

Gli operai torinesi non sono soli contro il partito FIAT

Serrate trattative nella notte La FLM: queste sono ore decisive

ROMA — Sciopero generale a sostegno della vertenza Fiat. La decisione è stata presa ieri dalle segreterie della Federazione unitaria e della Fim, dopo una notte di trattative infruttuose al ministero del Lavoro. La decisione verrà portata ora al direttivo unitario che si terrà il 23 e 24. La trattativa per ora è a un punto morto. L'altra sera il ministro del lavoro Foschi aveva presentato alle parti una ipotesi di mediazione che conteneva, nell'immediato, cassa integrazione a zero ore per 24 mila lavoratori, rimandando più in là, a una legge dello Stato, la questione della mobilità. Ma la Fiat non recede dalla decisione di licenziare. E nemmeno l'Flm era sembrata entusiasta della proposta di Foschi. Così, dopo un primo ottimismo, lo stesso ministro del lavoro, dopo una

notte di trattative — sono durate sino alle quattro di ieri mattina — ha dovuto riconoscere che le parti erano «ancora lontane».

Il negoziato è ripreso ieri pomeriggio. Ma soltanto alle 11 di sera, dopo una giornata di contatti separati con il ministro, veniva annunciato che le parti si sarebbero sedute attorno allo stesso tavolo. Ma questo non è mai avvenuto. Foschi comunicava di voler esaminare prima i documenti preparati da FIAT e FLM e quindi riprendere l'incontro oggi.

Ieri mattina le trattative erano state sospese. Foschi è andato a parlare prima con il presidente del Senato, Fanfani. Si è ripreso a discutere verso le cinque del pomeriggio, sempre su tavoli separati, sulle ipotesi avanzate nella notte

dal ministro del Lavoro. Ma l'impressione è di una «impasse». Come dimostrato, verso le sette, da un incontro di comunicati della Fiat e della Fim. Una nota del gruppo torinese parlava di «situazione fluida e aperta. Si può trattare sull'ipotesi di lavoro del ministro che riteniamo positiva». Risposta immediata della delegazione sindacale: «Nel corso dei colloqui con il ministro non c'è stata presentata alcuna ipotesi di lavoro compiuta, quindi non siamo in grado di confrontarla con le diverse ipotesi apparse sui giornali; non possiamo nemmeno condividere l'ottimismo della Fiat».

In realtà, la trattativa era arenata sul rifiuto Fiat di far rientrare i licenziamenti. Ma, allora, di che si sta discutendo? In sostanza, su tre punti: 1) quanti operai dovranno essere messi in cassa

integrazione e se con il sistema della rotazione; 2) quando si dovrà fare la verifica sulla mobilità, se subito (come propone la Fiat) o il 31 dicembre (come propone l'Flm); 3) con quali strumenti gestire la mobilità, applicando cioè quanto è scritto sul contratto di lavoro oppure attendendo l'approvazione di una legge dello Stato.

Fin qui l'andamento delle trattative. La Fiat, su richiesta del ministro del lavoro, aveva — prima della ripresa delle trattative — consegnato a Foschi un «promemoria» dettagliato con le proprie proposte, corredato da una serie dettagliata di dati tecnici. Tutto ciò per consentire al ministro di verificare la possibilità dell'esistenza di risparmi. Nel documento della Fiat sono ribadite, in pratica, le proposte sindacali, che ieri mattina sono state approvate dal

direttivo della Fim. Utilizzazione della cassa integrazione a rotazione; blocco del turnover; prepensionamento; dimissioni incentivative; mobilità interna e dopo il 1981 mobilità esterna da posto di lavoro a posto di lavoro, se dovesse essere verificata una eccedenza di personale.

Il giudizio del direttivo della Fim sulla intransigenza della Fiat è stato netto: «E' da un lato l'affermazione che l'adeguamento dell'industria nella sfida dei prossimi anni deve essere pagata drasticamente dai lavoratori e dall'altro evidenzia la determinazione della Fiat di volersi riprendere globalmente l'egemonia su tutto il padronato sulla base di un arretramento del potere e del ruolo del sindacato. Questa scelta — aggiunge l'Flm — ha trovato consensi, come dimostrano i casi del-



TORINO — Il sindaco Novelli mentre parla all'assemblea di ieri

Olivetti e della Gruding e viene difesa da forze politiche e nello stesso governo, come dimostra la vicenda dell'Alfa Nissan».

Lo stesso giudizio politico sulla intransigenza e volontà

di rottura che la Fiat sta dimostrando in queste trattative è stato dato ieri da Mattina al comitato centrale della Uil. «In questi anni il potere politico della Fiat si è allentato ed è diminuita la sua ca-

pacità di egemonia nella struttura economica del nostro paese. Oggi la Fiat cerca di riconquistare il potere perduto, politico prima ancora che economico». A questo punto Mattina ha aggiunto una sin-

golare affermazione: «Vi sono le politiche che strumentalizzano il caso Fiat per mutare il quadro politico. C'è anche chi si prepara a destabilizzare l'ordine pubblico». Perché in questo momento così delicato Mattina lancia il sospetto di strumentalizzazioni? Appoggiare la lotta degli operai della Fiat significa strumentalizzarli? E poi, cosa sa quando parla di provocazioni?

Il sindacato ha comunque deciso ieri di andare a una mobilitazione generale di tutti i lavoratori italiani. Prima dello sciopero generale, il 25 settembre 1 milione e mezzo di lavoratori metalmeccanici incrociano le braccia per 8 ore. Due grandi manifestazioni si svolgeranno a Torino e a Napoli.

Ieri sera nuove indiscrezioni sull'affare Alfa-Nissan: Cossiga avrebbe già dato parere favorevole all'accordo. Queste le voci che provengono dai vertici IRI e Alfa. L'annuncio ufficiale dell'accordo dovrebbe essere dato oggi. E' evidente che l'affare Alfa-Nissan viene ad incrociarsi con la trattativa FIAT. Ed il governo è chiamato a chiarire la sua posizione su entrambe le questioni.

Marcello Villari

Il governo subisce ricatti intollerabili

La Fiat vuole governare l'impresa come negli anni '50. La piattaforma FLM unica base realistica di discussione. Una soluzione positiva o lo scontro sarà durissimo.

E' davvero chiaro a tutti il significato drammatico dello scontro che la Fiat ha provocato con i licenziamenti? Quanti hanno finora compreso che si sta svolgendo una battaglia (conclusiva) il cui esito peserà in modo determinante e per molti anni sui rapporti di forza sociali e politici del nostro Paese, sul destino del movimento sindacale, sui livelli di democrazia non solo nella fabbrica ma nell'intera società italiana?

Certamente lo hanno compreso i lavoratori di Torino e della Fiat che da due settimane si stanno battendo con eccezionale forza, unità e intelligenza straordinaria: così come devono averlo sicuramente capito i padroni che, con il fiato sospeso, aspettano di sapere se la Fiat riuscirà ad aprire un varco attraverso il quale irromperà con i licenziamenti di massa. Un imprenditore importante come Pininfarina lo ha spiegato qualche giorno fa alla Fim torinese: nella mia azienda ci sono cinquemila lavoratori in più; vediamo come finisce alla Fiat poi mi adeguerò.

Al caso Fiat guarda tutta Europa, come è dimostrato dalla notevole attenzione che gli viene rivolta dalla stampa estera e, ancora di più, da un episodio che

consideriamo altamente significativo. Giovedì scorso gli operai della Volvo di Göteborg si sono riuniti in assemblea per discutere con il consiglio di fabbrica i licenziamenti Fiat.

Non è così in Italia. Gran parte delle forze politiche e il governo fanno finta di non accorgersi di quello che sta in gioco. Lo stesso governo che ha finora subito l'intollerabile ricatto della Fiat sull'affare Alfa-Nissan ha forse mai aperto bocca sull'accordo tra la Fiat e la Peugeot o su quelli tra Olivetti e la Sme e la giapponese Itachi? No. Mentre ad un'azienda pubblica si vieta la possibilità di aprirsi una prospettiva di rilancio e di risanamento con un aumento dell'occupazione nel Mezzogiorno, alla mano privata si consente di stringere patti internazionali che incidano sulla politica industriale e sull'occupazione nel nostro Paese. Alla stessa stregua, si permette alla Fiat, come sta accadendo nel corso dei lavori della commissione, di trasformare in una bolgia di sapone il giro di un piano nazionale di programmazione per il settore automobilistico.

Eppure gli obiettivi che la Fiat dichiara di voler

perseguire sono gravissimi. La Fiat vuole ristabilire il governo autoritario dell'impresa che aveva negli anni '50, cancellando dieci anni di contrattazione e utilizzando i processi di ristrutturazione, le innovazioni tecnologiche e l'automazione per abbattere l'occupazione, ridurre la flessibilità e mobilità alla forza lavoro, liquidare definitivamente il potere e la forza del sindacato nella grande impresa.

In secondo luogo, la Fiat punta a distruggere alla radice ogni coerente ipotesi di programmazione economica, rivendicando e cercando di imporre una concezione della programmazione come pura sommatoria delle esigenze delle imprese, che sono del tutto insindacabili sia da parte del governo che da parte del sindacato.

In terzo luogo — ma è questa la novità profonda che emerge dagli ultimi fatti — la Fiat vuole dimostrare a tutto il padronato che l'unico modo per sfondare non è più la contrattazione, ma la decisione unilaterale rispetto alla quale si costringe il sindacato ad un consenso passivo o lo si riduce alla sconfitta.

L'assoluta determinazione con cui la Fiat segue questa linea è dimostrata dai fatti: dall'intervista di Umberto Agnelli a «Repubblica» a giugno, agli incontri di luglio, alle trattative di Torino fino al negoziato in corso al ministero del Lavoro. Vedevo non

si è spostata di un millimetro dalle sue posizioni iniziali, le ha semmai irrigidite. Vuole la libertà di licenziare, di respingere a migliaia nel Mezzogiorno — questa è la vera mobilità che ha in testa — i lavoratori che ha spremuto per vent'anni in Piemonte.

Di questo si tratta. E' bene che tutti lo sappiano. Mentre nelle ultime settimane il sindacato si è impegnato ad elaborare una proposta concreta, che affronta tutti gli aspetti congiunturali e strutturali della situazione Fiat, l'azienda si è trincerata dietro una netta intransigenza, un muro di pregiudiziali.

Nessuno si illuda che sia possibile cuocere a fuoco lento la Fiat, schiodandola da una proposta che è sufficiente e che ha registrato il pieno consenso — ma è anche un vincolo insuperabile e che non supereremo — dei lavoratori della Fiat. Sono le posizioni della Fiat, le sue pregiudiziali di principio che debbono essere rimosse se si vuole davvero avviare una fase concreta del negoziato e giungere ad una soluzione positiva che è nostro obiettivo fondamentale. Se questo non avverrà lo scontro sarà durissimo, senza arretramenti possibili: dal Nord al Sud, da Torino a Napoli tutta la classe operaia italiana si impegnerà in una battaglia nell'interesse generale della democrazia.

Pio Galli

No ai licenziamenti, dicono le Regioni

Costituito un coordinamento fra le amministrazioni regionali - «La procedura avviata dalla Fiat è inaccettabile» - Si definisca subito il piano auto e si attuino quelli per i trasporti urbani e FS

Produzione +12,5% Bilancia -273 miliardi

Dalla nostra redazione. TORINO — Nove regioni italiane si schierano a fianco dei lavoratori in lotta e respingono nel modo più netto i licenziamenti alla Fiat. Sono le regioni in cui sorgono stabilimenti della casa automobilistica — Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania e Sicilia — i cui amministratori si sono riuniti d'urgenza ieri mattina a Torino ed hanno trovato rapidamente l'accordo per sottoscrivere una posizione comune. Mancavano solo i rappresentanti della Puglia dove ieri era prevista l'elezione della giunta.

L'importanza dell'avvenimento si commenta da subito. Dopo i pronunciamenti che già si erano avuti da parte di enti locali, forze politiche e sociali, autorità religiose (come l'arcivescovo di Torino) la FIAT si trova ancora più isolata nella sua determinazione di procedere ad oltre 14 mila licenziamenti.

Ed è un isolamento politico quello della FIAT. Infatti gli amministratori di molte regioni non hanno solo com-

piuto il gesto già altamente significativo di dichiararsi solidali con i lavoratori ma hanno costituito un comitato permanente di coordinamento allo scopo di sollecitare dal governo il varo del piano auto, del piano autobus del piano integrativo per le ferrovie di una nuova politica economica.

Nell'introdurre la riunione il vicepresidente piemontese compagno Santorello ha ricordato che «la partita che si sta giocando in questi giorni a Torino interessa tutti». Non basta la promessa della FIAT (tutta da verificare) che non ci saranno licenziamenti al Sud. Torino è stata definita — non lo si dimentichi — la terza città meridionale d'Italia.

Il documento sottoscritto al termine dell'incontro respinge i licenziamenti non solo per le gravi conseguenze che avrebbero sul piano sociale e dell'ordine pubblico ma anche perché «non è misura che possa dare avvio alla soluzione dei problemi industriali, occupazionali e sociali evidenziate dalla crisi». Al governo si chiede quindi di superare gli ostacoli col me-

to di una trattativa ininterrotta e rapida e utilizzando tutte le sedi che fossero ritenute indispensabili compreso l'intervento della presidenza del Consiglio».

L'accordo FIAT-Peugeot viene giudicato un passo serio verso una politica coordinata tra le case automobilistiche europee ma si chiede con forza che la futura fabbrica di motori venga collocata nel Sud d'Italia evitando di sacrificare le fabbriche di motori esistenti una delle quali quella di Termoli si trova nel Meridione. «A Termoli — hanno commentato i rappresentanti del Molise — la FIAT si era impegnata ad occupare 4.500 lavoratori e ne ha assunti solo 400».

Le nove regioni apprezzano la maturità di cui hanno dato prova i lavoratori. «Hanno dato vita — ha detto Santorello — ad una lotta eccezionalmente seria unitaria: una prova che colloca questa classe operaia della FIAT, in gran parte nuova, nel solco di quella che ha salvato le fabbriche nel '42 e nel '45 dai tedeschi, ha ottenuto con le sue lotte e i suoi sacrifici 3 mila posti di lavoro al Sud negli ultimi otto anni».

Le nove regioni chiedono inoltre la sollecita definizione e approvazione da parte del governo di un piano di settore per l'auto con la partecipazione delle regioni alla sua elaborazione e l'obbligo per la FIAT ed altre aziende di fornire i piani aziendali escludendo qualsiasi erogazione di fondi statali che non siano finalizzati agli obiettivi del piano. Nel quadro di una nuova politica economica chiedono al governo di attivare i 10 mila miliardi di investimenti previsti per il piano autobus ed il piano integrativo delle FF.SS. i.

Infine le nove regioni auspicano che intervenga presso la commissione economica del parlamento europeo e la commissione esecutiva della CEE per sollecitare la definizione di una politica comunitaria del settore automobilistico ed in questo quadro si dicono pronti ad organizzare un piano articolato di corsi professionali per la riqualificazione di lavoratori messi in mobilità

al Sud negli ultimi otto anni».

Le nove regioni chiedono inoltre la sollecita definizione e approvazione da parte del governo di un piano di settore per l'auto con la partecipazione delle regioni alla sua elaborazione e l'obbligo per la FIAT ed altre aziende di fornire i piani aziendali escludendo qualsiasi erogazione di fondi statali che non siano finalizzati agli obiettivi del piano. Nel quadro di una nuova politica economica chiedono al governo di attivare i 10 mila miliardi di investimenti previsti per il piano autobus ed il piano integrativo delle FF.SS. i.

Infine le nove regioni auspicano che intervenga presso la commissione economica del parlamento europeo e la commissione esecutiva della CEE per sollecitare la definizione di una politica comunitaria del settore automobilistico ed in questo quadro si dicono pronti ad organizzare un piano articolato di corsi professionali per la riqualificazione di lavoratori messi in mobilità

Viticoltori in piazza ieri ad Asti Bloccata la stazione e l'autostrada

Dal nostro inviato. ASTI — «Se continua così, con un governo che si dimostra sempre più imbecille mentre la crisi della viticoltura rischia di diventare esplosiva, è quasi inevitabile che il malcontento diventi colera e dia luogo a ragioni dure». Lo faceva notare ieri, con preoccupazione, un dirigente contadino quando è giunta la notizia che gruppi di viticoltori, dopo che la manifestazione unitaria era già stata sciolta, avevano bloccato la linea ferroviaria, le strade per Torino, per Alessandria-Genova, per Casale Monferrato e gli svincoli dell'Autostrada Torino-Piacenza.

La cosa è andata avanti per diverse ore. Alcuni treni, anche di pendolari, non sono potuti partire; sulle strade si sono formate lunghe code e le proteste, come è ovvio, non sono mancate. Prima è

stata sbloccata la stazione ferroviaria, poi la circolazione è ripresa anche sulle strade. Nessun incidente di rilievo. Ma l'episodio è indicativo della tensione che esiste.

Bisogna dunque uscire dall'impasse da uno stato di parità che si rivela duro di periodo. Ed è per questo che Confcooperative, Cokiretti, Unione Agricoltori e le centrali associative e cooperative avevano indetto la manifestazione che nella mattinata ha richiamato ad Asti contadini di tutto il Piemonte. Il corteo che ha percorso le vie centrali sfociando poi in piazza Alfieri, era lungo chilometri. Migliaia di coltivatori, dirigenti delle cantine sociali e delle organizzazioni contadine parteciparono. I per il Pci gli on.lli Binelli e Martino, sindacati con la fascia tricolore, più di 200 trattori che stampano l'aria di uno strepito fragoroso.

Con gruffante ironia o con toni aspri, i signori del governo sono stati messi in stato di accusa dai cartelli. A Cossiga e ai suoi ministri i coltivatori rimproverano «mancanza di volontà politica e di capacità operativa», di aver lasciato degenerare in vera e propria crisi le difficoltà della viticoltura di largheggiate solo in promesse non mantenute. Non si è varata la nuova legge contro la vergogna delle frodi e delle sofisticazioni che privano il contadino del suo reddito e spesso rappresentano un pericolo per la salute del consumatore. Il ritarinamento del fondo di solidarietà contro le calamità naturali non c'è ancora, così che all'agricoltura si dà con una mano lo si toglie con l'altra.

p. g. b.

Marcello Colitti nominato vicepresidente dell'AGIP

ROMA — Marcello Colitti è stato nominato vicepresidente e amministratore delegato per la programmazione e il controllo dell'Agip (Eni).

Lo ha deciso il consiglio di amministrazione dell'azienda riunitosi ieri a Roma, dopo aver accolto le dimissioni di Giuseppe Maria Sili-giochi.

Nel corso della stessa riunione il consiglio ha nominato Riccardo Curcio direttore generale per la programmazione.

GRAN TURCHESE

il buongiorno si vede dal frollino!

GRAN TURCHESE