

Il governo è totalmente assente mentre si incrociano i negoziati fra i colossi dell'industria dell'automobile

# Gli operai dell'Alfa in corteo a Roma Oggi riunione CIPI per l'affare Nissan

Dai due stabilimenti di Pomigliano d'Arco e di Arese, delegazioni di centinaia di lavoratori sono andate al ministero dell'Industria e a quello del Bilancio - L'on. Giorgio La Malfa ribadisce il «no»

ROMA — Le piazze e le vie centrali di Roma li hanno accolti con un caldo agosto, traffico già invernale e ancora lunghe file di turisti: l'appuntamento, per gli operai dell'Alfasud e dell'Alfanord venuti a centinaia e centinaia dagli stabilimenti di Pomigliano d'Arco e di Arese, era a piazza Venezia. Invece le due delegazioni di massa si sono incontrate due ore dopo, all'una circa di ieri, al Ministero dell'Industria, sotto le finestre di un Bisaglia assente. Intanto, in improvvisati cortei, avevano attraversato mezza Roma, e per non creare equivoci hanno urlato a lungo, fino a perdere la voce, che la manifestazione era contro il governo, questo governo che non decide sull'Alfa-Nissan, come non decide su niente, mentre i capi del tripartito dissertano sulla «governabilità».

Accaduti, appena scesi dal bus, quelli dell'Alfasud e dell'Alfa Romeo — le due fabbriche di Pomigliano in cui lavorano 15.000 operai, una piccola Mirafiori del Sud — precisano subito alla cronista, senza mezzi termini: «Il governo deve avere la "g" maiuscola, se vuole governare. Oppure la governabilità si ottiene non decidendo?». Ma De Michelis vuole l'accordo, perché ce l'avete con tutto il governo? «Sì, sì, sono tre a tre. Tre hanno paura dei giapponesi, tre no. Ma

finora hanno giocato al rimpallo, per non decidere». «No, scriviti così — dice un altro — agli operai dell'Alfasud non gliene importa niente delle liti tra i ministri. Capiscono solo che questo governo rimanda tutto. E se cost è più resta, più danno fa».

Qualcun altro si preoccupa che l'opinione pubblica possa farsi un'idea sbagliata della loro lotta: che la protesta, cioè, nasca solo dai rischi che corrono gli attuali occupati, soprattutto a Pomigliano, dove si aspetta l'accordo per le possibilità di rilancio che offre. «Difendiamo i nostri posti di lavoro, ma pensiamo pure alla FIAT. Ti sembrano cose diverse?». Intanto, la delegazione di Arese tarda, in un'aria immobile si avvicinano ai palazzi del governo più l'atmosfera diventa elettrica. Infine tutti corrono sotto le finestre di Bisaglia, la chiamata è un insulto più volte ripetuto: «Bisaglia e Agnelli, ladri gemelli». Poggiano lo striscione, sono impazienti perché non vengono ricevuti. Li irrita il «traffico» di funzionari che scendono a parlamentare coi segre-



ROMA — L'arrivo di una delegazione di operai napoletani a piazza Venezia

lario FLM (c'è anche il dirigente nazionale Veronesi). L'attesa sta per sbriacciarsi in delusione: manifestano ormai da due ore. Ma ecco che da piazza Barberini, preannunciata da un megafono, sta arrivando la delegazione di Arese: «Il vecchio slogan che si rimandano diventa fotografia di quello che è sotto i nostri occhi: Nord e Sud uniti nella lotta. E adesso riceveranno? Li riceverà, di lì a un'ora, il sottosegretario Napoli, dice che il suo ministero non è pregiudizialmente contrario, ma aggiunge: «Non è solo il governo che governa». Gli operai hanno già deci-

so: oggi a Pomigliano d'Arco, in tutt'e due gli stabilimenti, in coincidenza con la riunione del CIPI che deve pronunciarsi sull'accordo, sarà assemblea generale. Lo dicono, nel primo pomeriggio, anche ad un impenetrabile La Malfa, che ribadisce il suo «no». Una promessa di portare la questione al Consiglio dei ministri, oggi. A meno di cento metri, si sta trattando per la FIAT. Un cartello portato dall'Alfa di Arese esprime una consapevolezza diffusa: «14.469 licenziamenti, questo è l'interesse nazionale difeso da Agnelli». Nadia Tarantini

# Fiat-Peugeot: accordo positivo e tanti ricatti

I portavoce di Agnelli fanno sapere: i nuovi stabilimenti si faranno in Francia se gli operai non staranno buoni — Smentita l'intesa con De Tommaso

## Interpellanza PCI sulla FIAT oggi al Senato

ROMA — Oggi pomeriggio il Senato riprende i lavori con le interpellanze e le interrogazioni sul «caso» FIAT. I senatori comunisti — primi firmatari Chiaromonte e Colaninno — chiedono al presidente del Consiglio e ai ministri del Lavoro e dell'Industria di conoscere: quali iniziative ha assunto il governo per evitare i licenziamenti e quali intende assumere di fronte alla comunicazione della FIAT di dare inizio alle procedure in questo senso; quali iniziative e decisioni intende attuare perché i licenziamenti siano evitati; quali misure ha predisposto per la dislocazione dei lavoratori disoccupati relativamente ai programmi e alle prospettive produttive dell'intero settore.

Gli interpellanti, dopo aver denunciato la posizione «pregiudizialmente negativa» della FIAT nei confronti di proposte alternative al licenziamento, sottolineano l'estrema gravità dell'atteggiamento della FIAT che rende drammatica la situazione occupazionale nelle aree in cui essa opera e in particolare in quella torinese, già colpita particolarmente nei grandi stabilimenti, può inoltre determinare effetti moltiplicatori nel settore dell'indotto auto-

Dalla nostra redazione TORINO — Salvatore Esposito, manovale del Sud trapiantato una quindicina d'anni fa a Mirafiori, dovrà prendere un altro «no» della speranza a diretto in Francia? Altri emigranti italiani andranno a lavorare negli stabilimenti d'Olttralpe, accanto a marocchini ed algerini? Se lo chiedevano in molti ieri, nelle fabbriche torinesi, leggendo sui giornali i titoli che annunciavano l'accordo tra Fiat e Peugeot per costruire assieme un nuovo motore.

Gli operai leggevano preoccupati che non è ancora stato deciso dove installare la fabbrica per i nuovi motori, che occuperà 4.500 lavoratori, ma inevitabilmente eliminerà un numero uguale o superiore di posti di lavoro nelle vecchie fabbriche della Fiat e della Peugeot. Sul giornale della Fiat, «La Stampa», leggevano questo avvertimento ricattatorio: «E bene essere chiari: sono in concorrenza il Mezzogiorno d'Italia e il Sud della Francia. Noi abbiamo buone possibilità di spuntarla anche perché la Fiat ha la leadership tecnica dell'impresa, ma questa, al momento delle decisioni varrà poco se i comportamenti sindacali e quelli governativi saranno tali da giocare a nostro sfavore...». I giornali più servili nei confronti di Agnelli presentano questo accordo come

un evento storico, e tuttavia dovevano ricordare, anche se in sordina, che incombe sempre la minaccia di 14 mila licenziamenti, che la crisi della Fiat continua ad essere gravissima, mentre la costruzione in serie dei nuovi motori non comincerà, nel migliore dei casi, prima di sei anni. Un grande quotidiano milanese, ansioso di dimostrare che in corso Marconi si stanno dando da fare, annunciava l'arrivo di Alessandro De Tommaso alla guida della Fiat-auto: ieri lo hanno smentito lo stesso imprenditore italo-argentino e l'avvocato Agnelli (che a New York, dove si trova, ha definito la notizia «francamente ridicola»).

Che Fiat e Peugeot stessero trattando per costruire assieme una «famiglia» di motori in un unico stabilimento, lo si sapeva da mesi e vari giornali, compreso il nostro, avevano già anticipato i probabili termini dell'accordo. Oggi che l'intesa è conclusa, pur senza negarne l'importanza, occorre distinguere ciò che è arrotto da ciò che è solo fumo propagandistico. La scelta delle due case automobilistiche è giusta, addirittura necessaria dal punto di vista della politica industriale. In Europa ci sono dodici grandi industrie dell'auto, troppe per costruire lo stesso numero di vetture che in America fa la sola General Motors. Le case eu-

ropee non possono sopravvivere se non si accordano per costruire assieme varie parti dell'automobile, in modo da realizzare massicce economie di scala sui costi di ricerca, di progettazione e di costruzione.

Molte riserve suscita, invece, l'affermazione trionfalistica secondo cui l'accordo darà una posizione di primato in Europa a Fiat e Peugeot. Se non consideriamo gli stabilimenti europei delle case americane, il grosso della produzione di automobili nel nostro continente è coperto, nei vari paesi, da industrie in vari modi controllate dallo Stato: la Volkswagen (2 milioni 330 mila auto prodotte l'anno scorso), la Renault (1 milione 650 mila auto) e la British-Leyland (550 mila auto). La Fiat (1 milione 225 mila vetture costruite nel '79) ha deciso di non accordarsi con queste aziende «pubbliche», ma di allearsi con l'altra grande industria privata europea, il gruppo Peugeot-Citroën-Talbot-Matra, che l'anno scorso ha costruito 2 milioni 100 mila vetture.

Questa scelta, che contrappone un «polo» privato europeo ai «poli» pubblici, indebolisce oggettivamente la competitività dell'intera industria dell'auto europea, di fronte ai colossi americani e giapponesi.

La Fiat ha un ritardo generale nella progettazione di motori veramente nuovi: sulla «Ritmo» ha montato un adattamento del vecchio motore 1.100, sulla Panda i motori della «126» e della «127». Negli anni scorsi, quando il settore auto era guidato dall'ing. Turfelli, commise l'errore gravissimo di trascurare le utilitarie, che da sempre erano il suo punto di forza, per puntare su medie cilindrate, come la «Ritmo» e la «131». Ora la Fiat-auto sta correggendo drasticamente la rotta e tornando alle utilitarie.

Il fatto che alla Fiat sia stata affidata la leadership tecnica della progettazione, induce ad altre riflessioni. I tecnici rileggono che gli attuali motori a scoppio con bielle e pistoni dimagriscono ancora per vari lustri e non subiranno innovazioni rivoluzionarie, ma solo perfezionamenti. Per ridurre i consumi, si opera non tanto sul motore vero e proprio, ma sul gruppo moto-propulsore, che comprende anche il cambio, il carburatore, ecc. Due sono le strade più seguite: usare cambi «continui» automatici e sistemi di iniezione elettronica, che ottimizzano il regime di funzionamento del motore in ogni istante.

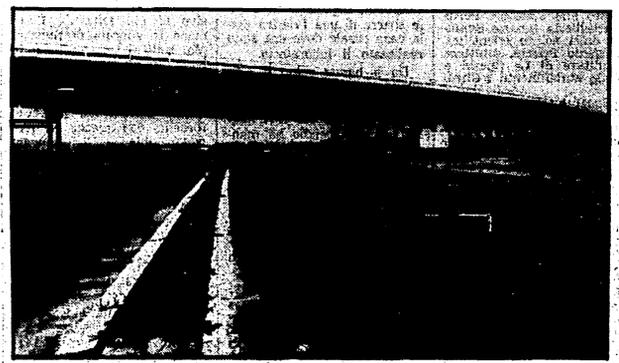
Capacità tecniche per sviluppare queste ricerche, la Fiat ne avrebbe, ma la Fiat preferisce affidarsi ad altri.

Intanto la Fiat continua ad importare dal Brasile 150 mila «motodi» all'anno per la «127» di cilindrata 1.000, altri propulsori dalla Polonia un terzo delle «126», che circolano in Italia hanno il motore polacco) e dalla Sest spagnola. E, se è vero che la futura fabbrica farà un milione di motori all'anno di piccola cilindrata, non ci sarà più posto a Mirafiori per la produzione di motori tipo «127» che attualmente è di 529 mila pezzi all'anno.

Michele Costa

# Autostrade? Sì, ma prima investiamo nelle ferrovie

Le proposte del PCI per la grande viabilità - Le priorità indispensabili - Fare subito il raddoppio dell'Aurelia



ROMA — «Siamo ormai arrivati alla tragica media di tre quattro morti al giorno. Così non può continuare». Lo ha detto ieri nel corso di una conferenza stampa compagna Raugi, assessore ai Trasporti della Regione Toscana, riferendosi alla drammatica situazione della statale Aurelia nel tratto fra Livorno e Grosseto. «La trasformazione di questa arteria livornese, di vitale importanza per le comunicazioni nord-sud, in superstrada — aveva detto poco prima il compagno Lucio Libertini — non può essere ulteriormente rinviata, deve avere carattere prioritario nel piano di riassetto della grande viabilità attualmente all'esame della commissione Lavori pubblici della Camera».

La questione non è nuova. Da un decennio Regione e enti locali interessati insistono per fare della Aurelia una superstrada. Si è sempre opposto da parte governativa il progetto «completamento A.12», cioè il prolungamento dell'autostrada Roma-Civitaavecchia fino a Livorno. Niente in contrario, naturalmente, al completamento dell'autostrada, se ci sono i mezzi per poter realizzare l'opera. Ma non bisogna dimenticare che in ogni caso — hanno ricordato Raugi e il com-

pagno Cluffini, capo del gruppo comunista della commissione Lavori pubblici della Camera — i tempi di progettazione, finanziamento e realizzazione porterebbero al completamento dell'A.12 a riasso del due-mila. Va aggiunto anche che l'autostrada non risolvrebbe i problemi della viabilità per tutte le città e le numerose industrie (Solway, Acciaierie di Piombino e il porto di Livorno) che si trovano lungo la vecchia Aurelia.

Ecco perché — ha detto Libertini — il PCI ribadisce le «priorità» del raddoppio della Aurelia. Nel contempo non si può — ha aggiunto — non esprimere «preoccupazione per le reiterate dichiarazioni del ministro Compagna che parla invece di autostrada della quale non esiste in alcun modo il finanziamento. Diciamo chiaramente che se si trovano i mezzi finanziari siamo favorevoli all'autostrada ma a condizione che sia iniziata e si realizzi il raddoppio della statale». Fra l'altro — ha annunciato Raugi — sono già stati annullati alcuni tratti e il completamento da Livorno a Grosseto interessa 80-90 chilometri che potrebbero essere realizzati nel volgere di 3-4 anni.

Il «progetto Aurelia» è solo uno dei punti del «pacchetto» proposto dal PCI e delle «priorità» da fissare in materia di grande viabilità, che hanno costituito la risposta al piano autostradale presentato dal primo governo Cossiga. Il programma autostradale del governo (si riaprono così un capitolo che era stato chiuso alcuni anni prima) comportava: la costruzione dell'autostrada Torino-Frejus, il completamento della Voltri-Sempione (ora ferma a Vercelli), il raddoppio di alcuni tratti della Torino-Savona, il raddoppio Fiume-San Cesario per dare continuità all'Autostrada del Sole, il pagamento, nel rispetto delle garanzie fornite dallo Stato di una «prima rata» dei debiti accumulati dalle società concessionarie.

Il PCI — come ha ricordato Libertini — con un passo ufficiale presso il governo e in sede parlamentare formulò, nel febbraio scorso, precise controproposte. Nessuna disponibilità a discutere il piano autostradale se prima non fosse stato rappresentato in Parlamento il piano integrato delle FS (11 mila miliardi di spesa), il programma triennale per opere portuali, quello di ristrutturazione e passaggio alle Regioni delle ferro-

# Rimorchiatori: sull'intesa assemblee degli equipaggi

Si svolgeranno domani - Giudizio positivo della Federazione marinara Cgil, Cisl, Uil - I termini dell'accordo

ROMA — Le assemblee degli equipaggi dei rimorchiatori esprimeranno domani il loro giudizio sull'intesa di massima raggiunta ieri mattina all'alba fra la federazione marinara (Fim-Cgil, Fim-Cisl, Uil-Uil) e la Conifarma (armatori) con la mediazione del ministro della Marina mercantile. Il direttivo della Federazione nella sua riunione di ieri ha definito l'accordo «complessivamente positivo», sia per quanto riguarda le anticipazioni sui futuri miglioramenti economici, sia perché gli armatori hanno accettato di anticipare la trattativa per il rinnovo contrattuale dei lavoratori del rimorchiatore e di tutti i marittimi. Il prossimo incontro fra le parti è stato fissato per il 23 settembre.

L'anticipazione sui futuri miglioramenti sarà corrisposta ai lavoratori, sotto forma

di «una tantum», in due rate (a settembre e novembre). L'importo, differenziato per qualifica, va da un minimo di 300 mila lire (lavoratori comuni e mozz) ad un massimo di 450 mila lire (comandanti e direttori di macchina). La Federazione marinara nell'esprimere il suo giudizio positivo sull'intesa ha invitato i lavoratori a sospendere le agitazioni in corso.

Nessun giudizio è stato ancora espresso, invece, dal sindacato autonomo Feder-mar-Cisl che ha un suo punto di forza a Venezia dove, con oggi, si compie il ventunesimo giorno di sciopero degli equipaggi dei rimorchiatori con conseguenze gravissime per i traffici marittimi dell'Alto Adriatico e grossi pericoli per la continuità della attività produttiva di molte

industrie, in particolare di quelle del «polo» di Marghera. Le navi in attesa di poter entrare nel porto di Venezia erano ieri 28, quelle bloccate ai moli, 10.

Un po' di tempo — probabilmente alcuni giorni — sarà necessario per far tornare alla normalità anche il porto di Genova dove ieri mattina le navi ancorate al largo in attesa di rimorchiatore erano 37, di cui 23 petroliere. La precedenza è stata data ad alcune petroliere per consentire il rifornimento delle raffinerie e scongiurare il ricorso alla cassa integrazione minacciata dai petrolieri. A questa situazione ha portato il «braccio di ferro» voluto dagli armatori che, a intesa raggiunta, si sono giustificati affermando di aver «dovuto contrastare» quelle che definiscono richieste «eccessive e intempestive».

# Interpellanza comunista sulla CONSOB

Per ridare prestigio e autorità alla CONSOB (Commissione per la Società e la Borsa) è necessario fissarne attenti e seriamente i criteri rispondenti al più alto livello di competenza e non «a estensione clientelari nella nomina dei nuovi commissari».

E questo sostengono in una

interpellanza presentata oggi al Governo i deputati comunisti (primi firmatari: Giuseppe Palena, Vinicio Bernardini, Antonio Bellocchio, Valentina Lanfranchi, e l'indipendente di sinistra Gustavo Minervini), che chiede ragione dei ritardi con cui si procede al rinnovo dei commissari della CONSOB.

Questa istituzione infatti — affermano gli interpellanti — «ha compiti complessi e delicati» che richiedono un alto grado di professionalità e operatività. Invece essa va avanti con «comandi» da parte della pubblica amministrazione di personale e che il più delle volte non ha gli indispensabili requisiti.

# Buone con tutto che sono i