Colajanni: il governo non deve essere neutrale ma dire no ai licenziamenti

Dibattito in Senato sollecitato dal PCI e dagli altri gruppi politici - Foschi dice di essere contrario all'espulsione degli operai dalla Fiat, ma il governo è d'accordo? - Le cifre della crisi del gruppo e la sua inadeguatezza di fronte alla concorrenza nel mercato internazionale

ROMA — Anche il ministro del lavoro è assolutamente contrario ai licenziamenti. Lo ha ripetuto ieri, in modo assai netto, a conclusione del dibattito che si è tenuto al Senato in seguito ad una decina di interpellanze presentate da parlamentari di ogni partito, nel corso del quale tutti i gruppi, con sfumature diverse, con motivazioni e giudizi diversi, si sono pronunciati contro la decisione della FIAT E' risultato chiarissimo che nessuno pensa seriamente che la via dei licenziamenti possa servire in qualche modo ad alleggerire la crisi della FIAT. Ma se è così, se i licenziamenti non servono a niente, vuol dire che dietro la decisione della casa automobilistica c'è un motivo che non è economico. E' evidente che si tratta di un motivo politico — ha detto il compagno Napoleone Colajanni, vicepresidente del gruppo comunista —: e il governo deve spiegarcelo: cosa vuole la FIAT, dove punta?

La discussione, a palazzo Madama, è partita dall'esame delle cause della crisi FIAT, e più in generale della crisi dell'auto. Ci sono delle cause oggettive — ha detto il ministro Foschi — un mercato mondiale che si sviluppa a tassi molto più contenuti che nel passato, l'aggressività commerciale e produttiva delle case americane e soprattutto giapponesi, un livello di produttività del lavoro nelle due principali aziende italiane che è al di sotto del livello europeo. Poi ci sono delle cause soggettive: la principale, secondo il ministro, è la sottovalutazione generale che c'è stata in questi anni per i problemi dell'industria automobilistica.

Ma tra le ragioni soggettive — ha osservato Colajanni — ce n'è una molto più precisa: l'incredibile arretratezza della ricerca nelle aziende italiane. E' qui il guasto, e qui bisogna correre ai ripari. Colajanni ha anche citato delle cifre e dei dati. Guardiamo alle case automobilistiche straniere: sono pronti modelli di ottima qualità ad un prezzo nettamente inferiore a quello italiano, e che garantiscono consumi assai meno elevati. Nel campo delle medie cilindrate la Ford ha pronta una nuova versione della «Escort» che costerà 5.158 dollari (circa 4 milioni e mezzo) per un consumo di 14 chilometri con un litro. Più o meno con lo stesso prezzo (e con gli stessi consumi) sarà possibile acquistare modelli della Chevrolet, della Datsun, della Toyota e della Plymouth. Entro marzo-aprile dovrebbe essere sul mercato anche la «Erika» (sempre della Ford), mentre la Volkswagen sta preparando un nuovo modello, molto economico, per l'83.

Per essere competitivi, allora, bisogna adeguarsi a questi livelli, altrimenti è logico che si è tagliati fuori dal mercato. Che senso ha licenziare 15 mila operai, fuori di ogni piano di ristrutturazione? Neppure quello di abbassare i costi di produzione, perché è impensabile una maggiore produttività in una situazione (voluta e ricercata dalla FIAT) di fortissima e accentuata conflittualità sindacale.

Se è in discussione l'aspetto congiunturale della crisi — ha detto Colajanni — allora è sufficiente il ricorso alla cassa integrazione e il già preventivato intervento finanziario dello stato. Se invece si vuole affrontare il problema più ampio, di strategia, ugualmente non hanno senso i licenziamenti, e ci si deve dire invece quali sono i progetti della FIAT. Questo, ha detto Colajanni, vogliamo sentire dal governo.

Le nostre proposte sono molto chiare. Riteniamo ad esempio un fatto molto positivo l'accordo Fiat-Peugeot. Ci sembra che questa degli accordi sia una linea giusta, da seguire. Il governo però deve essere molto chiaro: nella trattativa tra Fiat e sindacati non può essere né neutrale né mediatore. Deve lavorare per la revoca della decisione dei licenziamenti e contemporaneamente per la rapida attuazione del piano-auto (altrimenti poi che senso ha parlare di mobilità?) che è l'unica via praticabile.

Il governo è d'accordo su questa linea? Nel discorso pronunciato ieri da Foschi c'erano certe aperture. Soprattutto c'era la conferma di alcuni punti fermi importanti: non si risolve la crisi dell'auto contro i sindacati, e non si risolve se non la si collega ad una politica economica più generale. Resta il fatto che queste affermazioni vanno in direzione esattamente contraria a quello che è l'atteggiamento generale del governo in materia: questa contraddizione il ministro Foschi non l'ha saputa superare.

Meno imposte ma solo a chi ne paga troppe

Questa la linea con cui il Sindacato riprende la vertenza Incontro il 24

ROMA — Il 24 la Federazione sindacale CGIL-CISL-UIL avrà un incontro col ministro delle finanze Franco Reviglio. Riprenderà così, dopo tre mesi di interruzione, il confronto generale sulla politica fiscale. Nel frattempo il ministro è stato prodigo nel fornire agli organi di stampa e agli ambienti politici un florilegio di proposte da cui non emerge, però, una linea ed i capisaldi: 1) redistribuzione del carico in modo più equo; 2) sollecitazione di una riqualificazione dell'apparato produttivo.

Ieri i sindacalisti Del Piano (CISL), Forgione (CGIL) e Miniati (UIL) hanno illustrato alla stampa le linee di una proposta su cui è iniziata una consultazione all'interno dei sindacati che si concluderà il 23, alla vigilia dell'incontro.

La preoccupazione comune — con differenze che per ora sono soltanto sfumature — sembra sia quella di evitare che, sull'onda della denuncia delle vere e proprie «appropriazioni indebite» che il fisco compie grazie all'inflazione, si formi uno schieramento equivoco in nome del «fiscal drag» (trascinamento fiscale) in cui tutti chiedano un alleggerimento fiscale, evasori fiscali abituali e privilegiati in prima fila. Ciò è possibile, come emerge dalle esemplificazioni stesse fornite dai sindacalisti.

ALIQUOTE — La revisione dovrebbe consentire di ridurre la rapida progressione fra zero e 15 milioni, innalzando le quote di reddito esenti (perchè corrispondenti a spese) e distanziando i passaggi. Oggi si arriva a prelevare il 25% sopra uno stipendio o salario medio: ciò avviene perchè si colpisce troppo in basso. «Ridisegnare la curva», così viene definita operazione. Perchè non alleggerire tutti? Anzi tutte perchè molti denunciano poco mentre hanno redditi consistenti. In più, oltre certi livelli di reddito operano ampie detassazioni (su polizze vita; su fondi previdenziali; su acquisti di case e di titoli pubblici; su depositi bancari) da cui sono esclusi automaticamente i redditi medio-bassi.

FAMIGLIA — Anche qui gli equivoci sono possibili, i sindacati chiedono un «tetto» o comunque un sistema che consenta di intervenire nei costi effettivi della famiglia (scolarizzazione, abitazione, aggiornamento culturale, partecipazione a iniziative sociali ecc...). Non avrebbe senso «alleggerire» l'onere familiare a chi ha 40 o 50 milioni di reddito. E' sotto i 10 milioni di reddito che si hanno le «strozzature» economiche della vita sociale.

AMMINISTRAZIONE — I sindacati sostengono in linea generale il progetto Reviglio, pur avendo avanzato richieste di modifica fin da giugno. Le riproporranno, fino alla fase di discussione parlamentare. Ma chiedono urgenza e precise manifestazioni di volontà per la lotta all'evasione.

LEGGE PENALE — Bloccata al Senato la stessa proposta governativa, resta per i sindacati una pietra di paragone della volontà di combattere l'evasione. Si dice che l'inefficienza aiuta gli evasori ma poi, nei fatti troviamo dell'altro: meccanismi di prelievo privilegiati, persino la protezione giudirica (la legge chiude tutte e due gli occhi). Il sindacato ha anche insediato il gruppo di lavoro per studiare il ritiro di una parte delle attuali esenzioni dal pagamento di imposta, non sempre giustificate.

Gli industriali piemontesi promettono posti che non hanno

A colloquio con l'assessore Alasia della Regione Piemonte e con Dunia Astrologo, dell'Osservatorio regionale sul mercato del lavoro

Dalla nostra redazione

TORINO — *E' un ragazzino infagottato in una tuta blu. Il viso imberbe contrasta col ritratto di Carlo Marx appeso al cancello n. 9 della FIAT di Rivalta. Snocciola al microfono una litania di nomi e sigle.*

«Ieri — racconta — alla Lega FLM di Orbassano, in meno di un quarto d'ora, sono arrivate dieci lettere di aziende che chiedono cassa integrazione. Nella mia fabbrica, la I.S.T., che lavora per la FIAT, in luglio si parlava addirittura di assunzioni e noi chiedevamo che prendessero gente dalle aziende in crisi. Adesso, su 380 lavoratori, ne vorrebbero licenziare 150».

Caltobrundo, delegato della Indesit, dice: «Il 6 agosto, dopo due mesi di cassa integrazione, siamo riusciti a farci ricevere da Bisaglia. Gli abbiamo spiegato che ci sono 25 mila posti in pericolo al Nord ed al Sud: 12 mila alla Indesit e 13 mila nell'indotto. Ci ha promesso una risposta entro il 10 agosto. L'attendiamo ancora. Chi è che dovrebbe essere cacciato via per assenteismo?».

Lasciamo Rivalta e torniamo a Torino, passando davanti a file di fabbriche imbandierate di rosso. Nel palazzo della Regione Piemonte ci attende il compagno Gianni Alasia, assessore al lavoro, con mucchi di documenti. Riguardano le 470 crisi aziendali di cui si è occupata la giunta regionale negli scorsi cinque anni, le decine di casi ancora irrisolti. Con lui c'è la dottoressa Dunia Astrologo, dell'osservatorio regionale sul mercato del lavoro.

«La mobilità interaziendale — *sbotta subito Alasia* — è un problema serio, importantissimo, che non si può affrontare con fumisterie e bolle di sapone. Non c'è dubbio che la mobilità da azienda ad azienda è un'esigenza di ogni economia moderna. Ma va anche detto che la mobilità non è mai "indolore". Comporta alti costi sociali e individuali. Esige certezze contrattate e non affidate unicamente alla "spontaneità" del mercato. Richiede complessi strumenti di riqualificazione della manodopera».

Ne sa qualcosa la Regione Piemonte, che sta spendendo due miliardi di lire per riqualificare con appositi corsi i lavoratori messi in mobilità. E ne sanno qualcosa gli stessi lavoratori messi in mobilità, come quelli della Montefibre di Vercelli collocati presso aziende tessili, che hanno perso 90 mila lire al mese di salario.

«Ci chiedono — *prosegue Alasia* — cosa fa la Regione per la mobilità e noi rispondiamo che, anche se non rientra nei nostri compiti, ci siamo sempre sforzati di attivare questo strumento quand'era necessario. Ma gli industriali, che cosa fanno? Riuscimmo a coinvolgerli per un'azienda in crisi di Asti, io mi sentii in dovere di ringraziare pubblicamente il presidente dell'Unione Industriale di Asti, Vallarino Gancia. Mi pregò di evitare in futuro simili ringraziamenti, perché aveva avuto un mucchio di fastidi dalla Confindustria per quel che aveva fatto».

A Torino gli industriali hanno sempre opposto resistenze politiche a contrattare la mobilità. Forte di queste esperienze, la Regione può dire che la mobilità interaziendale non è la «ricetta» buona in ogni caso. «Si deve partire sempre — *osserva l'assessore* — dai programmi produttivi, soprattutto nei grandi gruppi, senza dare per scontato che le crisi siano "oggettivamente" irreversibili. Non era "oggettiva" la crisi della Cartiera di Ormea, il cui padrone ottantenne fuggì a Montecarlo con la segretaria di 37 anni. E per gli operai di questa fabbrica ci proponevano la mobilità a Torino, che dista 130 km. da Ormea. Siamo riusciti a trovare un nuovo proprietario ed ora l'industria produce e va bene».

Analogamente sono stati risolti i casi della Melco di Asti, Mossi e Ghisolfi di Tortona, Imes di Alessandria, CVS di Collegno e vari altri. E veniamo al caso FIAT. La casa automobilistica cita uno studio della Federpiemonte, in base al quale il prossimo anno le industrie torinesi potrebbero offrire 6.000 posti di lavoro, in aggiunta a quelli occorrenti per sistemare i giovani al primo impiego.

Alasia mostra una tabella. In provincia di Torino ci sono già 12.412 lavoratori in cassa integrazione straordinaria a zero ore. Appartengono a 79 aziende: 28 tessili, 29 meccaniche, 11 chimiche, 8 alimentari, 3 poligrafiche. Ma ci saranno poi davvero quei seimila posti? La dottoressa Astrologo spiega che la Federpiemonte ha fatto una semplice proiezione aritmetica, in base ai dati sull'occupazione di un anno fa. Per dimostrare quanto sia arbitrario questo metodo, basta un fatto: nei primi sette mesi di quest'anno, secondo l'Ufficio Provinciale del Lavoro, gli avviati al lavoro sono stati in media 4.000 in meno ogni mese rispetto allo stesso periodo del '79. Quindi si è già verificato un calo impressionante delle assunzioni: 28 mila in meno, quando ancora la crisi non era così acuta.

Attualmente, secondo l'Osservatore regionale sul mercato del lavoro, ci sono in provincia di Torino 61 mila persone in cerca di occupazione (di cui 33 mila giovani in cerca di primo impiego). Ammettiamo che il prossimo anno le industrie torinesi rinnovino al 50% il «turnover» fisiologico, significa che tutte le industrie, eccetto la FIAT, dovrebbero rimpiazzare tutti coloro che andranno in pensione: una previsione assai ottimistica. In tal modo si renderebbero disponibili 7.150 posti nell'industria.

Aggiungendo 3.450 posti stimati nel terziario, si arriverebbe a 10.600 posti. Se venissero avviate, ma è estremamente improbabile, una gran quantità di opere pubbliche, si creerebbero altri 15 mila posti, portando il totale a 38.150. Mancherebbero sempre 23 mila posti. Ma in queste cifre non ci sono i quattordicimila lavoratori della FIAT.

Michele Costa

E' il governo che blocca la legge sulla mobilità

ROMA — Ieri mattina la commissione Bilancio della Camera avrebbe dovuto esprimere il proprio parere sulla proposta di Legge n. 760, in materia di «servizi per l'impiego e procedure per la mobilità della mano d'opera». Purtroppo il governo è venuto meno, ancora una volta, all'impegno formalmente preso di fornire, come è suo dovere, valida copertura finanziaria alla proposta di Legge, per cui la riunione si è conclusa con un nulla di fatto.

Intervenendo nella discussione, i compagni on. Alici ed Ichino hanno fermamente protestato per questa ennesima dimostrazione di inettitudine del governo, che in questo caso impedisce al Parlamento di concludere con l'approvazione della legge un dibattito che si è svolto per molti mesi, su materie quali il collocamento, la mobilità e la cassa integrazione tutte di grande attualità e drammaticità. Sulla mobilità si discute in questi giorni a proposito della crisi della FIAT, e molto inopportunamente se ne è occupato il presidente della Confindustria, Merloni, con un ingiustificato attacco ai «ritardi del Parlamento», mentre responsabile dei ritardi è solo il governo.

A nome del gruppo comunista i compagni Alici ed Ichino hanno chiesto che il governo fornisca subito indicazioni chiare e valide di copertura finanziaria, in modo che la legge possa essere approvata con l'urgenza che la situazione richiede. I due parlamentari comunisti hanno anche raccomandato che la commissione Lavoro, che ha il provvedimento in sede legislativa, modifichi l'art. 23 della proposta di legge in modo da garantire più efficacemente la mobilità da un posto di lavoro all'altro, operando in funzione intereaziendale, in modo tale che la lista di mobilità non divenga una appendice della lista dei disoccupati. Su questo si è pronunciato in senso favorevole anche l'on. Bodrato (dc).

Intesa per le nomine al Banco di Napoli sconfitti i boss, possibile una svolta

ROMA — Il comitato interministeriale per il credito ed il risparmio si è riunito a tarda sera per decidere sulle nomine al Banco di Napoli. Dopo i drammatici sviluppi dei giorni scorsi — i vecchi boss costretti alle dimissioni esigevano di essere reimbarcati — alla vigilia della riunione si era trovata una soluzione nel senso più volte sollecitato dallo stesso presidente del Banco, Rinaldo Ossola. Per le cinque nomine di competenza ministeriale erano stati individuati: Savignano, Picella, Scaglione, Spagnolo Vigorita, Lo Cicero. Il comitato ha in nottata, nominato tutti e cinque. Il gruppo dei consiglieri che si era schierato a difesa della vecchia gestione, di cui porta le responsabilità, era quindi escluso aprendo la strada al risanamento dell'istituto.

La vicenda delle nomine è infatti collegata a quella dell'infeudamento politico delle istituzioni bancarie. Le pretese della fazione dc che fa capo ai Gava non riguardano, infatti, solo la esclusione di questa o quella componente politica dalla gestione dell'istituzione bancaria, bensì proprio la copertura di pratiche partigiane ed irresponsabili nella gestione del denaro che il pubblico affida alla banca. In tal modo si è giunti, due anni fa, a «mandare in rosso» (in disavanzo) il Banco di Napoli che pure ha avuto — come tutte le altre banche — la possibilità di lucrare ampi margini di interessi, a spese del piccolo risparmio e delle imprese minori.

Due sono le questioni aperte dalla crisi del Banco di Napoli: la destinazione delle risorse che stanno per affluire con l'apporto al fondo di dotazione da parte del Tesoro: i rapporti con le articolazioni locali dello Stato e le parti sociali nel Mezzogiorno.

L'aumento delle risorse consente, infatti, uno sviluppo del volume di credito più rapido di quanto consenta la raccolta. L'efficacia per lo sviluppo del Mezzogiorno dipende, però, dalle scelte di impiego e dalla specializzazione delle iniziative più che dagli sforzi — fatti in passato — per monopolizzare gli affari locali. Dal successo in questa direzione dipende, poi, una ripresa nella formazione di risparmio che avvenga in connessione con gli impieghi produttivi e non sulla base redditiera.

Le forze sociali premono per scelte precise: le aggregazioni di piccole imprese; le forme moderne di impresa per la valorizzazione delle risorse agricole; le fonti di energia; l'impresa autogestita. Sono tutti i campi dove si può intervenire efficacemente solo partendo dal confronto sui programmi. Questa esigenza, matura da tempo, non ha trovato finora interlocutori al Banco di Napoli.

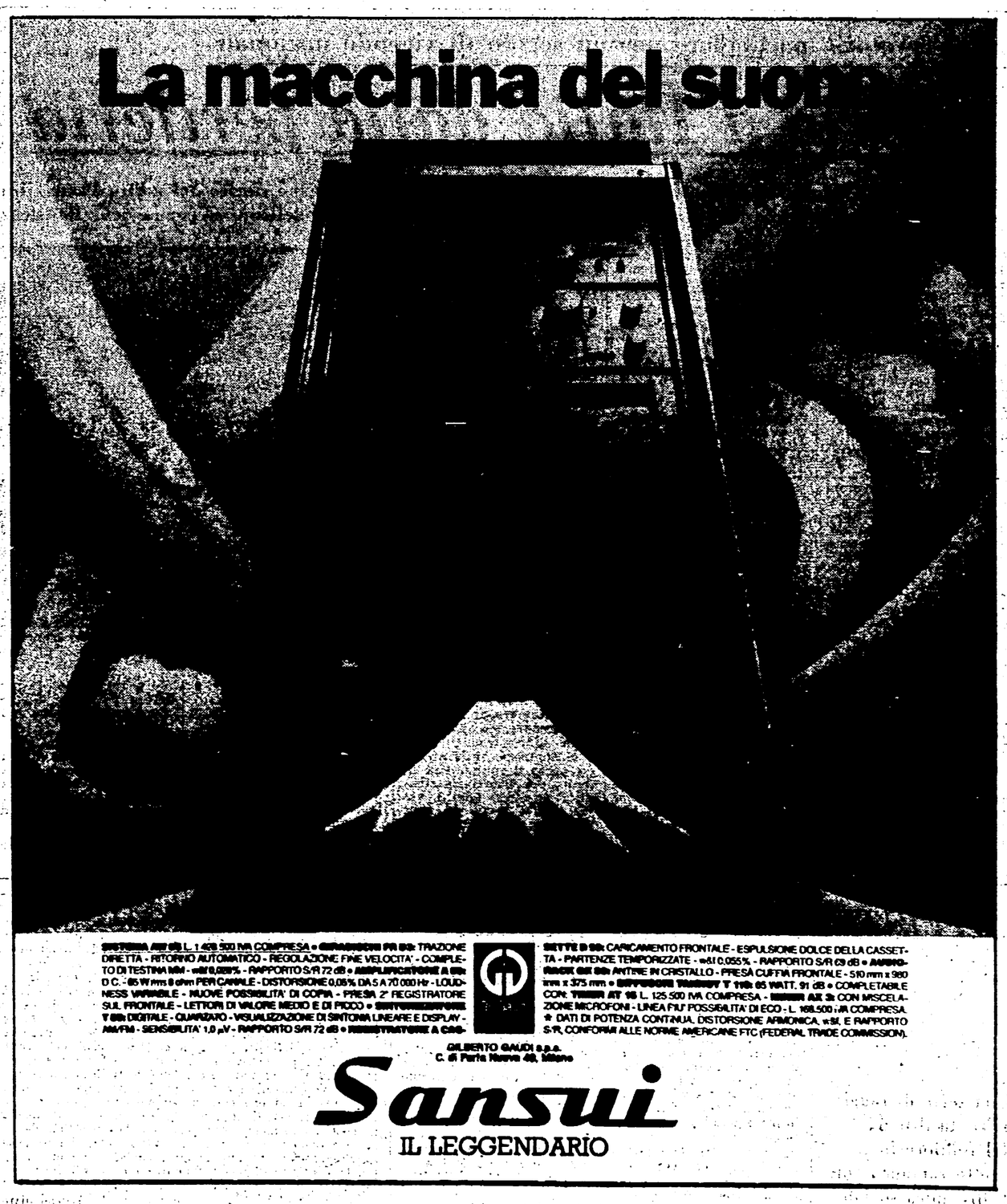
Sciopero generale edili indetto per il 23 settembre

I lavoratori dell'edilizia (circa un milione e mezzo) saranno chiamati a uno sciopero nazionale di 24 ore il prossimo 23 settembre per «rispondere» all'atteggiamento dell'Ance che, dicono i sindacati, «ha dimostrato solo una precisa volontà di non confrontarsi sui rinnovi dei contratti integrativi».

La conferma di questo sciopero è stata data oggi dal segretario nazionale della federazione unitaria di categoria (FLC) Francesco Nerli che ha introdotto i lavori del comitato esecutivo. Il sindacalista ha anche ribadito il giudizio negativo della FLC rispetto ai provvedimenti governativi e ha espresso una serie di preoccupazioni sull'ipotesi di privatizzazione della Cementir da parte dell'IRI.

«Ci pare infatti — ha detto — che in una corretta ottica di programmazione e di ripresa dei settori produttivi sia decisivo che in ogni settore strategico di produzione vi sia una presenza delle partecipazioni statali, qualificata, in grado di essere stimolo e strumento garante delle scelte programmate che lo stato deve compiere».

A fine mese in sciopero gli assistenti di volo

ROMA — Il 26 settembre e il 2 ottobre il traffico aereo delle compagnie italiane rimarrà bloccato per 12 ore (dalle 8 alle 20) se nel frattempo il governo (in particolare il ministro del Lavoro) non avrà risolto la questione del fondo pensioni naviganti e in special modo il problema del «riscatto» ai fini pensionistici da parte degli assistenti di volo (hostess e steward) dei periodi lavorati all'estero. La questione si trascina da lungo tempo, ma si è sempre cercato da parte dei sindacati — come hanno ricordato ieri i dirigenti della FULAT annunciando il programma di lotta nel corso di una conferenza stampa — di trovare una positiva soluzione nel rispetto delle norme previste dalla legge e senza dover ricorrere all'arma dello sciopero.

Ieri l'altro, però, il comitato di vigilanza del Fondo ha bocciato, a maggioranza, la richiesta dei sindacati (i cui rappresentanti fanno parte dell'organismo) di applicazione del riscatto (già riconosciuto e praticato, però, ai piloti). Di qui la richiesta immediata di incontro col governo e in caso di esito negativo l'attuazione di 24 ore complessive di sciopero.