

I licenziamenti alla Fiat: il PCI si opporrà Dalla crisi si può uscire con un «piano auto»

Dopo l'assemblea degli azionisti Fiat conferenza stampa dei comunisti con Colajanni, Guasso, Gianotti, Fassino
Bisogna avere macchine in grado di competere sul mercato - Ricerca e innovazione - Il valore della vertenza di gruppo

Dall'inviato
TORINO — A botte calde il PCI, all'indomani della assemblea degli azionisti Fiat, ha lanciato il suo messaggio ai fratelli Agnelli: i licenziamenti non passeranno. E' una strada senza sbocco che porta solo allo scontro duro e non risolve la crisi della grande industria dell'auto. E' possibile un'alternativa positiva, quella già delineata quattro mesi fa dalla conferenza nazionale indetta dai comunisti, basata su misure immediate inserite in un progetto complessivo. Certo per fare questo bisogna non solo battere la maniglia degli Agnelli, le nostalgiche alla Valletta, ma anche l'incapacità di questo governo. Lo hanno spiegato ieri ai giornalisti Napoleone Colajanni, Athos Guasso, Renzo Gianotti, Piero Fassino.

Che cosa aveva detto l'altro giorno l'avvocato prima agli azionisti poi ai rappresentanti della stampa? Che c'è una crisi, da nessuna smentita, e che bisogna adeguare l'offerta all'andamento della domanda, tagliando la produzione del trenta per cento, espellendo operai, impiegati, dirigenti. Non è una risposta, ha osservato Colajanni, ai problemi della Fiat perché non affronta i problemi di fondo, quelli posti dall'acuta concorrenza, dalla guerra aperta sui mercati del mondo. Non serve avere una Fiat più piccolo,

ridimensionata, per mantenere le quote di mercato, anche se la domanda si ridurrà. E quando poi questa tornerà a crescere, che cosa succederà? Il problema è quello di avere macchine capaci di risparmiare carburante, capaci di inquinare di meno, più robuste e perciò più durature, costruite con le necessarie economie, tecnologicamente all'avanguardia. E' questo il terreno sul quale si giocherà la sfida. E non servirà a nulla avere qualche migliaio di occupati in meno se mancheranno questi requisiti, per affrontare la spietata concorrenza delle altre industrie.

Ecco perché occorre un piano, come ha proposto il PCI. Un piano che governi la politica industriale della Fiat come dell'Alfa Romeo (verificando tra l'altro le effettive contropartite Fiat all'accordo con la Nissan).

Sarà possibile, ad esempio, finanziare programmi di ricerca, onde ottenere i requisiti di cui si parlava prima. Sarà possibile, ancora, mettere ordine nella grande frantumazione delle aziende che producono quelle che vengono chiamate «componenti» dell'auto, decentrando certe lavorazioni nel Mezzogiorno, realizzando delle grandi economie. E' stato introdotto questo proposito l'esempio di un accordo fatto tra Peugeot e Renault per la costruzione di 500 mila motori all'anno,

in uno stabilimento comune nel Nord della Francia, con una economia pari al 50%.

Ma, potrebbe obiettare qualcuno, queste sono misure di lungo periodo, intanto però la Fiat ha bisogno di non immagazzinare troppe macchine, ha bisogno di risolvere certi problemi finanziari. Gianotti, Colajanni e gli altri hanno sostenuto a questo proposito che sono possibili intanto, anche ricorrendo alla cassa integrazione, alla mobilità interna. Lo stesso sindacato ha proposto incrementi della produttività e non solo col mutamento dell'organizzazione del lavoro. Inoltre si possono studiare misure congiunturali purché finalizzate. Colajanni ha ricordato che la Fiat deve pagare 90 miliardi all'anno di interessi sulle vetture invendute; è possibile allora far anticipare dallo Stato senza interessi, dei finanziamenti che al momento della restituzione verrebbero scontati dalle somme erogate per la ricerca, per una nuova organizzazione del lavoro. Sono indicazioni tutte da discutere. Altre se ne potrebbero suggerire — si è detto — come una fiscalizzazione temporanea di settore. L'importante è che non si tratti di interventi estemporanei; debbono avere precise finalità.

E' una linea seria che guarda al futuro. Gli Agnelli invece, rifiutano un rapporto con lo Stato e con la programmazione, cadendo peraltro in contraddizione. Colajanni ha letto una parte della relazione presentata l'altro giorno agli azionisti nella quale si rivendicava dalla CEE una serie di interventi assai simili a quelli che dovrebbero costituire oggetto del piano nazionale dell'auto. Forse si guarda alla CEE perché si sa bene che nella CEE si parte da zero, sono ancora assai lontane le possibilità di mettere in atto una politica industriale programmatica. Il fatto è che agli Agnelli manca — ha sottolineato Colajanni — una cultura industriale moderna. La loro cultura sembra risalire a Valletta, mira allo scontro,



Una catena di montaggio alla Fiat Mirafiori

grammazione, cadendo peraltro in contraddizione. Colajanni ha letto una parte della relazione presentata l'altro giorno agli azionisti nella quale si rivendicava dalla CEE una serie di interventi assai simili a quelli che dovrebbero costituire oggetto del piano nazionale dell'auto. Forse si guarda alla CEE perché si sa bene che nella CEE si parte da zero, sono ancora assai lontane le possibilità di mettere in atto una politica industriale programmatica. Il fatto è che agli Agnelli manca — ha sottolineato Colajanni — una cultura industriale moderna. La loro cultura sembra risalire a Valletta, mira allo scontro,

Ma non sono più questi gli stessi tempi in cui Valletta poteva dare più salari e più occupazione mentre bastavano i sindacati. E' uno scontro perciò totale all'insuccesso. Ma certo bisognerà attrezzarsi a questi appuntamenti di lotta. E' quello che hanno fatto i delegati Fiat riuniti ancora ieri sera dopo l'incontro tra Galli, Bentivogli e Mattina e Umberto Agnelli. La vertenza aperta nel gruppo, il suo collegamento col «piano auto», offre il terreno di una soluzione non solo sindacale. Sono due ipotesi in definitiva che si fronteggiano. Una è quella fatta propria dagli

azionisti: tirare i remi in barca, licenziare, rinunciare. Una ipotesi che giunge a decidere anche una ritirata dalla SEAT spagnola, abbandonando un mercato che pure — come ha chiarito ieri Piero Fassino — offre vantaggi, mettendo in discussione la sopravvivenza stessa della fabbrica di Barcellona. L'altra ipotesi è quella sostenuta dai comunisti, dal sindacato: un progetto di innovazione industriale che comprenda anche coerenza e disponibilità dei lavoratori. In mezzo ci sta il governo, questo governo un po' alla deriva, inerte, pericoloso.

Bruno Ugolini

Agnelli-FLM: due ore di colloqui Contrasti netti

Dalla nostra redazione

TORINO — La FIAT conferma che vuole espellere migliaia di lavoratori dalle sue fabbriche e dai suoi uffici. La FLM replica che chiederà alla mobilitazione ed alla lotta l'intera categoria dei metalmeccanici, metterà il governo di fronte alle sue responsabilità, se la FIAT non cambierà radicalmente posizione nei prossimi giorni.

Due ore di colloquio «ai vertici», in una saletta dell'Unione Industriale di Torino, sono bastate ieri sera al senatore Umberto Agnelli, ai dirigenti aziendali Cesare Annibaldi e Carlo Callieri, ai segretari generali della FLM, Pio Galli, Franco Bentivogli ed Enzo Mattina, per constatare che il contrasto è netto e difficilmente conciliabile. Si è tuttavia deciso di fare ancora una «prova d'appello»: un nuovo incontro che si terrà domani tra le delegazioni che normalmente conducono le trattative per la vertenza FIAT. Ma per mercoledì prossimo è già stato convocato d'urgenza il direttivo nazionale della FLM che deciderà, se domani non emergeranno sostanziali novità, quali iniziative adottare.

Peggio ancora le altre due proposte che la FIAT ha presentato: quella di una «agenzia» per assistere i lavoratori licenziati in attesa di ricollocamento (l'agenzia dovrebbe essere creata dal governo ed i lavoratori cesserebbero subito ogni rapporto con l'azienda) ed una fumosa proposta di sperimentare una specie di gestione del mercato del lavoro.

«Non abbiamo fatto cifre precise — ha detto Umberto Agnelli ai giornalisti dopo l'incontro — ma abbiamo ribadito l'esigenza di ridurre gli occupati», in aggiunta a provvedimenti congiunturali che potranno essere assunti nei prossimi mesi, come la cassa integrazione, per affrontare nel migliore dei modi la futura ripresa. Questa esigenza sovrasta un poco anche la vertenza aziendale. Le controproposte che ci hanno fatto le organizzazioni sindacali ci sembrano difficilmente percorribili». Ad una domanda sul piano di settore per l'automobile, Agnelli ha risposto che lo vorrebbe essere vincoli ai programmi dell'azienda, cioè non vuole un vero piano.

«Il dissenso tra noi e la FIAT è radicale — ha esordito Pio Galli in una improvvisata conferenza stampa — perché la terapia della FIAT consiste comunque nell'espellere i lavoratori. Inoltre noi respingiamo l'ipotesi di scendere la discussione sui licenziamenti dai contenuti della vertenza FIAT». «Per fare la mobilità interaziendale — ha aggiunto Mattina — ci vogliono aziende disponibili ad accogliere i lavoratori eccedenti. Ma qui in Piemonte abbiamo tutte le grandi industrie in crisi: oltre alla FIAT, l'Indesit, l'Olivetti, la Montefibre ed altre». «Ho la netta sensazione — ha commentato Bentivogli — che la FIAT non sappia nemmeno valutare le dimensioni della crisi del suo mercato. Non valuta che un piano di settore può determinare la rapidità con cui si esce dalla crisi».

Michele Costa

Rilancio economico dal «basso» coi servizi reali all'industria

Tutti d'accordo alle Camere di Commercio ma le organizzazioni padronali per il controllo paralizzano l'iniziativa

Oggi possibili difficoltà per chi viaggia in treno

ROMA — Dalle nove di stamane e fino alla stessa ora domani si potrebbero verificare disagi e disservizi su alcune linee ferroviarie di quattro compartimenti (Roma, Napoli, Milano e Firenze) e su qualche treno a lunga percorrenza, per un'agitazione promossa da un ristretto numero di delegati del personale di macchina, diretta e contestata l'intesa raggiunta il mese scorso fra i sindacati unitari di categoria e il ministero dei trasporti, relativa all'orario di lavoro e alla nuova organizzazione del lavoro.

L'accordo per il personale di macchina che raccoglie nella quasi totalità le richieste a suo tempo avanzate dai sindacati, ha avuto l'assenso positivo della stragrande maggioranza dei macchinisti. E' anche contro questo provvedimento che si sono schierati alcuni delegati dissenzienti, con la loro iniziativa di sciopero che è diretta oggettivamente contro le confederazioni e può creare solo malcontento e disagi fra i viaggiatori.

Disagi si preannunciano anche nel trasporto aereo. Ieri i controllori e gli assistenti del traffico aereo hanno proclamato uno sciopero di 4 ore che si dovrebbe svolgere nel periodo compreso fra l'8 e il 15 luglio. La sospensione del lavoro dovrebbe avvenire, nel giorno che sarà fissato, dalle 11 alle 15.

ROMA — All'assemblea dell'Unione fra le Camere di commercio la proposta di «Centri di servizio per l'industria», che nessuno ha nominato, è stata di fatto al centro delle discussioni. Nella relazione del presidente Dario Mengozzi è stato proposto, con una certa unilaterale, di organizzare «dal basso» la risposta alla crisi economica. Comunque dice Mengozzi «il processo di ristrutturazione va stimolato ed assecondato con l'incentivazione reale, più che con una ulteriore dilatazione della incentivazione finanziaria, e cioè con una offerta di servizi e di azioni promozionali; di conseguenza l'asse dell'intervento va spostato dal centro verso le economie locali, alle cui specificità deve conformarsi: la dimensione locale deve inserirsi non tanto nella dimensione nazionale ma anche e soprattutto in quella internazionale».

Le Camere di commercio possono contribuire? Secondo Mengozzi, «potrebbero» fare quasi tutto. Nei fatti, con 25 miliardi di spesa in tutta Italia, per di più dispersi in mille rivoli, fan poco o nulla. Non solo, non avendo trovato un buon rapporto con le Regioni, le CcC restano da anni candidate ad una riforma fortemente contrastata. I dirigenti di Confindustria, Confagricoltura, Confcommercio e Confartigianato hanno posto anche ieri condizioni che impediscano una riforma. Merloni, presidente della Confindustria, riconosce che le CcC devono essere considerate un servizio pubblico, però non vuole dentro rappresentanti dei lavoratori dipendenti né dei partiti. Di pubblico non dovrebbero re-

stare che i poteri e il denaro, a gestirli dovrebbero essere le «categorie imprenditoriali» con la motivazione che fra di esse non ci sarebbero conflitti. Merloni pensa che l'unica fonte di conflitti possa essere classista, una lotta fra «chi possiede e chi non possiede».

Serra presidente della Confagricoltura, è contrario alla elezione diretta degli amministratori delle CcC. Gli basta la designazione da parte delle organizzazioni: salvo vedere, poi, quali e quanti i rapporti con le Regioni — che hanno nei loro statuti funzioni di promozione economica — sono stati affrontati di sfuggita. Su servizi alle imprese, tuttavia, appare chiaro (nonostante una smentita formale di Merloni) che il problema per le organizzazioni padronali è quello di conservarne in ogni modo il controllo.

La Confindustria e le altre organizzazioni hanno tutto il diritto di promuovere servizi. La spaziarono ai non-soci, spacciandoli da condizionamenti politici, oppure no, anche questo è un fatto «privato». Non hanno però il diritto di subordinare a una pretesa di monopolio politico organizzativo la promozione dei servizi. Ecco perché non parlano esplicitamente dei «centri» proposti dal PCI, i quali presuppongono una effettiva apertura verso tutti gli imprenditori. Se Merloni ha davvero paura delle influenze politiche dettarsi i guardi, anzitutto, dai suoi amici della Confcommercio, Confagricoltura e Confartigianato, sempre pronti a organizzare le campagne elettorali degli «amici».

F. S.

Sale il caro-denaro ma la lira scende ancora

ROMA — Il dollaro, in ribasso in tutto il mondo, si è rafforzato sulla lira (842 lire) che continua a restare sotto il tiro degli speculatori. Rinoceronte tutte le valute europee: marco 478 lire, franco svizzero 519, franco francese 205, sterlina 190. Gli acquisti di lire disponibili al di fuori dell'Italia restano, per consegne ad un mese, soggetti a deprezzamenti consistenti: dal 30 al 37%. La Banca d'Italia è in grado di fornire normalmente valuta al

mercato e il margine di oscillazione all'interno del Sistema monetario europeo (SME) resta ancora lontano.

La pressione viene tutta da motivi politici e dal mantenimento di ingenti posizioni speculative contro la lira. Sul piano economico i tassi d'interesse italiani sono quasi doppi rispetto a quelli vigenti in Germania e molto più alti rispetto ad ogni altro paese. Considerando i vincoli, il tasso primario applicato sui crediti eccedenti il plafond è attorno al 21,5%. Questo tasso

è anche molto più alto della media dell'inflazione. Il credito disponibile è poco perché il Tesoro drena in vari modi le disponibilità. Alcune banche starebbero offrendo ai depositanti danarosi interessi del 14% per attirare depositi. Tasso ancora molto conveniente per chi riesce a farsi pagare il 21,5% sui crediti. L'attacco alla lira ha già prodotto un effetto: un peggioramento ulteriore del clima economico, un aumento del costo degli investimenti.

Ford Fiesta Oggi, tre ragioni per acquistarla subito.

1. l'economia

16,9 Km. con un litro (a 90 km/h) e ridottissimi costi di manutenzione. Scattante, vivace, ti dà prestazioni eccezionali sempre con il massimo confort e sicurezza. Una vera macchina: con tanto spazio, robusta e silenziosa.

2. il prezzo

Estremamente vantaggioso. Nella sua classe non teme confronti. Fiesta ti fa spendere bene i tuoi soldi perché ha una meccanica affidabile, è forte, dura nel tempo e mantiene il suo valore. E la puoi avere subito, in pronta consegna. E in più, i Concessionari Ford sono pronti ad offrirti eccezionali e speciali condizioni.

3. solo il 15% di anticipo

E' una facilitazione Ford Credit che ti consente fino a 42 comode rate mensili. E' un'occasione da non perdere. Vai subito dal tuo Concessionario Ford dove troverai le stesse facilitazioni su tutti i modelli Ford.

