ha pronunciato autoricette (ed era vano attendere dal personaggio). Ma ammissioni importanti sì, ne ha fatte: arrivi a riconoscere che occorre una revisione dell'in-

terea strategia del nostro gruppo. Sarebbero solo fattori esterni all'azienda, secondo Agnelli, quelli che hanno messo in crisi la Fiat: la crisi energetica che ha sorpreso il gruppo «a metà del guado», mentre si stava decentrando e diversificando, la formidabile spinta ad innovare le automobili che proprio dalla crisi energetica è nata (per ridurre costi e consumi), la posizione di vantaggio in cui si sono venute a trovare le industrie giapponesi e soprattutto quelle americane (grazie all'elevata concentrazione ed all'alta standardizzazione nella produzione di componenti), la debolezza intrinseca delle industrie europee (che, essendo troppo frammentate, non possono realizzare economie sui volumi produttivi e fare elevati investimenti per l'innovazione).

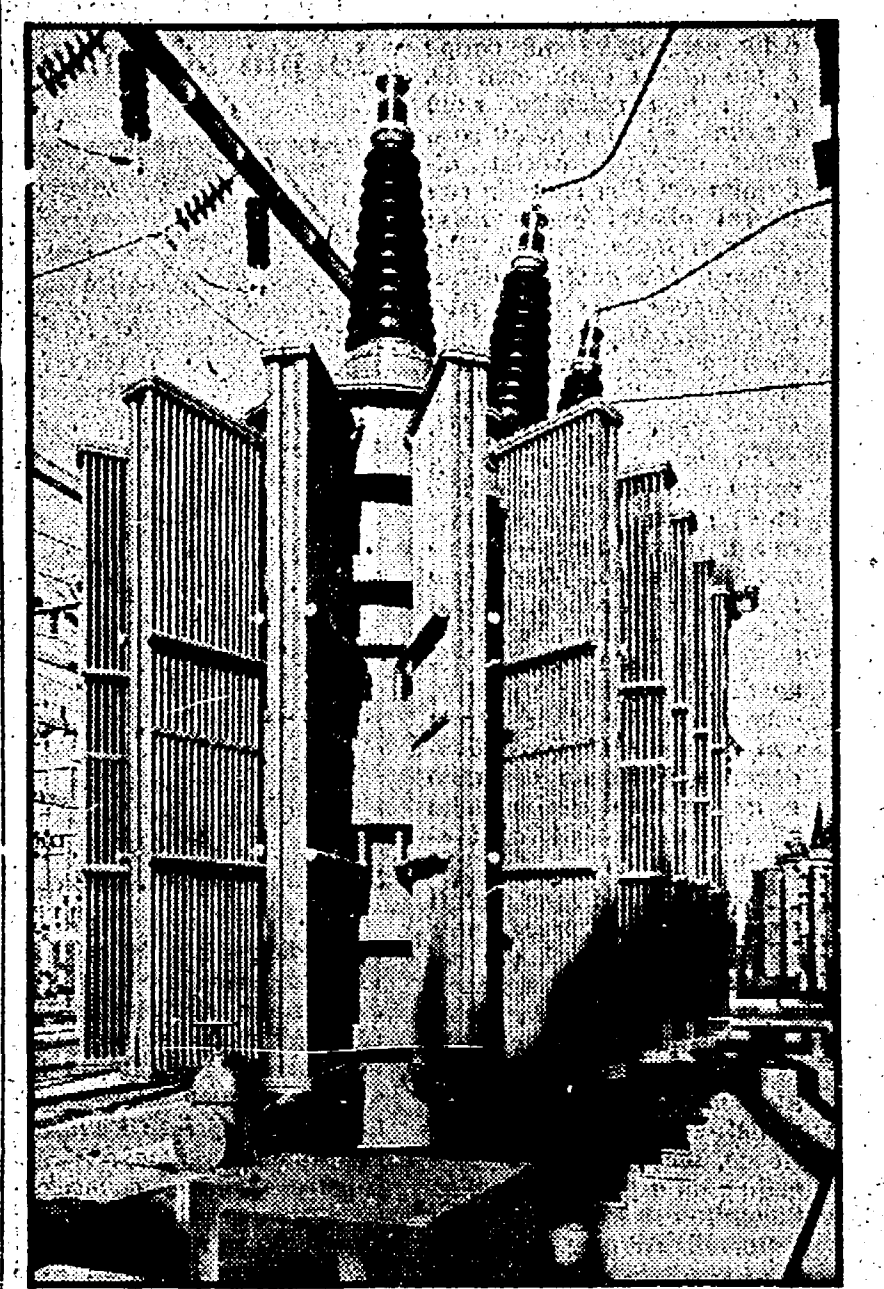
In vena di scaricare responsabilità su altri, Agnelli ha aggiunto all'elenco le «imposte ed oneri sociali», che l'industria dell'Italia settentrionale deve sopportare per «mantenere» il Mezzogiorno, il sindacalismo conflittuale all'italiana e gli scioperi per il contratto di un anno fa. Ha condiviso la richiesta del fratello Umberto di svalutare la lira, come «ratifica ufficiale» di un deterioramento già avvenuto nei rapporti di cambio; per dire però, più tardi che si accontenterebbe di una fiscalizzazione degli oneri sociali per chi esporta o di altri correttivi.

Dopo questa sfilza di lagnanze o di semplici constatazioni, Agnelli è passato alle ammissioni. Ha confermato che i comunisti (nella conferenza sulla Fiat di febbraio), il sindacato ed altre forze vanno da tempo riprendendo. La Fiat ha una gamma troppo vasta ed irrazionale di modelli d'auto: dovrà ridurre entro l'85 da otto a quattro (con cilindrate da 600, 900, 1100 e 1300 cc). Dovrà sviluppare al massimo la ricerca (negli ultimi anni sa-

Partendo dalla premessa che la Fiat dev'essere messa in grado di operare nelle stesse condizioni «ambientali» e sociali delle case concorrenti, Agnelli è approdato all'utopia: ha proposto formule di «liberismo organizzativo» che dovrebbero consistere in negoziati preventivi per la divisione internazionale del lavoro, cioè per spartirsi in anticipo le varie aree di produzione e di mercato (figuriamoci se i giapponesi ci starebbero...). Scendendo al concreto, l'avvocato ha infine presentato l'unica sua ricetta: ridurre la occupazione. I toni sono stati un po' meno drastici di quelli usati dal fratello Umberto. Ha parlato di cassa integrazione oppure di licenziamenti, aggiungendo però subito che la seconda soluzione è più probante. Ha detto che il provvedimento colpirà dirigenti, impiegati, operai, non si sa se in settembre o in novembre: «Dovremo negoziare»

ha precisato Agnelli - con il sindacato e ribadiamo che in questa come in altre nostre posizioni non c'è un atteggiamento antisindacale preconcetto». In ogni caso, Agnelli non ha detto quanti saranno i licenziati. La produzione, nel secondo semestre di quest'anno, dovrà scendere del 30% (ma questo non significa che vi sarà un «taglio occupazionale» corrispondente). «Dobbiamo aumentare la produttività e ridurre l'occupazione», ha insistito ripetutamente, confermando che il calo di occupati non servirà tanto ad eliminare l'attuale stoccaggio di 60-70 mila auto invendute e a far fronte al crollo di vendite previsto in autunno, ma sarà una linea di tendenza permanente, nella ristrutturazione della FIAT-auto. E' utile un confronto con un altro settore della FIAT, la siderurgia, dove si era provveduto per tempo a ristrutturare, puntando su produzioni

Il chilovattora da petrolio ci strangola Ma chi si muove?



ROMA - Il presidente dell'ENEL Francesco Corbellini ha fornito ieri, nel corso di un intervento all'Accademia di scienze biologiche e naturali, alcuni dati sul costo di produzione dell'energia elettrica da cui si rileva l'impatto negativo della politica del governo sull'intera economia italiana. Un chilovattora prodotto con olio combustibile, ha detto Corbellini, costa all'ENEL 42 lire; prodotto col carbone costa 24 lire; prodotto da una centrale nucleare 20 lire; da centrali idroelettriche di media e grande capacità molto meno. Soltanto quest'anno l'ENEL ha iniziato a riattivare le 400 centrali idriche abbandonate e, messo in progettazione alcune decine di altre centrali che possono fornire il chilovattora a meno di 42 lire; in molti casi anche a meno di 24 lire. Tuttavia ormai un gran numero di altre fonti solare, geotermica, dal vento, ecc. - forniscono il chilovattora a meno di 42 lire. Ed in ogni caso a meno delle 83 lire che l'ENEL chiede caricando i costi di distribuzione, amministrativi e finanziari: gli autoproduttori hanno un forte interesse obiettivo a «sganciarsi» tutto o in parte, dalle forniture dell'ENEL. Ma l'ENEL ancora non li aiuta a sganciarsi: l'offerta assistita di collettori solari potrà cominciare solo all'inizio del 1981.

Altri dati forniti da Corbellini gettano luce sulle responsabilità del ministero dell'Industria. Le 42 lire per chilovattora di costo dell'olio combustibile sono, al tempo stesso, 42 lire di esborso valutario. Utilizzando carbone, l'esborso all'estero sarebbe più basso - 17 lire a chilovattora - e per il nucleare discenderebbe a 7 lire di spesa all'estero (acquisto di uranio, di materiali e servizi). Però i prezzi del carbone e dell'uranio, al pari di quelli del petrolio, restano esposti a possibilità di forti rincari da parte dei fornitori esteri. Inoltre l'esborso valutario equivale ad un trasferimento di risorse. Il problema non è solo di equilibrio della bilancia dei pagamenti ma di investimenti - quindi di occupazione - in Italia. La principale scelta e-

I problemi, gli interrogativi e le proposte emerse dal convegno dell'UDI

Così cambieremo la «cittadella» del lavoro maschile

La ricerca dello «specifico» femminile attraverso le prime esperienze con la legge di parità L'identità di donna da non smarrire. La frattura tra tempo di lavoro e tempo di vita Il legame con le battaglie nel «privato»

Dal nostro inviato TORINO - Ma esiste uno «specifico» femminile nel lavoro, e, se non esiste, è possibile costruirlo? E' questa la domanda che ha movimentato i tre giorni del convegno che l'UDI ha indetto a Torino sul tema: «Lavoro: ancora una cittadella maschile?». Testimonianze di donne che attraverso la legge di parità strappata a prezzo di dure lotte, hanno scacciato la barriera dei lavori «maschili»; racconti di disagi e discriminazioni, di aspettative elusive, volontà di cambiare, senza perdere nulla del proprio essere; speranza di diventare, come donne lavoratrici, autrici di quel cambiamento nell'organizzazione produttiva, che finora la classe operaia è riuscita a imporre.

che le donne, si è affermato al convegno, possono partire per costruire un grande progetto di rinnovamento. Non ci si nasconde la difficoltà dell'obiettivo: anche per le diverse condizioni di partenza delle donne nel nostro paese. Da una parte ci sono le «emancipate», quelle che il lavoro ce l'hanno assicurato, e possono interrogarsi sul come farlo diventare strumento di liberazione; dall'altra parte, per le quali l'occupazione, una qualsiasi, è ancora un miraggio. Ed è nel sud che uscire da questa condizione diventa più difficile per l'intreccio di conservazione sociale e politica.

Piuttosto bisogna discutere del come e del quanto produrre e portandoci nei luoghi di lavoro quella conflittualità che siamo stati capaci di portare all'interno della famiglia». Con quali contenuti? Quelli che derivano appunto dall'elaborazione culturale di questi anni. Qualcuno ha parlato del concetto di «utilità» che guida le donne nel lavoro. La donna, medico afferma: «Per me il paziente non è mai un sintomo, un caso clinico, ma una persona tutta intera». Ma la donna alle prese con la macchina? Qui torna il problema dell'estraneità al lavoro, visto come il nemico da combattere. Non «rifiuto» del lavoro, quindi, ma impegno per cambiarlo. E' un'affermazione di principio, o una verità che nasce dall'esperienza di questi anni? E' tutte e due le cose messe insieme, stando alle lotte fatte da molte operai contro la nocività e la fatica di certe mansioni. Certo è che le donne non possono permettersi di rifiutare il lavoro perché esso è una condizione indispensabile, anche se non sufficiente, per l'emancipazione e la liberazione.

Postelegrafonici e Monopoli di Stato si fermano otto ore per il contratto

ROMA - L'assemblea di Palazzo Madama è chiamata ad esprimersi su due documenti: la legge 813 con la quale si chiede la parità contrattuale degli statali e altri dipendenti pubblici per il triennio 1976-1978 e un ordine del giorno di invito al governo a provvedere tempestivamente ad emanare provvedimenti legislativi per correggere lo stesso provvedimento legislativo. Si tratta di un fatto insolito e anomalo negli annali della sala del Senato, di una cosa «forse aberrante», come l'ha definita in una recente intervista il ministro della Funzione pubblica, Giannini. In ogni caso, dice il ministro, non si tratta di esagerare. Il governo con il «protocollo» (più esattamente «ordine del giorno») si impegna a correggere e alcuni punti mal fatti.

to i problemi del personale dei Monopoli di Stato. Nei giorni successivi sarà la volta degli statali (9 luglio) e dei postelegrafonici (15 luglio). In questi primi contatti (solo i postelegrafonici hanno avuto incontri preliminari con alcune prime risposte valutate dalla Fip-Cgil e interessanti) dovrebbero essere messi a punto orientamenti e linee della contrattazione vera e propria, oltre naturalmente a fissare i tempi del contratto di merito che non potrà, in ogni caso, essere rinviato a tempi lontani. Sarà bene però che tenga d'occhio la Camera dove oggi, nel comitato ristretto della commissione Affari costituzionali, inizia il suo iter la legge quadro sulla contrattazione.

si intende dare «certezza» alla contrattazione, fissando le materie che sono demandate alla competenza legislativa e quelle che sono da stabilire contrattualmente, quali sono i tempi e i criteri della trattativa, i modi e tempi di applicazione degli accordi sottoscritti. E' un disegno legislativo che ha incontrato gravissime difficoltà, nella sua fase di formazione. Basti ricordare che è rimasto nel cassetto per quasi un anno prima di essere approvato dal Consiglio dei ministri e da oltre sei mesi, era giacente alla Camera dove solo ora, dopo le reiterate, insistenti pressioni dei parlamentari comunisti e delle forze sindacali, se ne inizia l'esame.

Per la SIR oggi nuovo incontro con Cossiga

ROMA - Cossiga si è impegnato a discutere oggi a mercoledì con i parlamentari sardi e i rappresentanti del Consiglio regionale i problemi relativi al piano di risanamento della SIR. La questione avrebbe dovuto essere discussa ieri nell'incontro fra amministratori regionali, parlamentari, dirigenti sindacali e rappresentanti dei partiti, convocata nell'aula dei gruppi parlamentari a Montecitorio. Ma il governo ha brillato per la sua assenza (il sottosegretario Abis era presente solo in qualità di parlamentare sardo) tanto che su proposta dei deputati comunisti la riunione è stata sospesa e una delegazione si è recata a Palazzo Chigi.

Advertisement for Citroën Dyane car. Text: 'E' COMODA COME UN MACCHINONE MA CONSUMA POCO PIU' DI UN MOTORINO'. 'E' la Dyane. L'auto in jeans.' Includes an image of the car and technical specifications: 'La Dyane ha una cilindrata di 602 cm³. A 90 km/h consuma solo 5,7 litri per 100 km, la sua velocità massima è di 120 km/h. Costa poco di bollo e di assicurazione. E' una trazione anteriore con sospensioni a grande escursione e ruote indipendenti. E' montata su un telaio a piattaforma con longheroni incorporati, è raffreddata ad aria ed ha i freni anteriori a disco.'