

Ieri Torino in piazza, a Roma gli incontri

La Fiat parla di mobilità ma dove sono i «posti»?

L'arcivescovo di Torino contro i licenziamenti - Tutta la città con gli operai

Dalla redazione

TORINO — «Non si privi nessuno del posto di lavoro, oppure se ne procuri un altro con il minimo di disagio possibile... La sicurezza del posto di lavoro e lo sviluppo industriale sono fenomeni interdipendenti... Si allontanano presto dalle nostre famiglie lo spettro della disoccupazione e dei licenziamenti, ma anche quello di un rallentamento industriale e produttivo».

Sono brani di un appello che l'arcivescovo di Torino ha diffuso ieri. Le parole del cardinale Ballosterro colgono lo stato d'animo di un'intera città. Interpretano l'ansia dei lavoratori Fiat, i quali temono che il loro nome sia in testa ad una delle 14.468 lettere di licenziamento che l'azienda sta preparando. Ma riflettono anche la preoccupazione che oggi si coglie dappertutto a Torino. È la preoccupazione di chi si chiede che cosa accadrà domani, se diminuiranno drasticamente le opportunità di lavoro in una provincia dove la Fiat e le industrie dell'indotto automobilistico rappresentano il 50 per cento dell'occupazione manifatturiera, dove ci sono già 5 mila operai dell'Indesit inattivi da mesi, alcune decine di altre industrie, grandi e piccole, in crisi.

Ieri mattina il grande corteo di operai partito da Mirafiori percorreva via Sacchi diretto verso il centro della città. Giunto all'altezza di corso Sarmiento ha trovato la strada semostrada da centinaia di persone. Non era un'altra manifestazione, ma la solita rissa di ogni venerdì mattina davanti al cinema del Dopolavoro ferroviario, dove si svolgono le «chiamate» dell'ufficio di collocamento. Nulla di paragonabile, naturalmente, a quel che succede a Napoli e in altre città del Mezzogiorno, dove i disoccupati sono centinaia di migliaia. Ma, fra quegli uomini e quelle donne in attesa, c'erano quelli che venivano anche quando la Fiat faceva migliaia di assunzioni (ora sparge la voce nelle fabbriche che era il governo a «costringerla»), anche quando a Torino c'era praticamente la piena occupazione.

Nel corso del 1979, accanto a 38 mila avviati al lavoro dal collocamento, c'erano stati a Torino novemila passaggi diretti da un'azienda all'altra. Avevano già un'altra occupazione molti dei 2 mila operai che la Fiat assunse alla Lancia di Chivasso, mentre rifiutava di prendere 600 lavoratori della Montefibre di Ivrea in crisi, respingeva una offerta di mobilità interaziendale per i dipendenti della Venchi Unica e di altre aziende dissestite. E' fin troppo facile ipotizzare sul passato con la Fiat, che rifiutava la mobilità quando il mercato «tirava», mentre la propone oggi, come unica alternativa ai licenziamenti di massa, quando anche le altre industrie bloccano le assunzioni e la stessa Unione industriale tempessa stima in 3,4 mila unità lavorative all'anno la possibilità di ricollocazione di forza-lavoro nell'apparato produttivo torinese. Ma non è con le polemiche sul passato che si costruisce una soluzione.

Oggi la Fiat dice che a Torino, il prossimo anno, ci saranno in altre aziende 5-6 mila posti disponibili per operazioni di mobilità. Da dove ricava questa previsione? E' disposta la Fiat a riconoscere che mobilità significa passaggio da un posto di lavoro ad un altro. Quella delimitata da un semplice omicidio. La 675 è la legge su cui si basano la programmazione ed i piani di settore. Ed è proprio ciò che la Fiat respinge a priori.

Quella della Fiat non è solo una crisi di mercato, congiunturale, di eccessivi stockaggi e di manodopera superante rispetto alla produzione che oggi può permettere. Queste sono solo le conseguenze ultime di errori compiuti per anni dal gruppo dirigente aziendale. Dopo essere stati per anni con le mani in mano, adesso i dirigenti Fiat hanno iniziato una disperata rincorsa per rinnovare la gamma dei modelli, introdurre automazioni nelle officine, eliminare disconomie e cattiva organizzazione aziendale. Ma, per fare ciò, servono loro 5.400 miliardi di lire da investire entro il 1985. Dove trovare questa cifra? Nel recente incontro con Regione Piemonte e Comune di Torino la Fiat ha dichiarato di «non aver chie-

sto un piano di settore per breve tempo». Altri duemila miliardi la Fiat può trovarli sul mercato dei capitali e mediante accordi con case straniere. In questo modo, non solo la Fiat lancerebbe un siluro alla programmazione pubblica, la Fiat rinuncia quindi ad ottenere dallo stato i fondi che le sarebbero indispensabili. Ha scelto un'altra strada: comprimere il monte-salari per effettuare un drenaggio di risorse.

Secondo attendibili indiscrezioni, i dirigenti di corso Marconi hanno calcolato che, non pagando più i salari a 14 mila dipendenti ed eliminando gli oneri derivanti dal sovrataggio di automobili, si recupererebbero 2.000-2.500 miliardi in breve tempo. Altri duemila miliardi la Fiat può trovarli sul mercato dei capitali e mediante accordi con case straniere. In questo modo, non solo la Fiat lancerebbe un siluro alla programmazione pubblica, la Fiat rinuncia quindi ad ottenere dallo stato i fondi che le sarebbero indispensabili. Ha scelto un'altra strada: comprimere il monte-salari per effettuare un drenaggio di risorse.



ROMA — La manifestazione dei metalmeccanici a sostegno della lotta dei lavoratori

Su una collina a Policastro

Napoli col fiato sospeso: forse hanno trovato il petrolio

Dalla nostra redazione

NAPOLI — Nel Giarone c'è il petrolio? I tecnici della società «Rig», che sta completando trivellazioni per conto dell'AGIP nel quadro del piano predisposto dal governo per la ricerca degli idrocarburi lungo le coste italiane, non sembrano avere dubbi. Trivellando due pozzi alla periferia di Vibonati e di S. Marino, su una collina di fronte al trasparente mare del golfo di Policastro, hanno trovato, ad una profondità di 30 metri, dei fanghi petroliferi: il doppio ritrovamento — avvenuto dopo due mesi di trivellazioni — fa ritenere con ottime probabilità (anche se mancano conferme ufficiali) e tutte le notizie sono officiose) che sotto quella collina c'è il prezioso elemento.

Un fatto è certo: il petrolio c'è, ma di quale consistenza sia il giacimento, quale sia la sua esatta collocazione, quali i costi di estrazione, è troppo presto per dirlo. Il problema delle trivellazioni e delle ricerche del petrolio, infatti, è legato al costo di estrazione per barile. L'aumento dei prezzi per effetto delle crisi petrolifere ha reso via via «reddizii» giacimenti giudicati «non economici» solo qualche anno prima per l'alto costo di estrazione.

Basta un solo dato per avere l'idea di questo fenomeno: le riserve mondiali di petrolio dal '65 al '75 si sono raddoppiate (dalle 48.100 milioni di tonnellate alle 96.200 milioni di tonnellate), con un incremento del 12% (stimato) avvenuto solo tra il '74 ed il '75, cioè in un periodo di intensa crisi produttiva. L'arcano è proprio dovuto alla convenienza dell'estrazione, che ha reso competitivi alcuni giacimenti: un esempio è il Mare del Nord.

Potrebbe darsi che anche per il petrolio ci siano le stesse condizioni.

v. f.

Interrogazione PCI alla Camera sulla Cementir

ROMA — Con una interrogazione a De Michelis, i compagni on. Peggio e Margherita, chiedono di conoscere anzitutto se risponde al vero la notizia secondo la quale l'IRI si appresterebbe a cedere al gruppo Ferruzzi-Union-Piat il pacchetto di controllo della Cementir. E gli chiedono di dire se «non sia in contrasto con gli interessi nazionali una decisione in tal senso che determina la ricostituzione di un controllo monopolistico in mano privata nel mercato di un prodotto di grande importanza come il cemento».

Picchetti e bandiere ai cancelli di Mirafiori

(Dalla prima pagina)

Carlo e poi costeggia le vetrine di via Roma, sbocca in piazza Castello. Ci sono tanti giovani, come in altre occasioni, come nel '63, come nel '68, c'è un servizio d'ordine fatto di uomini e donne, mano per la mano, che argina la folla. Gli alpini sono pochi e non truculenti», commenta un compagno. Dicono «Unità, unità, qui con noi è la città». E la città sembra stendere la mano, sorridere. Un commerciante esce dal negozio — racconteranno poi in quinta lega FLM — e distribuisce un pacchetto di «botigliette migon» e un gesto d'affetto, un modo per far sentire che la lotta è di tutti. «Noi siamo qui. Non siamo qui per passeggiare — scandisce l'altoparlante —. I licenziamenti non debbono passare». Hanno fatto così sei chilometri a piedi. Qualcuno innalza sopra la testa la testata del nostro giornale come per farsi riconoscere. Non ci sono slogan estremisti, solo un melanconico gruppetto di «Lotta comunista» distribuisce un foglietto.



Guardiamo questo immenso corteo. Abbiamo accanto un dirigente sindacale torinese — ora impegnato nella capitale — che rievoca altri tempi: «Osservo questi ragazzi — dice — come sono restati, come sono diversi». E' la nuova lega operaia che irrompe nella vecchia Torino, con le sue perline, i suoi giubbetti multicolori, la sua carica un po' irrazionale. C'è un piccolo «caso» che sta tra l'autoironia e l'intolleranza: un tizio sfodera un ritratto di Papa Wojtyla con la scritta «Intercedi tu per noi». Alcuni altri operai lo tolgono di mezzo. Ora una delegazione sale le scale del palazzo della Regione per un confronto con la Giunta, ma viene subito raggiunta da un altro gruppo. «Tutti in piazza», dicono. E così avviene: presidente e vicepresidente della giunta re-

gionali salgono su un improvvisato podio, parlano alla folla. E' Sgarello a rievocare il dramma delle famiglie dove già ci si guarda in faccia e ci si interroga «A chi toccherà?». Ma non sono soli. La Fiat sarà obbligata a tirare fuori i propri piani, a recedere dalle minacce. Però bisogna lottare bene, con intelligenza, come ieri, come oggi, e allargando il consenso. Gli atti di rottura servono al padrone non agli operai. I dirigenti sindacali si avventurano al microfono, con i delegati, qui e poi davanti alla prefettura. C'è come un ritornello: «Noi a licenziamenti veri o mascherati attraverso una finta mobilità esterna».

E' con questo spirito che si preparano le prossime iniziative di lotta. «Abbiamo salvato noi la Fiat negli anni della inefficienza dei clientelismi che navigano nel grande crogiolo dell'impero dell'auto. Al consiglio di fabbrica della Fiat di Mirafiori è stato denunciato un episodio. Lo sottoponiamo all'attenzione di tutti. Eccolo: partono dalle presse Mirafiori 43 con-

ainers carichi di 1 milione e 450 mila particolari (cioè fiancate, cofani, parafranghi) per la 126. I containers imboccano l'autostrada, arrivano a Desio presso Milano dove c'è l'Autobianchi Fiat e dove un tempo si montava la 126, ma dove ora si monta la Panda essendo la 126 trasferita a Termini Imerese in Sicilia. E così i 43 containers debbono fare dietro front, carichi dei loro particolari: un viaggio lungo e inutile. Tornano alle Presse di Mirafiori. Qui tirano via le targhette e spediscono i 43 containers in Sicilia a Termini Imerese. Altro lunghissimo viaggio, attraverso l'intera penisola, questa volta. Ma allo stabilimento di Termini dichiarano: abbiamo bisogno di particolari per serie 7 mila vetture. E la gran parte del carico dei 43 containers riattraversa la penisola, riapproda a Torino. Nel frattempo i particolari, i cofani, le fiancate hanno subito l'usura del tempo, poiché debbono essere «messi in opera» entro 40 giorni per non ossidarsi. E così il 15-20 per cento di questa montagna di pezzi viene «scartata». Quanti soldi buttati? Non lo sappiamo, un caso esemplare. Richiamo la esigenza di programmazione, di efficienza, di lotta ai clientelismi. Quanti sono che fanno i capi dentro e i padroncini fuori? Chiedono gli operai. Operai così, che denunciano con puntiglio, serietà, rigore episodi come questi. Operai che davvero vogliono salvare la Fiat, come nel 1945. E per questo usano i cancelli, con le loro bandiere.

MILANO — Tutti gli occhi sono puntati sulla Fiat giustamente Torino è al centro dell'attenzione, non per questo nella periferia del gruppo la mobilitazione e la lotta non è meno forte. I lavoratori di Mirafiori e di Rivalta non sono soli. Sono di ieri nuove manifestazioni e nuovi sciopere-

zari sono state presidiate le portinerie. Corteo anche dei lavoratori dell'Autobianchi di Desio, la fabbrica dove si produce parte della Panda. Nelle fabbriche dell'indotto si sono avute ieri, fermate alla Masnotti Marelli e alla Borletti di Milano e alla Weber di Bologna. Sempre nell'area milanese viene la presa di posizione dell'esecutivo del consiglio di fabbrica dell'Alfa di Arese, che si dichiara pronto a prendere tutte le iniziative di lotta necessarie a «battere il disegno della Fiat».

Una schiarita: riprende il negoziato

(Dalla prima pagina)

di abbandonare ogni pregiudiziale. Lunedì, dunque, si ricomincia da capo. Il pomeriggio degli incontri paralleli era cominciato alle 17, quando i segretari della FLM sono entrati nello studio del ministro Cossiga gli hanno detto di nuovo, tanto da far riaprire una possibilità di dialogo? I sindacalisti hanno dichiarato che sul nodo della mobilità esterna non c'è da parte loro una opposizione di principio: si sono dimostrati disposti a verificare in concreto le possibilità di spostare gli operai da un posto di lavoro all'altro. «Combricando, dunque, il terreno da ogni polemica pretestuosa — hanno sottolineato — smascheriamo la reale volontà della controparte. Il fatto è che a Torino non ci sono oggi i posti di lavoro tali da

garantire un'occupazione a tutti i lavoratori che verrebbero cacciati dalla Fiat. L'azienda dimostra il contrario: si mettono per iscritto le fabbriche disposte ad assumere; si facciano nomi e cifre, poi si vedrà. La mobilità certa, da un posto di lavoro ad un altro, governata dagli organismi pubblici e controllata dai sindacati, è scritta sul contratto di lavoro. Ma non può significare che si formino «liste di proscrizione» o che si getti fuori dall'azienda migliaia di lavoratori senza una prospettiva.

La realtà del mercato torinese non è certo rosea. Secondo i dati dell'ufficio del lavoro ci sarebbero già oggi 6.796 lavoratori che da tre anni sono «a mobilità», cioè in attesa di un posto. Ad essi si ne aggiungono 8.100 in cassa integrazione. Gli iscritti alle liste di collocamento sono in tutto 68 mila e i giovani in cerca di prima occupazione arrivano a 23 mila.

La FLM non respinge la necessità di ridurre, sia lo stock di auto invendute (circa 220 mila secondo le stime Fiat), sia gli organici in questa fase di crisi e ristrutturazione. Ci sono, tuttavia, altre strade praticabili. Quali?

Per lo stoccaggio, lo strumento principale resta la cassa integrazione. Si potrebbe utilizzarla per i prossimi sei mesi e compiere, poi, a marzo una nuova sifone. Potrebbero essere coinvolti, con una certa rotazione anche fino a 40 mila operai.

Per il livello degli organici, le proposte principali sono due: il prepensionamento (dovrebbe essere approvato dalla legge ora in Parlamento) che porterebbe ad una riduzione di circa 3.100 unità; e il blocco del turnover che farebbe uscire dall'azienda circa il 3,5 per cento degli addetti, senza che vengano poi compensati con nuove assunzioni. Siamo, così, a 67.000 persone in meno. Queste proposte, tuttavia, erano già state presentate alla Fiat e l'azienda l'aveva rifiutate. Ora sembra che ci possa essere una disponibilità a rivederle in considerazione, purché si tenga fermo il fatto — ribadisce l'azienda — che occorrerà, comunque, arrivare alla mobilità esterna. Tutti i nodi concreti restano da sciogliere, soprattutto quest'ultimo. Le difficoltà, dunque, riaffiorano durante la settimana che entrerà nel vivo la prossima settimana.

tra il freddo e il caldo c'è di mezzo

Ango

STUFE DA RISCALDAMENTO A GAS-KEROSENE-BRUCIATUTTO
CUCINE INOX A GAS-ELETTICHE
BRUCIATORI DI GASOLIO
CALDAIE A GAS-A GASOLIO-A CARBONE E LEGNA
RADIATORI E PIASTRE IN GHISA

FILIBERTI