

La decisione alla vigilia della chiusura estiva delle fabbriche

Le improvvise dimissioni di Agnelli

Una dichiarazione del sindaco Novelli - Reazioni della FLM e della UIL

(Dalla prima pagina)

— ha spiegato un portavoce della Fiat — chiamarsi Agnelli è una colpa. Quello che c'è di emblematico nel nome di Agnelli, può rendere più difficile portare avanti una certa linea. E questa linea, anche se il funzionario aziendale non l'ha detto esplicitamente, sarebbe quella che Umberto Agnelli tracciò in un'ora famosa intervista: il centralismo di massa in autunno.

In altre parole, gli Agnelli non vorrebbero «sporcare le mani» con i licenziamenti, nel timore di essere chiamati in causa personalmente, nel timore di essere chiamati personalmente a rendere conto del modo in cui hanno gestito in tutti questi anni una delle più importanti strutture produttive del paese. Inviare un «manager», sia pure di altissimo livello come Romiti, per dare il via alle lettere di licenziamento, servirebbe anche a puntellare la tesi che l'attacco all'occupazione non sarebbe un «colpo di testa» di un padrone, ma una necessità ineluttabile per l'azienda.

Rappresentanti della Fiat hanno smentito, e lo riferiscono con beneficio d'inventario, che siano sorti dissensi nel gruppo dirigente. La colanga però è alta. La famiglia Agnelli si starebbe defilando dalla gestione diretta della multinazionale (Gianni Agnelli lo aveva fatto alcuni anni fa, passando la mano ad Umberto che ora lo ha imitato) per rendere più facile la ricerca di nuovi «partners» per la Fiat, stranieri o anche italiani.

Lo stesso Umberto Agnelli, nell'intervista di cui annunciava i licenziamenti, accennava pure a trattative in corso per accordi di collaborazione con altre case automobilistiche, che potrebbero essere limitati alla costruzione in comune di certi componenti degli autoveicoli, ma avere anche una portata più vasta. Uno degli ostacoli maggiori alla conclusione di simili intese (e una delle critiche più comuni negli ambienti industriali e finanziari internazionali) è sempre stato però la natura di «multinazionale familiare» della Fiat, uno dei primi gruppi industriali del mondo, ai cui vertici però bastava un'ispirazione capricciosa di un membro della famiglia Agnelli per cambiare improvvisamente decisioni ponderate da schiere di «managers». Pare che proprio per questa «instabilità gestionale» della Fiat sia fallito alcuni anni fa il «matrimonio» con la francese Citroën.

Va anche notato che, con i mutamenti di ieri, si accentua la dimensione finanziaria, a scapito di quella industriale, nella dirigenza Fiat. I fratelli Agnelli assumono cariche in cui l'interesse per gli utili domina su quello per le scelte produttive ed occupazionali. E la stessa gestione operativa viene accentrata in un uomo di finanza come Romiti, ciò mentre, fra i dirigenti Fiat, esiste notoriamente una corrente di «finanziaristi», che propugna un disimpegno progressivo dalle attività industriali.

Vi è il rischio, sottolineato ieri sera in alcuni dei primi commenti, che venga a mancare alla Fiat un respiro strategico da grande industria e che si accentuino invece spinte aziendalistiche e settoriali, permettendo a ciascuno dei responsabili delle società operative della «holding» di fare la sua politica e di procedere per suo conto a decisioni per le automobili, l'alcol, la siderurgia, e così via.

Ciò sarebbe esattamente il contrario della politica che occorre per salvare la Fiat (e non solo le finanze degli Agnelli) dalla crisi: un piano di impresa, con precise opzioni di sviluppo produttivo, inserito nella programmazione nazionale.

Circola infine l'ipotesi che la Fiat avrebbe urgente bisogno di ingenti capitali per realizzare i giganteschi investimenti tecnologici, produttivi e nella ricerca indispensabili per fronteggiare la concorrenza. A questo scopo si sarebbe rivolta a varie banche, anche all'estero, le quali avrebbero posto però come condizione un mutamento nella gestione dell'impresa.

Ieri nel corso della seduta dell'assemblea di Palazzo Madama il compagno Bertinotti ha sollecitato la discussione dell'interpellanza presentata nei giorni scorsi sulla situazione Fiat dai senatori comunisti, primo firmatario il compagno Chiaromonte.

ROMA — Prime reazioni alle dimissioni di Umberto Agnelli. Il sindaco di Torino, compagno Diego Novelli, che ha avuto notizia del cambio di passo da Gianni Agnelli, ha detto: «Il presidente della Fiat mi ha confermato la scelta di voler scindere la responsabilità dell'azienda da quella di chi la gestisce, assicurando che ciò non significa disimpegno da parte della famiglia Agnelli nei confronti dell'azienda. Non credo che quanto avvenuto oggi cambi peggiori o migliori la situazione attuale in cui si trova l'azienda».

A sua volta l'ing. Sergio Pininfarina, presidente dell'Unione industriali di Torino, ha rilevato che «date le immense dimensioni della Fiat e il difficile momento, Umberto Agnelli ha ritenuto fosse più produttivo che la responsabilità operativa fosse lasciata interamente al manager riservando a se la responsabilità di strategia propria degli azionisti».

In campo sindacale da registrare una dichiarazione del compagno Claudio Sabatini, segretario della FLM. «E' necessaria — ha detto — la definizione di una strategia industriale precisa per la Fiat Auto per avere un confronto serio e costruttivo con il sindacato. Ci auguriamo che la nuova situazione possa determinare le condizioni per il superamento della minaccia del licenziamento». Se così non fosse e si andrebbe verso uno scontro di vastissime proporzioni.

Per Pietro Larizza, segretario confederale della UIL, si tratta certo di «un fatto politico di tutto rilievo». In relazione alla «continuità» professata da Romiti, Larizza ha detto che «non capisce se si tratta di continuità tecnica amministrativa o di una continuità politica». Comunque sia «i licenziamenti erano e rimangono inaccettabili».

Altro passo avanti verso la riforma FS

Il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri - I sindacati: impedire «ritorni di fiamma» dei nemici del provvedimento - Bloccati per una notte i traghettili «Tirreno express» per la Sardegna

ROMA — «Un primo tangibile risultato», come lo hanno definito i sindacati di categoria Cgil, Cisl, Uil, nel lungo e difficile cammino per la riforma della azienda delle FS è stato conseguito con l'approvazione, da parte del Consiglio dei ministri, del relativo disegno di legge. Ci sono voluti anni di battaglie dei ferrovieri, del movimento sindacale e del mondo politico, ma il partito e le altre forze di sinistra, nel paese e in parlamento, per approdare a questo primo concreto risultato. Il disegno di legge varato dal governo è stato oggetto nei mesi scorsi di lunga trattativa fra i sindacati e il ministro dei Trasporti. Necessità ancora, a giudizio delle organizzazioni dei lavoratori, di essere migliorato e in questo senso i sindacati chiedono alle forze politiche che nel corso del dibattito che si svolgerà

nelle due Camere siano introdotti gli emendamenti che saranno da loro indicati. La battaglia per la riforma deve continuare — affermano i sindacati — senza attimi di caduta, con il contributo, dimostratosi già estremamente importante, dei viaggiatori, della popolazione che oggi sono le vittime principali e incolpevoli del grave dissesto e domani dovranno essere i più diretti beneficiari di una azienda efficiente, di un servizio di trasporto ferroviario funzionante. Si tratta di impedire «ritorni di fiamma» delle forze ostili alla riforma e non sono poche. Non è un caso se il disegno di legge, prima di essere approvato, è rimasto in attesa per oltre due mesi sulla scrivania del presidente Cossiga e se la stessa sua approvazione in seno al Consiglio dei ministri è stata tutt'altro che indolore e, a quanto risulta,

assai contrastata. Anche per questo — preannunciano i sindacati — l'iter della legge in Parlamento sarà sollecitato e sostenuto da un'ampia mobilitazione di tutta la categoria. La prima esigenza è che il governo non perda ulteriore tempo e lasci, come in altre occasioni è avvenuto, passare dei mesi prima di trasmettere il provvedimento legislativo alle Camere. Ricordiamo che in Parlamento si trovano già da tempo le proposte di legge di riforma presentate dal Pci, e dal Psi che costituiscono un importante punto di approdo della notevole mole di lavoro svolta dalla commissione Trasporti della Camera, nella passata legislatura, sotto la presidenza del compagno Libertini. Il Parlamento è, in ogni caso, in condizioni di poter avviare l'esame della riforma delle FS fin dalla ripresa dell'attività. Si tratterà di im-

porre all'iter legislativo un andamento il più possibile rapido. Lo stesso discorso vale anche per altre leggi riguardanti le FS, prima fra tutte quella relativa al piano integrativo per impianti fissi e materiale rotabile. Mentre si è registrato questo importante passo in avanti verso la riforma del trasporto ferroviario, una situazione preoccupante si è venuta a determinare nei collegamenti fra continente e Sardegna con le minacce di smobilizzazione annunciate dall'armatore Magliavacca per i traghettili della Trans Tirreno Express. C'è infatti il licenziamento di 50 impiegati della sede genovese della compagnia e la minaccia di perdita di lavoro per gli equipaggi. La reazione dei marittimi è stata immediata e ferma. Ieri l'altro sono scesi in sciopero. Sono state programmate 48 ore di astensione

che hanno bloccato i traghettili «Espresso Rosso» e «Espresso Sardegna» in partenza da Livorno e «Espresso Azzurro» in partenza da Olbia. Non è un'azione di lotta sconsiderata — osserva una nota della Fiat-Cgil —. Essa «non ha niente a che vedere con le agitazioni corporative». I lavoratori vi sono stati costretti per salvaguardare il proprio posto di lavoro e di fronte all'iniziale ingiustificato disimpegno del governo. Solo dopo il blocco dei traghettili il ministro della Marina mercantile si è deciso a convocare i sindacati. L'incontro è stato fissato per il 5 agosto. Gli impegni assunti hanno portato alla sospensione dello sciopero e ieri mattina i circa duemila viaggiatori rimasti bloccati per una notte a Livorno sono potuti partire.

I. G.

All'agricoltura un po' di ferrovecchio

La Confcoltivatori presenta le proposte di «correzione» ai decreti del governo - Avolio: «Ma si vuole ridurre il deficit alimentare?» - A colloquio con Rossi sulla situazione nelle campagne

ROMA — Il Consiglio generale della Confcoltivatori ha bollato come «inadeguate» e «non risolutive» le decisioni economiche del governo. In agricoltura — hanno spiegato, nel corso di una conferenza stampa, il presidente Avolio, e il vice presidente Ombrone — vanno a compromettere un tessuto produttivo già segnato dal vuoto di interventi programmatici e di riforma, come il piano agro-alimentare, il nuovo assetto dell'AIMA e della Federconsorzi. Ma davvero si vuole puntare alla riduzione del disavanzo alimentare che così pesantemente incide sulla bilancia commerciale? Avolio e Ombrone non hanno nascosto i propri dubbi. Tuttavia, l'organizzazione contadina si è fatta carico di preparare una serie di proposte «correttive» ai decreti del governo, proprio per costruire un ponte tra la realtà di oggi e le esigenze di trasformazione dell'apparato produttivo agricolo.

Ne parliamo con Afro Rossi, responsabile dell'ufficio economico della Confcoltivatori. Gli argomenti non mancano. Prendiamo la sistemazione delle aliquote IVA: nei mangimi si avrà un maggior onere di 40 miliardi annui, proprio mentre la zootecnia si dibatte in un mare di difficoltà. E che dire dell'aumento dell'imposta sulla distillazione addizionale di 5 colte? Per fortuna il Parlamento è già intervenuto ridimensionando la portata del provvedimento. Gli industriali ave-

vano già cominciato a dire che non c'è più convenienza a distillare, facendo pesare la ripercussione alla produzione: e si sa che anche la viticoltura è nei guai, le cantine sono piene, il mercato fermo.

Anche l'agricoltura dimostra come la manovra del governo sia niente più che un «temporaneo congiunturalista» che non affronta i nodi della crisi e le cause di fondo dell'inflazione. E tra queste cause un posto importante è il deficit alimentare. Dobbiamo importare di tutto, persino le patate. In questi ultimi anni, segni apprezzabili di vitalità si sono finalmente registrati in alcuni settori, per esempio nella zootecnia e nella viticoltura. Ma ora tutto è rimesso in discussione dalla crisi dell'inflazione galoppante, della posizione degli industriali del latte che in diverse regioni rifiutano di pagare il prezzo concordato, della linea dura delle aziende saccharifere che pretendono nuovi aumenti dopo aver già ottenuto la fetta maggiore nella ripartizione dell'ultimo incremento di prezzo stabilito in sede comunitaria.

I provvedimenti economici non danno una risposta a queste situazioni di drammatica incertezza. «Il primo dato negativo — dice Afro Rossi — è che i provvedimenti non appaiono finalizzati, come dovrebbero essere, ai settori in crisi. Un limite serio per mettere che si erano concepiti come terapia d'urto per i punti caldi. Se le co-

se si mettono male nella bieticoltura, la conseguenza sarà un ulteriore boom del pomodoro mentre ci sono 45 milioni di quintali di produzione non contrattata (quasi tutta in Puglia, in Calabria, in Basilicata, nella provincia di Caserta) e per la quale dunque non c'è correzione che sarà ritirata dalle industrie».

Altro motivo di disaccordo con le scelte operate dal governo è il fatto che si destinano soldi per la formazione della proprietà contadina, per l'acquisto di autocarri frigoriferi e di pacchetti maggioritari di industrie alimentari da parte di cooperative e consorzi di produttori senza un progetto preciso, senza che sia chiaramente delineato l'obiettivo che si vuol raggiungere.

L'organizzazione professionale unitaria dei contadini ha già presentato di gruppo parlamentare le proposte di modifica. Non si tratta di correttivi marginali se è vero che per certi aspetti le somme messe a disposizione (in complesso circa 60 miliardi di lire) non coprono le esigenze e che comunque si vuole spendere senza aver predeterminato i settori nei quali occorre concentrare gli investimenti e senza fissare dei criteri di priorità che privilegino il Mezzogiorno e le zone più sventaggiate. Il caso dell'acquistazione in toto dell'agricoltura dalla speculazione degli oneri sociali è un elemento di equilibrio in più.

Insomma, quello che ancora una

volta emerge dal contesto delle misure del governo è la mancanza di programmazione. Anche i soldi che si promettono ora per acquistare delle fabbriche ferrovecchio anziché puntare su industrie realmente capaci di svolgere una funzione trainante, hanno più che altro il sapore di una controspinta al fatto che il ministro ha fatto saltare al 1983 ben 670 miliardi di lire della dotazione finanziaria prevista dalla legge «quadripartita» per il '78. Difesa della produzione e dei redditi dei coltivatori e situazione di politica di piano nei settori, costituiscono in questa fase i capisaldi dell'iniziativa della Confcoltivatori. Il movimento è in crescita. Molte iniziative hanno carattere antitorio. Buone intese si sono realizzate tra Confcoltivatori, Coldiretti e Associazione allevatori nel settore lattiero-caseario; consorzio bieticoltori e associazione bieticoltori, le due maggiori organizzazioni dei produttori si sono presentate alle trattative per l'accordo interprofessionale con una piattaforma unitaria; nel settore viticolo si susseguono iniziative settoriali.

Osserva, infine, Rossi: «Certi, ostacollamenti della Confcoltivatori sono interpretati come segno di un condizionamento che deriva dal recente accordo politico con la Confindustria. Ma il dato fondamentale del quadro è la pressione che viene dai coltivatori, impegnati nella battaglia contro l'inflazione».

Pier Giorgio Betti

De Tomaso chiede 150 mila motori ai giapponesi?

L'industriale vorrebbe dal ministro dell'industria l'autorizzazione ad importare se parte l'accordo Alfa-Nissan

MILANO — La lettera è del 30 luglio scorso. E' indirizzata all'on. Bisaglia, ministro dell'Industria. Chiede ufficialmente l'autorizzazione ad importare dal Giappone 150 mila motori per auto all'anno, destinati alla Nuova Innocenti. E' firmata da Alejandro De Tomaso, amministratore delegato della azienda automobilistica milanese. E la richiesta per il tono polemico con cui è stata formulata dallo stesso De Tomaso, per le reazioni che comincia a provocare, ha già suscitato un mezzo vespaio. Veniamo alla lettera inviata l'altro giorno da De Tomaso a Bisaglia. De Tomaso sostiene che con l'accordo Alfa Romeo-Nissan si verrebbe a creare sul mercato italiano dell'auto una situazione pericolosa per tutte le altre aziende.

La concorrenza dei prezzi diventerebbe insostenibile, avendo «le marche straniere» il vantaggio di combattere per numeri marginali per loro, mentre le marche italiane giocherebbero il massimo della loro produzione. Essendo De Tomaso — sostiene De Tomaso — la più piccola azienda automobilistica italiana e europea che non produce a tutt'oggi motori in proprio (a mesi dovrebbe scade l'accordo fra la casa automobilistica di Lambrato e la British Leyland inglese per l'importazione nel nostro paese di 40 mila motori e successivo montaggio delle Mini - n.d.r.) è costretto per difendersi e non soccombere a trovare una so-

luzione che dall'esterno bilanci la concorrenza distruttiva interna. Di qui i contatti con «diverse fabbriche giapponesi per programmare l'acquisto di motori e componenti». De Tomaso sostiene di avere in mano «offerte già definite che sono solo in attesa di formalizzazione... contrattuale» non appena arriverà l'autorizzazione del ministro dell'Industria.

Già l'anno prossimo dovrebbero arrivare allo stabilimento di Lambrato i primi 35 mila motori: già nella seconda metà dell'81 la Nuova Innocenti sarebbe in grado di ridurre i prezzi delle vetture del 5 per cento. Il programma, sostiene infine De Tomaso, richiederebbe per la sua attuazione «un nuovo stabilimento decentrato con un organico minimo di circa 1.500 unità». E ancora: «Questo nostro programma — dice De Tomaso — non pretende di avere una sua logica a livello di politica industriale di Paese per cui può essere criticato, ma è ineccepibile se si considera solo l'interesse delle singole aziende. Pertanto chiedo che all'industria che rappresenta siano date le stesse possibilità di salvezza e condizioni di parità con l'Alfa Romeo. Solo così potremo parlare di «fair trade» (concorrenza leale - n.d.r.) e misurare i risultati con lo stesso metro».

Inviata la lettera sono cominciate a piovere le prime dichiarazioni e lo stesso De Tomaso non si è sottratto alla richiesta di precisazioni. In un'intervista sostiene che se il governo non avesse l'accordo Alfa-Nissan non potrà non dare il via anche alla sua richiesta; che la sua domanda non avrà seguito se anche l'Alfa-Nissan verrà bloccata. E i sindacati? Pietro Larizza, segretario confederale della Uil, è il primo dei sindacalisti a porre seri dubbi sulla fondatezza della proposta De Tomaso. «Sembra quella di un collezionista di motori piuttosto che di un industriale, tanto è al di fuori di ogni logica industriale. Non è solo una coincidenza — continua — che tutto ciò venga avanzato proprio nel momento in cui l'accordo Alfa-Nissan è nella dirittura d'arrivo». Il compagno Sergio Garavini, segretario della CGIL, sostiene che quella di De Tomaso è «soltanto una provocazione ispirata da chi intende compromettere una situazione, quella del mercato dell'auto» già di per sé complicata.

Che la richiesta di De Tomaso sia destinata a riaccendere la polemica sull'accordo Alfa-Nissan è comunque scontato. La Malfa ministro del Bilancio sostiene che la richiesta De Tomaso apre «un problema di principio»; il ministro Andreotti manifesta preoccupazione, e, sull'altra sponda i ministri del lavoro, Focsi, e dei Lavori pubblici, Compagna, sostengono che non esistono motivi per ritirare un parere favorevole sull'accordo Alfa-Nissan.

Sul filo dell'incostituzionalità i «congelamenti» ante-liquidazione

La Corte: «Bisogna por mano ad adeguati bilanciamenti»

ROMA — La Corte costituzionale ha reso note ieri le sentenze con le quali respinge le eccezioni di incostituzionalità sollevate a proposito della legge relativa al congelamento delle scale mobili del '76 e il 30 aprile '78 degli scatti di scala mobile e loro relativa sostituzione con i buoni del tesoro (BOT), e sul congelamento, agli effetti della liquidazione di fine lavoro, degli scatti di contingenza per il periodo successivo al 31 gennaio '77. Si tratta, come già era stato anticipato al momento dell'annuncio della sentenza, di una conclusione «sofferta», come appare chiaramente dai dispositivi redatti dal prof. Andriotti, che fu relatore sull'argomento.

Le maggiori perplessità sono state espresse dalla Corte a proposito del congelamento della scala mobile agli effetti della liquidazione. In sostanza, pur ammettendo la legittimità del provvedimento, i giudici di Palazzo della Consulta affermano che con esso si determina una modifica dell'art 2121 del codice civile, che «deve suonare allarme per il legislatore», in quanto le conseguenze per i lavoratori sono tanto più penalizzanti quanto più bassa è la loro retribuzione.

In definitiva, l'esclusione della scala mobile dall'indennità di liquidazione potrebbe, a giudizio della Corte, «determinare squilibri più gravi di quelli già in atto» e ciò dovrebbe persuadere i registri della casa pubblica a porre mano ad adeguati bilanciamenti. Le perplessità e le preoccupazioni della Corte costituzionale non si fermano qui. Infatti nella sentenza si afferma che i giudici hanno «piena coscienza della gravità delle conseguenze delle scelte fatte dal Parlamento e dal governo» e fanno propria «la espressione ricorrente nel corso delle discussioni parlamentari e cioè essere «la legge del 1977 sul filo dell'incostituzionalità».

La sentenza manifesta ancora dubbi sulla razionalità di questa normativa, poiché «non è agevolmente individuabile lo spartiacque tra il potere politico-sociale e quello giuridico». Si riferisce in particolare alla «assenza di un qualsiasi vincolo di destinazione» nella gestione prelevata con il congelamento al lavoratore di cui «i datori di lavoro non si spogliano».

La Corte dichiara di non poter pronunciare sul merito dell'applicazione delle rubriche determinate dall'esclusione di una parte della scala mobile dalla liquidazione ritenendo la questione di competenza dei tribunali del lavoro. Ciò nonostante, sottolinea che

i lavoratori che si sentono danneggiati «ben potranno, se lo credono, rivalsi attraverso la contrattazione e, più a monte, con l'esercizio del diritto di sciopero nei modi consentiti».

La parte finale della sentenza è una critica aperta al Parlamento (meglio sarebbe indirizzare la critica al governo), per la sua tendenza «a battere le vie di sempre», e cioè a colpire i redditi da lavoro dipendente, «senza cercare nuove ricchezze sia pure meno agevolmente identificabili. Naturalmente — dice la Corte — il giudizio definitivo, che è politico, in questo caso è riservato agli elettori e alle forze sociali». Il dispositivo però non termina qui. Si conclude infatti riconfermando la costituzionalità del provvedimento, ma osservando anche che nuove questioni di incostituzionalità sullo stesso argomento possono essere sottoposte alla Corte sotto profili diversi da quelli ora respinti.

Vediamo ora invece le motivazioni di costituzionalità della sentenza in BOT. Si tratta chiaramente, afferma la Corte, di un «previdente» e «però» provvedimento remunerato dagli interessi. Si sono inoltre attuate nel prelievo di verificazioni secondo le varie fasce di reddito e si sono attuati criteri di progressività: il prelievo stesso, d'altra parte, era destinato ad incentivare attività produttive («e non è compito della Corte costituzionale controllare in quale sorta di incostituzionalità sono stati investiti i soldi afflitti allo Stato») e quindi determinare nuovi posti di lavoro.

La legge del potere (editoriale di Edoardo Perna)

Pericoli di autoritarismo a Toheran (di Massimo Boffa)

Referendum: solo una bomba da disinnescare? (di Enrico Menduni)

Le carte della Rai-Tv (di Giuseppe Vacca)

Fascino e pudore di Ruggiero Grieco (di Luciano Barca)

Per le riforme non basta il sindacato (intervista a Rudolf Meidner)

La Bolivia nel bato di una crisi convulsiva (di Renato Sandri)

Quel sistema del disagio della società (di Luigi Cancrini)

Quando il Palazzo d'Inverno non c'è più (di Carla Ravaioli)

IL CONTEMPORANEO

Donne, lavoro, emancipazione

Le difficili condizioni della parità

articoli di Maria Luisa Bocca, Anna Ciapponi, Flora Egidi, Marcello Ferrara, Piero Forcellini, Bianca Maria Probita, Andrea Lussari, Lucia Perrelli, Barbara Pettini, Federico Rampini, Adriana Saracini

Rinascita nel n. 31

oggi nelle edicole