

Un operaio su cinque, secondo la Fiat, dovrà lasciare l'azienda entro l'82

Il gruppo ha fondato di voler ridurre i posti di lavoro di 28 mila unità - Riunito ieri sera il coordinamento sindacale - Stamattina le decisioni - Scioperi e manifestazioni sono già in corso negli stabilimenti più minacciati

Dalla nostra redazione

TORINO - Ogni cinque lavoratori che lo scorso autunno erano occupati nelle fabbriche di automobili Fiat, uno dovrà andarsene entro il 1982. Questo è l'obiettivo dei dirigenti di corso Marconi, il loro « piano » per rimpiantare ed impoverire uno dei più importanti settori industriali del nostro Paese. La Fiat ieri lo ha confermato, rincarando ulteriormente la dose rispetto a quanto aveva dichiarato all'inizio della verifica sull'occupazione col sindacato.

Mercoldì, infatti, la Fiat aveva detto di voler diminuire di 27-28 mila unità i posti di lavoro. Ieri ha precisato di voler conseguire questo drastico taglio occupazionale entro i primi mesi dell'82, ha previsto in seguito ulteriori tagli, per arrivare a 33 mila posti in meno. I dipendenti della Fiat, dopo il loro sciopero autunnale, si ridurrebbero così a circa 105 mila.

Dopo l'incontro con la Fiat, si sono riuniti ieri sera i de-

legati del coordinamento sindacale Fiat della FIM, assieme ai segretari nazionali dei metalmeccanici Sabatini, Moresi e Lotito. Le decisioni saranno rese note stamattina. Erano in discussione iniziative di lotta da proclamare per tutto il gruppo Fiat. Scioperi e manifestazioni del resto sono già in corso negli stabilimenti più minacciati dalla politica di ridimensionamento del grande gruppo.

Ieri erano in programma due ore di sciopero in tutte le fonderte Fiat dell'area torinese, che occupano 4.200 lavoratori, contro l'annunciata chiusura entro 18 mesi dell'impianto di Mirafiori. La partecipazione è stata del 65,70 per cento nelle fonderte di Ceresole e Crescenzo, dell'80 per cento in quella di Borgaretto e del 95 per cento in quella di Mirafiori: risultati di tutto rilievo, poiché anche in queste fabbriche i primi scioperi proclamati dopo la tormentata vertenza d'autunno erano falliti. Sempre ieri c'è stato uno sciopero dei soli impiegati, pie-

namente riuscito, alla Teksid-acciai, il complesso siderurgico della Fiat dove nei giorni scorsi avevano già incrociato la braccia migliaia di operai contro la minacciata sospensione di 500 lavoratori a zero ore.

Il coordinamento Fiat ha discusso anche l'eventualità di chiedere al ministero dell'Industria un intervento (non una mediazione sostitutiva della trattativa torinese) per verificare le coerenze della politica della Fiat con il « piano auto ». Infatti la delibera del CIPF sul « piano auto », per determinare gli aiuti pubblici alle aziende, fa riferimento ai volumi produttivi della Fiat nel 1973. In quell'anno, la Fiat aveva costruito un milione e mezzo di autovetture, mentre ora prevede di produrre 1.200.000 nell'81 come nell'82 e 1.500.000 nel 1983.

Negli incontri di ieri, la Fiat ha accettato il metodo proposto dal sindacato, di verificare i livelli di occupazione in rapporto ai volumi produttivi, agli incrementi di produttività ed all'andamento di mercato previsti per i

prossimi anni. Il responsabile della delegazione aziendale, Annibaldi, ha presentato un conteggio che fa salire l'eccedenza di personale a 33 mila lavoratori rispetto agli occupati dello scorso anno.

Il dirigente Fiat ha spiegato che, dei 23 mila lavoratori sospesi dallo scorso ottobre, non vanno considerati eccedenti soltanto i 3.700 lavoratori del Sud (che tuttavia rientrano in fabbrica solo nel '82, con un anno di ritardo rispetto a quanto previsto dall'accordo). Occorre aggiungere il milione di lavoratori di cui il 10 per cento sono occupati in stabilimenti di nuova costruzione, per un totale di 1.200.000 nell'81 come nell'82 e 1.500.000 nel 1983.

Come pensa la Fiat di attuare una così pesante riduzione degli organici? Annibaldi ha calcolato 4.500 lavoratori che dallo scorso autunno si sono dimessi dalla Fiat, 500 che probabilmente si dimetteranno nei prossimi me-

si, cinquemila che potranno usufruire del prepensionamento per un totale di 9.500 posti persi. Con altre dimissioni ed i pensionamenti che avverranno nel 1982, potranno essere compensati i posti in meno del Lingotto ed altre eccedenze.

Tirate le somme, restano sempre 14 mila lavoratori che dovranno essere espulsi. E restano soltanto due modi per estromettere questi lavoratori: le liste di mobilità oppure i licenziamenti. Questa cifra di 14 mila lavoratori è il risultato costante di tutti i calcoli presentati dalla Fiat. Ed è pure il numero dei lavoratori che la Fiat voleva licenziare lo scorso autunno. Si tratta, dunque, chiaramente di un « numero politico ». Una quantità di lavoratori che la Fiat vuole ad ogni costo buttare fuori dai cancelli per completare un atto di forza, una « minaccia » gettata nella situazione economica e politica, che fa il paio con la decisione di denunciare l'accordo sulla scala mobile.

Michele Costa

60 miliardi bloccheranno il metano algerino?

ROMA - Per soli 60 miliardi il governo algerino potrebbe rimettere in discussione l'accordo per la fornitura del metano all'Italia. I miliardi sono quelli che occorrono, nell'arco di 3 anni, all'Italia per ultimare le licenze di sfruttamento di 14 stabilimenti di determinati giacimenti di gas, già nel marzo scorso il CIPF ha deliberato. Pandolfi, d'accordo coi sindacati, ha suggerito che lo stanziamento passi attraverso i fondi del dipartimento della cooperazione e sviluppo col paese del terzo mondo, ma Colombo non è d'accordo. Proprio ieri Lama, Carniti e Benvenuto hanno sollecitato, ancora in questa direzione, Pertini, Spadolini e lo stesso Colombo. Il governo di Algeri, che ha sempre rispettato i tempi dell'accordo, ha preavvisato che se la cosa andrà ancora per le lunghe, tutto l'affare dovrà essere rinegoziato.

La Federmeccanica insiste per lo scontro: «Le riduzioni d'orario bisogna guadagnarsele»

ROMA - L'obiettivo è di mettere le briglie al sindacato, costi quel che costi. Due giorni dopo il clamoroso rifiuto di applicare le riduzioni d'orario previste dal contratto di lavoro, la Federmeccanica ha lanciato un nuovo messaggio di scontro, ieri, in occasione della presentazione alla stampa del convegno di lunedì a Fidenza su « lavoro e tecnologia nell'industria metalmeccanica ». Sul tavolo i giornali aperti sui titoli dedicati alla dichiarazione dell'avvocato Agnelli sull'« inevitabilità » della riduzione dell'orario sulla scala mobile.

L'esordio di Mortillaro e Olivieri, rispettivamente direttore e vice della Federmeccanica, è stato da padroni del tondo. Hanno sostenuto che, certo, si possono fare investimenti innovare le strutture produttive e cambiare l'organizzazione del lavoro, ma ciò a condizione che ci sia meno conflittualità, si accetti la riduzione dell'occupazione a parità di prodotto, non si facciano storie sulla demarcazione tra lavoro specializzato e attività banali e, soprattutto, non si meni scandalo sulla destinazione ai profitti dei margini di produttività. Che è come dire, la resa del sindacato.

Il 26 a Roma manifestazione nazionale dei telefonici Sip

ROMA - Una manifestazione nazionale degli oltre settantatremila lavoratori della Sip, da sei mesi senza contratto, tenterà di sbloccare il prossimo 26 giugno a Roma la vertenza con la Sip e la Intersind. Dopo una continua alternata di incontri, vertici e riunioni ristrette le organizzazioni sindacali dei telefonici si sono trovati di fronte una lunga serie di « no » da parte della direzione aziendale su quasi tutti i punti qualificanti della piattaforma contrattuale. Tanto che si è arrivati alla rottura. Ma non solo; addirittura mentre in una riunione separata le organizzazioni sindacali e la Sip erano riuscite ad accordarsi sullo spinoso nodo dell'orario di lavoro, in particolare modo per i turnisti, l'atteggiamento intransigente della Intersind faceva « rizzare » le posizioni fino allora faticosamente raggiunte. Anche sul tema degli aumenti la posizione della Sip-Intersind è andata al di sotto dello stesso recupero del potere di acquisto dei salari nel triennio (81-83) del nuovo contratto.

In parole povere, secondo stime della Fiat, i lavoratori della Sip avrebbero dovuto perdere all'incirca un cinque per cento di potere di acquisto a fronte di una inflazione, sempre nel triennio, del 55 per cento considerato, inoltre, che la copertura degli scatti di contingenza potrà essere solo del 60 per cento del salario.

Sullo stesso problema della ristrutturazione aziendale le organizzazioni sindacali hanno incontrato in questi mesi

Pensione LUNA	
RISPARMIO IN UN'UNICA RATA - TA. (644)	
1982-83 - Vita Media - 65	
Cassa di Roma - 1981 - 1982 - 1983	
Dal 1 al 28-6	15.000
Dal 2 al 16-8	17.000
Dal 17 al 31-8	17.000
Dal 1 al 30-9	15.000
Scatti per bambini e agevolazioni per sistemazione a 3 o più letti	

La crisi dell'auto

La crisi dell'auto permea in tutta la sua gravità: i sintomi di saturazione del mercato del prodotto capitalistico, i nuovi aumenti dei prezzi dei prodotti petroliferi, la crescente e aggressiva penetrazione dei produttori giapponesi fanno sì che la fase recessiva continui e che in tutti i Paesi occidentali si rischierino una forte contrazione della produzione e - in misura diversa da Paese a Paese - una diminuzione dei livelli occupazionali. In tale quadro il mercato europeo si conferma come il punto più delicato: è maggiormente esposto alla penetrazione giapponese e americana, più numerose sono le case produttrici, più contraddittori sono gli specifici interessi nazionali, manca da parte degli organi della CEE qualsiasi definizione di strategie a livello comunitario.

Il quadro che si è andato delineando conferma dunque l'analisi compiuta e la validità dei propositi avanzati dai comunisti sia nella Conferenza nazionale del PCI sulla Fiat del febbraio '80, sia nella Assemblea nazionale dei comunisti della Fiat.

Per affrontare e superare la crisi dell'auto è necessario un profondo processo di ristrutturazione e di riqualificazione del settore: già oggi, ma ancor di più nei prossimi anni, saranno in grado di superare l'attuale situazione negativa quelle aziende e quei Paesi che punteranno sullo sviluppo della ricerca, sulla innovazione tecnologica, sul risparmio dei consumi energetici, sul rinnovamento dei modelli, sulla maggiore competitività dei prodotti, su accordi e collaborazioni tra case automobilistiche, in primo luogo a livello europeo.

In tale contesto le difficoltà della Fiat non appaiono superate. Lo documenta la cifra dei lavoratori dell'industria piemontese in cassa integrazione (circa 50.000), gran parte dei quali in industrie collegate alla produzione automobilistica. Le condizioni del mercato continuano ad essere depresso. L'aumento relativo di quote, da parte della Fiat, è realizzato nell'ambito di un mercato complessivamente calante. Pertanto, la tendenza della Fiat ad accrescere l'immersione sul mercato italiano di autovetture prodotte nei suoi stabilimenti all'estero aggrava la situazione di contenimento produttivo in-

Sulla crisi alla Fiat documento della segreteria nazionale PCI

La Segreteria del PCI ha esaminato i risultati dei lavori della delegazione del gruppo parlamentare comunista...

La Segreteria del PCI ha esaminato i risultati dei lavori della delegazione del gruppo parlamentare comunista, presieduta da Perna, che nei giorni scorsi, si è recata a Torino e ha discusso i vari aspetti della situazione della Fiat in incontri con il presidente e vicepresidente della regione Piemonte, i rappresentanti del gruppo dirigente della Fiat, i dirigenti dell'Unione Industriale piemontese e della

del livello produttivo alle tendenze attuali del mercato non potrebbero avere le stesse conseguenze negative per i lavoratori e il Paese. E' dunque necessario un ben più ampio respiro strategico che punti non al ridimensionamento, bensì alla espansione delle attività del gruppo Fiat. Ciò è possibile soltanto se da parte dello Stato verrà attuata una politica di programmazione: il piano auto, che è il risultato di un sviluppo tecnologico e altri strumenti di sostegno - i cui finanziamenti vanno garantiti non solo alla grande impresa, ma anche alle piccole e medie aziende dell'industria - devono diventare operativi al più presto ed essere finalizzati ad una politica di sviluppo, di riqualificazione produttiva e di difesa del-

l'occupazione. Parte integrante dell'azione di programmazione è anche la predisposizione di strumenti di gestione e controllo del mercato del lavoro (riforma del collocamento, norme che limitino l'assunzione professionale), indispensabili per una corretta risoluzione del problema occupazionale derivanti dalla ristrutturazione della Fiat. E' necessario altresì sollecitare gli altri paesi europei a definire le istituzioni comunitarie di riferimento al più presto scelte concertate e politiche comuni in grado di contenere l'espansione del commercio con l'estero per favorire e sostenere le esportazioni.

Il documento della segreteria nazionale del PCI ha approvato il seguente documento.

Il documento della segreteria nazionale del PCI ha approvato il seguente documento.

Piani d'impresa e intervento dello Stato

Un attivo intervento programmatico dello Stato è peraltro decisivo anche per ottenere dalle imprese, in primo luogo dalla Fiat, la presentazione di piani di impresa: è più che mai urgente che la Fiat - al pari di quanto già fatto dall'Alfa Romeo - definisca un proprio piano d'impresa con la precisa individuazione delle risorse proprie, degli strumenti e degli obiettivi con cui l'azienda intende fronteggiare la crisi.

Contestualmente all'iniziativa per il superamento della crisi nel settore automobilistico, deve essere rilanciata l'iniziativa negli altri settori di attività del gruppo, in alcuni dei quali rischia di essere definitiva-mente compromessa la presenza Fiat nel mercato. Più in generale, occorre riprire una fase di elaborazione sui caratteri e gli

indirizzi della politica industriale in Piemonte e nel Paese: l'industria automobilistica, pur rimanendo nei prossimi anni un settore importante, non è il punto di vista produttivo, sia dal punto di vista occupazionale, potrà avere una qualche espansione, ma limitata. Infatti i massicci processi di ristrutturazione, necessari ad adeguare il prodotto al mercato, nel breve periodo determineranno eccedenza di forza-lavoro e nel più lungo periodo faranno sì che anche una eventuale nuova fase di espansione dei volumi produttivi non comporti sensibili incrementi occupazionali. Occorre dunque aprire un ampio confronto fra le forze politiche e sociali per avviare una nuova politica di sviluppo industriale complessivo.

E' in tale contesto che va collocata anche la ve-

rifica di fine giugno sullo stato di applicazione dell'accordo siglato alla Fiat nell'ottobre scorso. La Fiat si è presentata al confronto con le organizzazioni sindacali presentando l'esigenza di nuove ristrutturazioni e denunciando nuove esuberanze di personale oltre ai 23.000 oggi in cassa integrazione, pur affermando (non solo al sindacato, ma anche alla delegazione parlamentare del PCI) che intende attenersi al rispetto dell'accordo.

E' necessario ribadire: che occorre puntare tutti i singoli punti dell'accordo, garantendo il rientro in fabbrica, entro tempi definiti, di almeno una quota degli oltre 20.000 lavoratori in cassa integrazione, con particolare riferimento a quelli occupati negli stabilimenti del Sud, che la mobilità esterna deve riguardare i lavoratori che risultavano

in eccedenza con l'accordo di ottobre, meno quelli che in questi mesi si sono dimessi o sono andati in prepensionamento: che per le altre eccedenze che derivano dalle nuove ristrutturazioni (Lingotto, Fonderie Mirafiori, ecc.) occorrono misure e strumenti da concordare tra azienda e sindacato, con l'obiettivo di riassorbire in fabbrica entro tempi certi tali lavoratori. Particolare importanza assume l'applicazione dell'accordo nella parte relativa alla mobilità esterna interaziendale che deve essere garantita e trattata da posto di lavoro a posto di lavoro.

Tale corretta applicazione della mobilità richiede, insieme all'impegno di tutte le organizzazioni del movimento operaio, una concreta assunzione di responsabilità oltre che da parte della Fiat, anche da parte

Rinascita nel n. 25 da oggi nelle edicole

- Il partito del cambiamento (editoriale di Enrico Berlinguer)
- Le difficoltà della Dc e le possibilità della sinistra (di Giorgio Napolitano)
- Crisi democristiana, caso Calvi e vicenda P2: il meccanismo che si è rotto (articoli di Lina Tamburrino, Giuseppe Chiarante e Massimo Ghiara)
- Elezioni / A Bari la Dc difende una stanca routine di potere (di Massimo D'Alema); Il progetto di una nuova Genova (di Luigi Castagnola)
- Inchiesta / La tragedia di Vermicino: L'orrore, il coraggio, la vergogna (articoli di Alberto Abruzzese, Paolo Franchi, Luigi Pestalozza)
- Ora Mitterrand può realizzare la sua politica (una corrispondenza da Parigi di Augusto Panchaldi)
- La battaglia del Poup per diventare forza di governo (articoli di Francesco M. Cataluccio, Adriano Guerra, Mauro Martini e il primo capitolo delle tesi per il IX Congresso)
- Uno spartiacque nella storia post-rivoluzionaria (di Giuseppe Boffa)

P. C.

Totip. Felici e vincenti.

Visto che giochiamo tutti per vincere, scegliamo il gioco che ci dà più probabilità. Al Totip, per esempio, vincere è più facile perché oltre al 12 e all'11 paga anche il 10. E paga subito.

E al Totip si gioca tutto l'anno, anche d'estate, e quindi si hanno 52 occasioni per vincere. Non vi sembra il momento buono per giocare al Totip?