

# L'attivo dei comunisti: discutiamo la mobilità ma solo nella certezza del posto di lavoro

Probabile sciopero dei metalmeccanici piemontesi — La riflessione sulle forme di lotta — La ripresa delle trattative ha aperto uno spiraglio in cui devono passare le idee e la forza del movimento — Gli obiettivi

(Dalla prima pagina)

un fatto enorme. Ma anche se c'è paura in giro, e non dobbiamo negarlo, anche se ci siamo di mezzo tutti, lo come voi, dobbiamo dominare l'emotività. Non discutiamo soltanto dei nostri nodi di lavoro in pericolo. Dobbiamo chiederci quale prezzo potremmo poi pagare per vent'anni, in fabbrica e nel Paese, se oggi facessimo un passo falso. Con queste parole il compagno Presti della carcerazione Mirafiori si è fatto interprete di uno stato d'animo e di una volontà comuni.

«I lavoratori hanno delle "antenne" per capire che aria tira — ha spiegato Silvestri della FLM di Mirafiori — e in un anno e mezzo sono maturati moltissimo. Gli stessi operai che durante il contratto della primavera '79 usavano forme di lotta sbagliate, come i blocchi stradali, oggi quando vai in fabbrica ti circondano, vogliono discutere col sindacalista, chiedono come fare ad allargare la lotta fuori della fabbrica, ad avere con noi la polazione. Sono gli stessi operai che ieri alla meccanica di Rivalta sono stati capaci di scioperare tutto il giorno, senza che nessuno se ne andasse via, e di riprendere a lavorare nell'ultima ora del turno».

Altri esempi sono stati portati, come quello del Linotro, dove assieme agli operai hanno scioperato capi e tecnici. Ed il discorso sulle forme di lotta ha occupato buona parte del dibattito. Le scadenze dei prossimi giorni — ricorda nell'introduzione il compagno Piero Fassino, responsabile fabbriche della Federazione torinese — sono impegnative: forse uno sciopero dei metalmeccanici piemontesi la prossima settimana, la grande assemblea di diecimila delegati metallurgici di tutta Italia che si riunirà giovedì e venerdì a Torino, lo sciopero generale il 25 settembre in Piemonte, assemblee di massa che il PCI sta organizzando.

In queste occasioni, in una fase di tensione acuta come l'attuale, non ci vuol molto a capire quali provocazioni possono essere tentate e pare che qualcuno ci stia già pensando. Competenza, disciplina, consenso di tutti i lavoratori in fabbrica e coinvolgimento del più ampio ventaglio di forze e di popo-

lazione nella città, «fiato nei polmoni» per reggere fino in fondo, sono dunque essenziali. Ma non basta. Occorre anche sviluppare tra i lavoratori la coscienza piena della posta che è in gioco. «La FIAT ha detto il compagno Farano della Meccanica di Mirafiori — dà il colpo avendo capito che era venuto il momento, approfittando anche di nostre debolezze. Intanto sta modificando l'organizzazione del lavoro come vuole. Dice che la "131" e la "132" non si vendono, ma nei giorni scorsi ha richiamato dalla cassa integrazione migliaia degli operai che fanno i motori di queste macchine. Al Lingotto, ricordava il compagno De Palma, ci sono ancora alcune assunzioni in questi giorni. Tra i licenziati, hanno detto altri, ci sarebbero certamente tutti coloro che sono in testa alle lotte.

«La Fiat — ha riferito il compagno Tino Pace, segretario della Camera del lavoro di Torino — ci ha detto chiaramente che vuole la mobilità, come l'intende lei, perché vuole che sia la spontaneità del mercato del lavoro a risolvere i suoi problemi. La mobilità è una conquista nostra e si pone al centro della politica di riconversione industriale. Ma se è così, va rispettato ogni ricatto su una pretesa mobilità intesa solo come liste in cui collocare i lavoratori in attesa. Siamo disposti a percorrere la strada della mobilità, purché ci siano di fronte certezze. Altrimenti passa non solo un attacco al sindacato, ma un attacco politico, basato sul ricatto sui posti di lavoro, che è un attacco a tutta la sinistra, alla democrazia nel nostro Paese».

Altrettanto netto su questo tema è stato il compagno Renato Gianotti, segretario della Federazione torinese del PCI: «La mobilità non può essere che il passaggio da posto di lavoro a posto di lavoro. E ci vogliono tutte le garanzie, la prima delle quali è che i lavoratori conservino il loro posto in Fiat finché non si sia per loro un altro posto sicuro. Se poi la Fiat ha in testa di liberarsi degli operai più combattivi, questo non glielo permetteremo mai, in nessun caso». Nel suo discorso di conclusione, il compagno Pajetta ha ripreso molti di questi temi e li ha ricondotti alla polemica politica con il condimento di qualcosa delle sue inconfondibili battute.



ROMA — L'incontro dei dirigenti della FLM con il ministro del Lavoro

«Nel giorni scorsi — ha detto, ad esempio — molti in Italia si entusiasmano perché c'era un gran traffico di ministri e autorità di governo sulla linea aerea da Varsavia a Danzica. Ora troppi dimenticano che c'è anche un volo Roma-Torino e su quella linea viaggiano, per ora solo i dirigenti del PCI. Sulla questione della mobilità — ha affermato Pajetta — nulla è più sacrosanto e legittimo della vostra e nostra preoccupazione di concepire qualunque mobilità esterna alla fabbrica come passaggio da un posto di lavoro ad un altro posto di lavoro, in condizioni di assoluta garanzia e sicurezza. Qui, è ovvio, entra in gioco il ruolo delle istituzioni e la capacità operaia di far leva, per isolare il padronato nella città e nel paese, nelle assem-

blee elettive, per estendere il fronte della lotta. Lo scontro è ancora più duro del passato, di quello contrattuale. Le forme di lotta, facendo tesoro anche dell'esperienza negativa del passato, devono corrispondere all'obiettivo della massima forza, partecipazione ed autodisciplina del movimento».

«Ci sono giornalisti — ha polemitizzato Pajetta — che si indignano per il paragone fra Torino e Danzica, e mi riferisco a Ronchey, a Scalfari ed anche al compagno Tamburano sull'Avanti!. Essi usano argomenti un po' strani. Sembrano dire agli operai torinesi: "ma voi avete già un sindacato libero e democratico. Pretendete anche di usarlo per difendere il posto di lavoro?". Ronchey arriva a dire che il paragone con Danzica è assurdo, perché i salari polacchi sono più bassi di quelli FIAT. Sarebbe facile rispondergli che voi non avete mai scioperato per chiedere i salari degli operai svedesi, mentre lui guadagna più di un giornalista svedese. Il fatto è che gli operai di Danzica non hanno scioperato solo per

appendere al cancelli il ritratto della Madonna Nera. No: gli operai polacchi hanno appeso anche quel ritratto per contare di più, ma hanno scioperato per aumentare i loro salari, per combattere l'inflazione. Ed in questo Torino e Danzica non sono lontane, anche se non vogliamo fare confusione tra realtà tanto lontane».

«Danzica o no — ha concluso il compagno Giancarlo Pajetta — qui a Torino i comunisti non arrivano in ritardo, il partito della classe operaia lo siamo stati sempre. Anche l'operaio che non ha votato per noi, sa che non siamo mai stati il partito degli altri. Dobbiamo fare in modo che gli operai continuino a dire, quando parlano di un PCI che oggi è alla testa delle loro lotte: questo è il nostro Partito. Di fronte agli arrampicamenti di Flaminio Piccoli e di altri, noi diciamo che la FIAT è un banco di prova decisivo. Ciò che conta sono i fatti, è la unità delle forze perché a Torino non passi la paura e perché la risposta ai licenziamenti sia la stessa al Nord come al Sud».

ROMA — Di «giallo» nelle vicende dell'accordo Alfa-Nissan c'è prevalentemente il mistero sul comportamento del governo. Domani scade l'ultima proroga concordata con la casa automobilistica giapponese per il via all'operazione. La decisione spetta al ministro delle Partecipazioni statali, ma è indubbio che l'autorizzazione comporta responsabilità politiche dell'intero esecutivo. La parola ultima, quindi, spetta al presidente del Consiglio, Cossiga. Questi, però, ha perduto un'occasione preziosa per dirimere dubbi e sventare manovre: il discorso per l'inaugurazione della Fiera del Levante a Bari.

Alla vigilia di questo appuntamento, il consiglio di fabbrica di Arrese firmava una lettera al presidente del Consiglio: «Ci auguriamo che la data del 15 non sia ulteriormente disattesa». Ma proprio mentre la missiva giungeva a palazzo Chigi, il discorso di Cossiga veniva «pulpito», con la cancellazione delle poche righe (secondo voci di corridoio, favorevoli all'intesa) sull'accordo Alfa-Nissan. Venerdì, infatti,

# Perché Cossiga non ha parlato dell'Alfa-Nissan

Cossiga non ha parlato dell'intesa, come non ha affrontato il «caso FIAT», salvo qualche tiepido (e ambiguo) riferimento alla crisi dell'auto. Perché? Si dice che alla vigilia del discorso barese, il presidente del Consiglio abbia ricevuto pressioni sia dal segretario della DC, Piccoli, sia dal repubblicano Spadolini, perché il governo soprassedesse ad ogni decisione. Lo stesso Cossiga avrebbe convocato a palazzo Chigi il ministro De Michelis per indurlo a rinviare nuovamente la firma dell'intesa.

Il «giallo» si complica ancora dopo l'intervento del commissario della Cee per l'industria, Davignon. Questi in una intervista sostiene che «il problema va esaminato in tutti i suoi aspetti e collocato nell'ambito generale dei rapporti Cee-Giappone». C'è anche una critica «personale», riferita nientemeno a quella parte dell'accordo che prevede la produzione delle carrozzerie delle nuove vetture con acciaio giapponese. Secche le repliche dei dirigenti sindacali. Mattina sostiene che Davignon «o non

ha le idee chiare oppure le cambia con troppa leggerezza», visto che il 2 marzo scorso aveva sostenuto che l'accordo Alfa-Nissan non può essere considerato «un cavallo di Troia» dei giapponesi in Europa. Lettieri ricorda come la nostra bilancia commerciale siderurgica sia già in debito per 800 miliardi di lire per gli errori della politica comunitaria. Bertinoglio, infine, sottolinea come «la questione di una politica comune a livello europeo non può essere affrontata sempre e soltanto con atteggiamenti difensivi, al di fuori di una strategia industriale aggressiva e di largo respiro».

La parola definitiva spetta domani al governo. Il ministro De Michelis si pronuncerà? Nel caso, dovrà farlo senza l'ausilio della commissione che deve preparare il piano auto, visto che questa ha deciso di non pronunciarsi. «Non ingerenza»: la motivazione ufficiale. In realtà perché la commissione è divisa. Come il governo, così la maggioranza. Commentano i sindacati: «E' ora di finirla con pressioni e ricatti».

# Da Mirafiori a palazzo Chigi

(Dalla prima pagina) di essere protagonista attivo delle scelte. Sulla manovra della Fiat, dunque, non ci sono dubbi: è vero che la trattativa riprende, ma la procedura dei licenziamenti va avanti. Tuttavia, il sindacato deve rispondere soltanto chiudendosi in trincea? Nessun sindacalista che si rispetti può mettere la sua firma sotto i licenziamenti, nemmeno se sono mascherati da «mobilità esterna». Ma, proprio perché la partita è grossa e ha implicazioni tanto vaste, non basta dire no. Anche per il sindacato si pone il problema di rilanciare una sua sfida produttiva.

# Fiat, Forte e L'Avanti! ma dov'è la verità?

L'Avanti! si indigna perché abbiamo riportato una frase a favore dei licenziamenti Fiat che nell'articolo di Francesco Forte pubblicato sull'organo del PSI non appare. L'Avanti! ha ragione: quella frase non c'è. Ma c'era (anzi, era praticamente l'unica frase di rilievo) nella agenzia che è stata fatta arrivare sui tavoli di tutti i giornali. Allora, cosa dobbiamo concludere? Evidentemente è sembrata troppo forte alla stessa direzione del giornale ed è stato deciso di cancellarla. Se è così, dobbiamo rallegrarci con i nostri colleghi e compagni dell'Avanti! per il fatto che il prof. Francesco Forte, ha voluto far sapere a tutti che egli è socialista, sì, ma amico della Fiat. E' l'unica spiegazione plausibile del «giallo». Chi sa la verità la dica.

sostenere l'industria. Ma a quali condizioni? Per quali obiettivi? Cossiga non lo può dire perché il suo governo non ha un programma di politica industriale. Il documento per il piano di settore sembra del tutto generico (almeno a leggere la copia pubblicata da 24 ore). Inoltre, il triplice accordo ancora elaborato alcuna idea su quale funzione lo Stato deve svolgere. Eppure, negli altri paesi capitalistici le cose sono andate diversamente (ecco, poi, perché la Renault o la Volkswagen vanno meglio della Fiat).

In Francia lo Stato ha avuto una funzione guida, concedendo sostanziali agevolazioni ma sottoposte agli indirizzi vincolanti del piano. In Germania il governo è intervenuto direttamente a sostegno dell'occupazione nelle aree colpite dalle riduzioni decise dalla Volkswagen; ha finanziato l'innovazione del prodotto e sostenuto le esportazioni. Negli Stati Uniti si è arrivati a operazioni di vero e proprio salvataggio, come alla Chrysler. In Giappone,

infine, il MITI (ministero per l'industria e il commercio estero) ha diretto una ristrutturazione finanziaria e produttiva che è stata la premessa per il boom dell'auto nipponica. Ecco, ovunque l'intervento pubblico nel settore è stato condotto con una «strategia organica» come riconosce la stessa commissione ministeriale per l'auto. Bene, dov'è, da noi, questa strategia?

Il governo Cossiga vuole essere più liberista di Margaret Thatcher e concedere sovvenzioni senza programmi. Vuole che gli operai vadano in mobilità senza che ci sia uno strumento del lavoro (da quanto tempo spetta il famoso progetto Scotti per il servizio del lavoro?). Non ha il coraggio di dire alla Fiat: presentaci un piano di sviluppo, facci sapere quel che vuoi fare, poi esaminiamo la questione dei finanziamenti. E come potrebbe averlo, un governo così debole, che si regge su un equilibrio tanto instabile, che non si è costruito su

un programma serio e di ampio respiro? Il tripartito, dunque, ha un atteggiamento notabile: registra le varie esigenze, cerca di navigare, offre un arbitro che è destinato a restare estremamente fragile se non ha dietro una impostazione strategica, scelte di ampio respiro. Con una crisi come questa, con una vicenda così complessa e intricata, non c'è molto spazio per i notai.

Direttore  
**ALFREDO RICHLIN**

Condirettore  
**CLAUDIO PETRUCCIOLI**

Direttore responsabile  
**ANTONIO ZOLLO**

Iscritto al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma  
"L'Unità" editore, a giornale  
numero n. 4333, Direzione, Redazione ed Amministrazione  
00187 Roma, via del Teatro, n. 19 - Telefoni centralino: 4992381 - 4992382 - 4992383 - 4992384 - 4992385 - 4992386 - 4992387 - 4992388 - 4992389 - 4992390 - 4992391 - 4992392 - 4992393 - 4992394 - 4992395 - 4992396 - 4992397 - 4992398 - 4992399 - 4992400

Stabilimento Tipografico  
G.A.T.E. - 00125 Roma  
Via del Teatro, 19



Edmondo Bernacca

## Riscaldare bene e senza sprechi non è soltanto un dovere.

È un vantaggio prezioso... analizzato perché risparmiare? E poi perché solo così ci si può garantire quel giusto grado di calore che si trasforma per il nostro corpo in comfort e benessere.

Che cosa possiamo fare allora per risparmiare? Come prima cosa, evitare gli sprechi, regolando bene la temperatura ambiente (e quindi scegliendo un modo di riscaldare dotato di autoregolazione) e arrivando anche a spegnere il riscaldamento nelle stanze dove non serve più o dove non serve ancora.

Ma una pur attenta gestione del calore non serve se ci si dimentica di isolare bene tetti e pavimenti o se si trascurano di sigillare tutte le fessure alle porte e alle finestre. Pensate che con un isolamento ideale si può arrivare a risparmiare anche fino al 75% del consumo energetico abituale! Quel che serve per risparmiare veramente è perciò un efficace isolamento ed una fonte di calore sicura, affidabile e regolabile.

I radiatori in olio e termocumulatori DeLonghi sono due modi di riscaldare garantiti da collaudi durissimi, fatti nel rispetto delle più severe norme internazionali di sicurezza e di rendimento.

Leggerissimi e facilmente trasportabili, hanno ben tre selezioni di potenza riscaldante ed assicurano quindi una reale economia d'esercizio.

La stufa catalitica a gas DeLonghi, una risposta concreta alle emergenti esigenze di un riscaldamento alternativo, pratico, sicuro ed economico. Il principio di funzionamento si basa sulla combustione lenta e totale del gas all'interno di un pannello catalizzatore ceramico trattato al platino. Montata su rotelle, completamente autonoma, è spostabile con la massima facilità e quando non è in uso la si può poi letteralmente piegare in quattro e riporre nel ripostiglio. Dotata di uno specifico dispositivo per il controllo della atmosfera, dispone inoltre di un dispositivo di emergenza che blocca l'erogazione del gas nell'eventualità di un irregolare funzionamento della stufa.

Un DeLonghi Vi garantisce sempre il massimo comfort climatico. Perché un DeLonghi riscalda quel che promette.

DeLonghi S.p.A.  
31100 Treviso/Italia/Via L. Sciz, 47  
Tel. 0422/50374  
Telex: 410106 delong

**DeLonghi**  
Riscalda quel che promette.