

L'accordo Alfa è in crisi Le ragioni di Massacesi e quelle dei lavoratori

Riceviamo dal presidente dell'Alfa Romeo, Ettore Massacesi, la seguente lettera, che riportiamo di seguito:

L'interrogativo su «chi sabato l'accordo sulle "isole" di montaggio all'Alfa» che viene proposto da «l'Unità» del 3 u.s. merita, prima di avere risposta, attenta riflessione e conoscenza dei dati di fatto. Personalmente voglio credere che nessuno sabotò o intendesse sabotare quell'accordo perché di esso l'Alfa Romeo ha bisogno come del pane se vuole sopravvivere e risanarsi. Certo esso è apparso sinora di difficile applicazione, più difficile di quanto abbiano voluto immaginare gli ottimisti.

L'accordo sui gruppi di produzione nasce da una iniziativa aziendale che risale al novembre 1979 e che prese allora il nome di «Piano di interventi organizzativi»: fu discusso per mesi ma senza alcuno sbocco pratico. Tuttavia il sindacato aveva mostrato interesse alle prospettive di sviluppo delle relazioni industriali che i gruppi di produzione potevano offrire e li inserì come propria richiesta nella piattaforma rivendicativa per la vertenza aziendale. Dopo lunghi mesi di preparazione e di trattative l'accordo fu firmato nel marzo di quest'anno.

Eso consiste in uno «scambio», da una parte, tra la trasformazione dell'organizzazione del lavoro con incrementi di professionalità e di retribuzione e, dall'altra parte, un incremento prefissato di produttività: questo viene dimensionato e precisato attraverso la definizione per ogni stabilimento di un organico complessivo di lavoratori diretti e di una cadenza-obiettivo (680 a Pomigliano e 620 ad Arese), due parametri che rendono inevitabile un aumento delle saturazioni individuali e collettive che comprendono anche un primo tentativo di armonizzazione fra il livello medio di Pomigliano (attualmente più basso) e quello di Arese: l'accordo implica un passaggio ad una saturazione del 186% (contro il 76% attuale) ad Arese ed una saturazione del 186% (contro il 70% attuale) a Pomigliano fermo restando che la massima saturazione individuale consentita contrattualmente è del 94%.

Tutte queste implicazioni dell'accordo sono state approfondite e discusse durante le trattative: da parte aziendale sono state presentate schede analitiche, reparto per reparto, che rendevano trasparenti tutte le premesse e tutte le conseguenze dell'accordo. In ossequio alle esigenze di democrazia sindacale, noi accettammo di discutere in fabbrica e con tutti i delegati ed i lavoratori interessati le modalità applicative della costituzione di singoli gruppi di produzione. Dopo quattro mesi di trattative eravamo ancora in alto mare perché non le modalità applicative, ma la sostanza e la natura dell'accordo venivano messe in discussione. Perciò in luglio si rese necessario decidere uno slittamento delle scadenze: si decise di procedere a settembre al posizionamento di gruppi di

produzione con alcuni limitatissimi «vantaggi» in termini di cadenze (circa 20 vetture in più al giorno, cioè 10 per turno) derivanti essenzialmente da alcune razionalizzazioni organizzative e dall'abolizione dei due minuti supplementari (passaggio da 4+2 a 4 minuti) per i cosiddetti BF (bisogni fisiologici). Questi due minuti — supplementari rispetto ai quattro contrattuali — erano stati concessi per coprire il tempo mediamente necessario ai lavoratori di rimpiazzo per portarsi sulle linee appunto per effettuare la richiesta sostituzione. Durante le trattative questa esigenza era stata largamente anticipata e discussa: rinviato l'esame a livello di fabbrica esso è stato contestato.

Noi rifiutammo l'accusa di aver compiuto un gesto unilaterale: in tal caso sarebbe da considerare unilaterale anche il rifiuto di trasferire in modalità applicative le precise definizioni dell'accordo. Se si pone attenzione alla realtà dei problemi non ci si può non rendere conto che la polemica sui due minuti supplementari per BF è irrilevante o strumentale: infatti questa riduzione dei tempi è per sua natura collegata allo stesso posizionamento dei gruppi che implica l'incorporazione nel gruppo stesso dell'uomo di rimpiazzo. Ma se anche, per ipotesi, non si fosse proceduto alla riduzione dei due minuti supplementari essi sarebbero comunque ed automaticamente scomparsi al momento del passaggio alle cadenze-obiettivo, perché in quel momento dovrà modificarsi il rapporto fra tempi lavorativi e tempi non lavorativi. A questo punto diventa indifferente stabilire se i minuti lavorativi in più provengono dai BF o da altro. Quel che conta è il nuovo equilibrio che si instaura.

Anche la questione dei dieci minuti di pausa è irrilevante: ferma ed costante la cadenza-obiettivo e consolidati gli organici complessivi di lavoratori diretti, siamo disponibili a che la pausa sia utilizzata collettivamente invece che individualmente.

Ma la verità è che attraverso le pause, i minuti di BF, la non mobilità dei lavoratori diretti da posizioni esuberanti a posizioni deficitarie ed il rifiuto a colmare gli ulteriori vuoti con lavoratori indiretti eccedenti (in particolare quelli resi eccedenti dall'assorbimento delle loro funzioni entro i gruppi di produzione) il Consiglio di fabbrica o parte di esso tende ad aumentare gli organici complessivi ed a diminuire l'incremento di produttività: abbiamo calcolato — e non avventatamente o strumentalmente — che l'incremento di produttività, che l'accordo ha stabilito per Arese nella misura del 14%, si ridurrebbe ora al 3%.

Questo ad Arese. A Pomigliano d'Arco i problemi delle pause non si sono posti; ma l'assenteismo sulle linee ritornato a livelli altissimi e la micro-confittualità hanno fatto sì che impostata una cadenza di 573 vetture/giorno, si siano avuti, in media, versamenti a magaz-

zino (prodotti finiti) di meno di 300 vetture per giornata di lavoro. Per ora l'accordo per la produttività si è trasformato in una perdita secca di produzione. Non è che noi inseguiamo incrementi di produttività per ragioni ideologiche o per realizzare una rivalsa nei confronti del sindacato. Una maggiore produttività — e non solo l'incremento previsto dall'accordo del 4 marzo — è assolutamente e urgentemente indispensabile per la sopravvivenza dell'Alfa Romeo. Le nostre vetture non sono competitive in termini di costo: per di più siamo costretti dalle condizioni del mercato a praticare una politica di prezzi molto cauta se non vogliamo perdere quote di mercato.

Con costi che aumentano praticamente in parallelo al tasso di inflazione, l'Alfa Romeo ha aumentato i propri prezzi del 13% nel 1980 e del 6,5% a tutto settembre 1981. Rispetto al tasso di inflazione abbiamo perduto 7 punti nel 1980 e circa 8 punti nei primi 9

mesi del 1981: ogni punto vale per noi un minor ricavo di 10 miliardi di lire. E ciò non di meno abbiamo perso, sempre nei primi 9 mesi dell'anno, quota di mercato, passando dal 7% al 6,6%.

Non si può dire che la Direzione dell'Alfa Romeo abbia agito ed intenda agire solo nei confronti dei lavoratori: prima di richiedere un maggior impegno agli operai abbiamo riorganizzato tutte le Direzioni aziendali, abbiamo innovato ed aggiornato i metodi di lavoro, abbiamo adeguato le strutture e gli uomini con funzioni dirigenziali. Siamo intervenuti profondamente su tutti i parametri economici e, per quanto è fino a quando possibile, su quelli finanziari. Ma l'Alfa Romeo ha bisogno di maggiore efficienza produttiva negli uffici e negli stabilimenti anche ad opera degli uomini. Il mercato è così competitivo che anche una più spinta produttività rischia di non essere sufficiente. Ma proprio perché è assolutamente necessaria.

ETTORE MASSACESI

Il costo del denaro scende dappertutto ma non in Italia

Riduzioni dei tassi anche ieri in USA ed Inghilterra - Le perdite nelle borse hanno agito da segnale d'allarme. L'ABI non intende adeguarsi all'obiettivo di inflazione del 16% - Il problema del blocco del credito agevolato

ROMA — La discesa dei tassi d'interesse negli Stati Uniti ed in Europa, iniziata la scorsa settimana, prosegue secondo una linea — non dichiarata in sede politica ma seguita di fatto — di allentamento delle restrizioni monetarie per dare una boccata d'ossigeno ai settori produttivi. Ieri alcune banche USA hanno portato il tasso primario al 18%, scendendo di un altro mezzo punto. Le banche inglesi hanno fatto altrettanto, scendendo al 15,5%.

La pressione più immediata sembra sia venuta dal maturare di delicate situazioni politiche. In particolare, il ribasso continuo delle borse valori di New York e Londra aveva creato, nelle scorse settimane, un blocco nella disponibilità di capitali dei grandi gruppi. Bloccata la via dei prestiti a medio termine, in quanto troppo cari, la borsa restava, in questi paesi, un canale di acquisizione di capitali e di

manovra la cui chiusura porta diritto alla frattura fra gruppi economici dominanti e potere politico.

Il processo alle politiche dei governi di Washington e Londra, infatti, è iniziato non dal calo della produzione — in atto da mesi — ma dal collasso delle rispettive borse valori. Sarà così anche per l'Italia? C'è un ostacolo: il governo italiano non vuole riconoscere che la crisi della borsa è un «riflesso» della situazione nel campo del credito, monetario, industriale e si ostina ad offrire un «rilancio borsistico» attraverso l'assistenza, mediante regali fiscali più o meno controversi.

L'ultima «offerta» è la detassazione dei profitti per gli istituti «fondi comuni di investimento», proposta da Andreotta.

DIFESA ABI — La riduzione dei tassi d'interesse è stata richiesta, nella prima metà di settembre, dal presi-

dente del consiglio Spadolini quale sostegno alla sua proposta di fissare l'inflazione-obiettivo del 16%. Se questo obiettivo è realistico, infatti, le banche hanno due motivi per adeguarvisi: dare un segnale; alleggerire effettivamente i costi dell'impre-

sa, dando respiro ai debitori. La Banca d'Italia sembrò tenerne conto quando all'asta dei Buoni del Tesoro di settembre si ebbe un ribasso dell'interesse per i titoli a tre mesi.

L'Associazione Bancaria Italiana, tuttavia, non raccolse il segnale. Anzi, ha approfittato della svalutazione della lira per sostenere che i tassi d'interesse del 25-27% sono ancora attuali. Il tasso della clientela privilegiata è rimasto fra il 22 ed il 23%.

Questi tassi sono superiori da 6 a 11 punti all'inflazione prevista del 16%. Il mantenimento di un prelievo strozzinico di questa dimensione si spiega solo con la volontà di operare in direzione oppo-

sta a quella indicata dal governo, gettando l'incredulità sull'obiettivo del 16%, anzi sabotandone le possibilità.

Certo, la svalutazione della lira ha operato in senso contrario alla riduzione dell'inflazione. Però sia la Banca d'Italia che fonti vicine alle aziende stimano l'impatto della svalutazione sui prezzi fra lo 0,4% e lo 0,8%. Non ci pare che una tale valutazione giustifichi l'attuale scarto fra tassi d'interesse e livello di inflazione. Questo ha, evidentemente, altre spiegazioni.

PROTEZIONE — Una indicazione sulle cause attuali del caro-denaro viene dal fatto che le banche possono tenere la remunerazione sui depositi sotto il 13% sopportando, per questo, una riduzione (in senso relativo) dei depositi bancari. Si tenga presente che i depositi si riducono anche perché diminuiscono i redditi per la maggioranza della popola-

r. s.

LA TUA AUTO USATA VALE ALMENO 800.000 LIRE. QUANDO.

Solo dal 14 al 17 ottobre.

COME.

Basta avere un'automobile usata, anche usatissima, purché funzionante e regolarmente intestata, e decidere di cambiarla con uno dei tanti modelli Citroën. L'auto usata verrà valutata minimo 800.000 lire e per quella nuova sono possibili rateizzazioni (con riserva di accettazione da parte dell'istituto di finanziamento).

DOVE.

Presso tutti i Concessionari Citroën e presso tutte le Officine e Vendite Autorizzate Citroën.

CITROËN

Da cosa dipende la produttività

Della lettera del presidente dell'Alfa Romeo apprezziamo soprattutto lo spirito. L'Alfa Romeo ha fatto l'anno scorso una scelta che il nostro partito e il nostro giornale hanno nella sostanza condiviso, al punto che qualcuno ci accusò di «aver speso Massacesi». Era la scelta di avviare una soluzione dei problemi dell'Alfa Romeo (economici, finanziari e produttivi) non puntando sull'attacco massiccio all'occupazione e al potere sindacale (la ricetta Fiat per intenderci) ma puntando sullo sviluppo (vedi l'accordo con la Nissan, gli investimenti al Sud, che pure fanno parte di quell'accordo di cui Massacesi parla) e su una maggiore produttività nelle fabbriche, di qui la proposta di perseguire più alti livelli di produzione con nuove forme di organizzazione del lavoro, di qui l'affermazione, da noi pienamente condivisa, che per l'Alfa l'accordo sui gruppi di produzione è necessario come il pane. Lo è, crediamo, anche per il sindacato, sicuramente da tempo interessato a scendere sul terreno della produttività, a misurarsi con problemi nuovi e complessi, scontando anche resistenze e dissensi proprio per affermare una linea di sviluppo della produzione e di cambiamento dell'organizzazione del lavoro. Non sta a noi, comunque, prendere le

difese del sindacato, che ha i suoi argomenti, le sue ragioni e la possibilità di essere più preciso anche sulle questioni tecniche sollevate dal dr. Massacesi. Quello che ci preme dire oggi è questo: un processo come quello avviato all'Alfa non è un processo indolore, né per i lavoratori, ma neppure per l'azienda poiché richiede uno sforzo creativo e culturale anche ai suoi quadri, ai suoi tecnici e ai suoi dirigenti. Il terreno dell'organizzazione del lavoro e della produttività non è inoltre un terreno neutro.

Pensare di percorrerlo risolvendo una volta per tutte con un foglio scritto tutte le contraddizioni, le difficoltà e le tensioni che ogni innovazione comporta, anziché ricercare la via della composizione dei conflitti facendo «vivere» l'accordo nei reparti, con un rapporto certo anche conflittuale — con il delegato e il gruppo degli operai interessati ci sembra un'illusione. Il sindacato ha i suoi problemi e le sue difficoltà. Dietro la resistenza ad introdurre modifiche nell'organizzazione del lavoro ci sono posizioni preconcette e difficoltà giustificate. La ricerca del massimo consenso attorno a soluzioni giuste ci sembra il metodo migliore per far precipitare le contraddizioni, mettere in luce le ragioni vere e i pretesti. E non è questo un compito che spetta solo al sindacato.

FUM/ANSET