

L'Alfa Romeo reggerà la sfida degli anni 80?

Il nodo della produttività - «Allontanato il temporale restano le nubi» - La crisi mondiale del settore auto - In Inghilterra si pensa ad un «futuro senza Leyland»

Produzione, occupazione, utili o perdite delle maggiori case automobilistiche

Azienda	Prod. ('80 su '79)	Occupazione '80	Occupazione '81 (parziale)	Bilanci '79 (netto tasse)	Indicazioni bilanci '80-81
Fiat (Italia)	- 3,9	C.I. a 0 ore 23.000	continua C.I. a 0 ore per 23.000 70.000 in C.I. 10 gg. 68.000 in C.I. 15 gg. 70.000 in C.I. 15 gg. 75.000 in C.I. 12 gg. pre-pensionamenti 6.000 dimissioni/quiscentze 35.000	-97 m. di di lire	-130,1 m. di di lire
Peugeot-Citroën Talbot (Francia)	-20,3	65.000 ad orario rid. 7.000 prepens. ti	Talbot: chiusura fabbrica Scorla (4.800) Peugeot prevede 75.000 posti in meno	+1,1 miliardi di franchi	-1,4 miliardi di franchi
Renault (Francia)	+ 6,2	2.500 prepens. ti	50.000 in C.I. per 7 gg. 4.000 in C.I. a 0 ore dal 15-10 3.500 in C.I. per 3 gg.	+470 milioni di franchi	+303 milioni di franchi
Volkswagen (RFT)	- 6,8	6.800 sospesi	50.000 ad orario ridotto	+667 milioni di marchi	+ 521 milioni di marchi
Opel (RFT)	-18,1	7.500 prepens. ti 20.000 lavoratori in C.I. per 13 settimane	---	+274 milioni di marchi	-411 milioni di marchi
General Motors (USA)	-20,1	120.000 licenziati	71.000 sospesi a 0 ore 30.000 sospesi a tempo indeterminato. In pericolo 20.000 posti negli stabilimenti del gruppo; 27.000 gli impiegati minacciati di licenziamento	+2.900 milioni di dollari	-763 milioni di dollari
Ford (USA)	-35,8	65.000 licenziati	chiusi 9 stabilimenti, 20.000 licenziati 11.000 sospesi, chieste riduzioni salariali	+1.200 milioni di dollari	-1.540 milioni di dollari
Chrysler (USA)	-31,6	45.000 sospesi	chiusi 2 stabilimenti; 30.000 sospesi ridotti i salari	-1.100 milioni di dollari	-1.710 milioni di dollari

MILANO — Alla fine della prima tornata di incontri fra il sindacato e i massimi dirigenti dell'Alfa Romeo, i dati sullo «stato di salute» della casa automobilistica milanese restano contraddittori. Certo, l'Alfa non vuole ricorrere a massicce riduzioni dell'orario e dell'organico, esclude di voler ricorrere alla «ricetta Fiat» e mantiene gli impegni assunti nel marzo scorso, quando — fra le tante ventilate — scelse quell'opzione 3, che si traduceva in un impegno sul terreno del risanamento finanziario e produttivo, in relazioni industriali moderne, in un certo dinamismo sul mercato, nelle relazioni commerciali, negli intrecci e nelle collaborazioni con altre aziende dell'auto italiana e straniera.

Fatta questa premessa, i massimi dirigenti dell'Alfa Romeo, Ettore Massaccesi in testa, e i dirigenti sindacali non trovano di meglio, per descrivere la situazione della casa del biscione, che mutue espressioni dalla meteorologia o dalla medicina. «Abbiamo scongiurato il temporale, ma non abbiamo dissipato le nubi», dice Velonese della F.I.M. Massaccesi nega che l'Alfa sia «al collasso»; altri parlano di «prognosi non ancora sciolta». Il confronto per dare avvio definitivamente alla nuova organizzazione del lavoro, negli stabilimenti di Arese e del Portello continua; l'obiettivo di un salto netto di produttività resta il fine che il sindacato persegue, sia pure fra mille difficoltà e contraddizioni, sapendo con precisione che la «degenza» dell'Alfa sarà tutt'altro che breve.

Nel nostro paese non c'è nessuno che, apparentemente, come nell'Inghilterra del-

la signora Thatcher, si è messo seduto ad un tavolo per fare il conto di quanto si «guadagnerebbe» a chiudere l'azienda di stato che produce automobili. Il «Guardian» ha pubblicato proprio alcuni giorni fa un progetto di fantapolitica in cui si preferiva il futuro dell'industria anglosassone senza la Leyland. Nonostante il titolo sul servizio suoni come una «batuta di humor inglese» — «sopravvivere senza la Leyland», dice il «Guardian» — il contenuto dell'articolo testimonia che non ci si trova affatto di fronte ad uno scherzo. La British Leyland ha ottenuto 990 milioni di sterline di finanziamenti pubblici per il biennio 81-82, ha perduto, nel '79, 129 milioni di sterline, nell'80 390 milioni; perde, nel primo semestre dell'81, 190 milioni di sterline; ha ridotto nell'80 la pro-

duzione del 21 per cento rispetto all'anno precedente. Ha già licenziato, nell'80, 30 mila dipendenti, ha in programma almeno altrettanti «esuberanti» per il prossimo anno. Una «cura», come si vede, piuttosto drastica, che non è servita, comunque, a risanare l'azienda. E oggi si pensa che l'Inghilterra possa «sopravvivere» senza la Leyland.

La British Leyland non è l'Alfa, il nostro paese non è l'Inghilterra, e il sindacato italiano, guardando fra il nostro e il sindacato britannico, fra la nostra tradizione di lotta e quella inglese, i diversi rapporti di forza ecc. ecc., non tutte le aziende automobilistiche a partecipazione statale vanno male (c'è, appena varcate le Alpi, la Renault a dimostrare tutta la sua buona salute), ma è indubbio che la casa automobilistica di Arese, così come la Fiat e l'Innocenti oggi tanto in difficoltà (a proposito, ma De Tomaso non sembrava avere la ricetta miracolosa per superare tutte le crisi?) debbono misurarsi con un mercato e uno scenario internazionale in cui i casi Leyland fanno regola e non eccezione. Per questo la situazione dell'Alfa Romeo, presso atto dell'importante e definitiva decisione del suo gruppo dirigente di proseguire su una strada che non è di scontro frontale con il sindacato, non può non preoccupare.

Ciò che si nota dolorosa della congiuntura a destare nuove apprensioni. Fino a settembre il mercato italiano, contrariamente a quello degli altri paesi europei e americani, ha goduto di un andamento positivo, che si è confermato anche in ottobre. Però, le vendite segnano solo un'esiguo margine di vantaggio rispetto ai primi nove mesi dell'80, e il vantaggio maggiore è per le auto prodotte all'estero. La quota di mercato della Fiat rimane a 44,9%, mentre Alfa e Lancia riducono la propria presenza sul mercato italiano, rispetto agli stessi periodi dell'anno scorso.

E in prospettiva? L'Alfa ha un «buco» nella progettazione, ha ritardi accumulati nell'impostare e nel perfezionare nuovi modelli. Così, quest'anno, mentre il «bilancio» non ha sfornato nessun nuovo prodotto, nei segmenti di mercato in cui sono presenti le auto di Arese le case concorrenti hanno già immesso una ventina di novità e nel prossimo anno ci saranno altre Citroën, Renault, Lancia, BMW e Peugeot a fare concorrenza. Solo nell'85-86 l'Alfa sarà pronta con qualcosa.

Problemi di costi di produzione, di produttività, di prospettive di mercato, di ricerca, di competitività dell'azienda, di ritardo della sua immagine: un groviglio di problemi, complessi, spesso contraddittori che richiamano, certo, a responsabilità diverse e superiori; quelle dell'azienda, del governo che vara il piano auto e poi non lo finanzia o che non ha una politica industriale. Ma richiedono anche in fabbrica, nel sindacato, nei consigli, una capacità nuova di «fare politica» per guidare le ristrutturazioni e il risanamento.

Chi sono i dirigenti CGIL, da domani a congresso a Roma

ROMA — Sono capaci di ironizzare persino su se stessi, autodefinendosi «i forzati del congresso». In effetti, i 1.167 delegati che da domani, all'EUR, metteranno a punto la strategia della CGIL per i prossimi 4 anni, hanno dovuto percorrere tutte le tappe della discussione congressuale, nel turbinoso quotidiano di scelte sindacali difficili e, a volte, anche contrastanti.

Più donne, più laureati, ma anche più giovani operai

1167 delegati metteranno a punto la strategia del maggior sindacato per i prossimi 4 anni. Alcune nuove ricerche sulla struttura della organizzazione - «Malessere politico diffuso» Il sessanta per cento dei quadri ha meno di 40 anni

Una selezione «feroce», è stato detto, cominciata nelle 55.406 assemblee di base (che hanno coinvolto ben 2.584.954 lavoratori) e culminata in 24 congressi nazionali di categoria e in 21 asse regionali. C'è, tra i delegati, chi ha partecipato anche a 7 congressi di fila. Un impegno faticoso, imposto — però — dalla fase di transizione organizzativa che la CGIL sta affrontando con determinazione.

Un solo dato: il decentramento delle funzioni delle 928 Camere del lavoro alle 2.500 strutture di comprensorio. Dietro queste cifre c'è una mobilità interna di migliaia di quadri e di dirigenti ad ogni livello. E tutta una «storia» della vita interna della CGIL. Come l'hanno vissuta i suoi «protagonisti»? E, soprattutto, chi sono, quale formazione hanno, come vivono l'impegno sindacale quegli uomini che sono «con un po' di schematico e una buona dose di malizia» — ha definito il «manager dello scoperio»?

Cerchiamo qualche risposta in un libro fresco di stampa (la casa editrice della CGIL ha accelerato i tempi di pubblicazione proprio per consegnarlo al delegato del X congresso) sull'«Evoluzione delle strutture organizzative della CGIL, anni 80». Schede e Zuccherini, nella prefazione, avvertono che «dentro» l'organizzazione più che una «crisi di riflusso» si insinua un «malessere politico diffuso» che influenza negativamente gli stessi rapporti tra i lavoratori e il gruppo dirigente.

Sulle scuse molto potrà dire il congresso, anche in chiave autocritica. Per padronale che possa sembrare, infatti, una ragione di difficoltà è individuabile nella stessa crescita — di iscritti, di ruolo e di potere — che il sindacato ha vissu-

Nord (in Liguria, il 51,4%). Generalmente opposto è il dato meridionale (in Calabria gli operai sono il 12,5%, contro il 16,2% degli impiegati). Quanto al titolo di studio, solo lo 0,43% non ne ha alcuno: a livello elementare sono il 15% del quadri, il 35,3% ha la licenza media, il 30,3% il diploma e l'11,1% la laurea. Al Sud la presenza di laureati risulta spesso elevata (in Campania, il 37,5%).

Significativo pure il dato del collegamento diretto con le organizzazioni nei luoghi di lavoro: dei quadri censiti, meno della metà (il 43,9%) fanno parte di organismi aziendali. C'è anche una conferma della presenza consistente di quadri non appartenenti a nessun partito, anche se probabilmente elettori e simpatizzanti di sinistra: circa il 15%, ma tra le donne la percentuale sale a quasi il 20.

ROMA — Alla vigilia del congresso della CGIL, la Confindustria insiste in una polemica tutta strumentale sulla proposta relativa al costo del lavoro che pure sarà conosciuta nei dettagli soltanto quando Lama leggerà la relazione al congresso. Ieri è sceso in campo lo stesso presidente degli industriali privati, Merloni, con un discorso di rifiuto della detassazione degli scatti di contingenza. Insomma, servono sacrifici ed i lavoratori debbono accollarseli tutti. È la teoria «più profitti meno salari» fatta propria anche da ministri come Marcora.

Si è al punto da truccare le carte. Lo rivela l'«Ires-Cgil» contestando i dati sulle dinamiche delle retribuzioni fornite nei giorni scorsi dalla Confindustria: il confronto è fatto sui dati del primo semestre '81 e dell'analogo periodo dell'80. Dall'elaborazione sull'intero anno, invece, emerge che l'incremento reale medio nell'industria non dovrebbe superare l'1,5% al lordo e lo 0,7% al netto.

Un altro esempio: i dati forniti da Repubblica sui costi della proposta della CGIL sono fatti anche sulla base di valutazioni «arbitra-

rie come la detassazione completa della contingenza e la fiscalizzazione a pioggia. È facile, così, arrivare a 7.000 miliardi, mentre il costo aggiuntivo a carico dello Stato stimato dall'Ires non supera i 2.600 miliardi.

Qualcuno manovra la crisi finanziaria dell'Enel In arrivo nuovi black-out

ROMA — Che succede all'Enel? Le notizie e le polemiche si accavallano. Il decreto che destina alle casse dell'ente parte dell'ultimo aumento della benzina e le polemiche sulla costruzione della centrale di Enel Corbelio, quella un autoveicolo rappresentante della Confindustria invoca il «leasing» (cioè ipotizza che siano i privati a costruirlo, per «affittarlo» allo Stato); la notizia che sono stati rielaborati i «turni di rischio» per quest'inverno e le voci — smentite dall'interessato — sulle dimissioni del presidente dell'Enel Corbelli, appena all'indomani del sospirato varo del piano energetico, sono solo le più recenti.

Futuro energetico del paese e destino dell'Enel sono dunque arrivati ad un punto cruciale? Proprio ieri, una delegazione sindacale unitaria si è incontrata con i dirigenti dell'Enel per esaminare il nuovo «piano-emergenza» predisposto dall'ente elettrico. Il «black-out», dice l'ente minaccia il Mezzogiorno più che il Nord, investito dalla crisi di interi settori produttivi. Dell'1% di aumento dei consumi, il Nord «saccherà la parte minore. Il Sud — dice ancora l'Enel — preoccupa per antiche «sofferenze» che si ripetonno: ancora la centrale di Civitavecchia fuori servizio per una mureggiata; ancora il gruppo da 320 Megawatt di Brindisi fermo per la riconversione a carbone.

Tuttavia l'Enel — hanno risposto i sindacati — ha mostrato sin troppo ottimismo, calcolando di potersi approvvigionare per 1 milione e mezzo di tonnellate di olio combustibile al mese, fino a marzo (oltre alle scorte di 3 milioni di tonnellate). La situazione finanziaria e debitoria dell'ente — dicono infatti i sindacati — non consente di fare queste previsioni per i rifornimenti petroliferi (dal qual tuttavia dipende il 72% della produzione nazionale di energia).

Lodovico Maschiella, consigliere d'amministrazione dell'Enel è assai preoccupato, ma dice: «I debiti dell'Enel vengono da lontano e sono stati tenuti nascosti per troppo tempo. Ci avviciniamo alla domanda cruciale: il 1982 sarà l'anno del piano energetico o quello del fallimento economico dell'ente elettrico nazionale? Facciamo un po' di conti, ai conti dei quali in molti di noi abbiamo già accennato come si dice — la situazione debitoria dell'ente (calcolata al 30 settembre di quest'anno) è di circa 18 mila miliardi, così suddivisi: 10.050 sul mercato nazionale, 4.000 su quello estero, 3.112 alle banche. Sempre alla stessa data, i pagamenti arretrati — cioè i debiti già «scaduti» — ammontavano a 695 miliardi (574 alle ditte; 321 per il combustibile). Ma gli oneri finanziari — la «spia» dell'indebitamento totale dell'ente — si stimano intorno ai 2.400 miliardi, una quota di bilancio superiore a quella che occorre per mantenere il persona-

le. Questa voce «inghiotte» il 27% delle bollette riscosse dall'Enel.

Il decreto petrolifero — a parte i dubbi di costituzionalità — è calato in questo mare come un venticeppo disturbatore, e niente più. Basta pensare che di qui a fine anno porterebbe nelle casse dell'ente 130 miliardi, un sesto appena dei debiti già scaduti a quella data. E neanche sfiorerebbe la massa sellata, sotterranea, dell'indebitamento.

Oltre al fatto che, racconta sempre Maschiella — i titoli di scatola dei giornali hanno creato un gran confusione, grandi aspettative da parte di tutti i creditori, malumore e poca predisposizione psicologica a capire i problemi dell'ente da parte degli utenti (e automobilisti).

Il loro che incombe un prossimo, prevedibile, aumento tariffario? Anche se precisa il consigliere — ora è anche pronto un progetto per rivedere proprio l'assetto delle tariffe. Ma di questo parleremo un'altra volta. Sentiamo invece Maschiella sul fondamentale «nodo finanziario». «Non c'è futuro — dice — se il governo non si assume la sua parte. Il ministro Andreotta non vuole sentirsi responsabile per il passato, ma il nuovo consiglio di amministrazione non ha intenzione di coprire, come appunto si faceva un tempo, l'entità dei conti in rosso. E diciamo subito: se il governo avesse tempestivamente adeguato il fondo di dotazione, per il quale esisteva una legge elaborata sin dal '77, il minore indebitamento dell'Enel, alla fine di quest'anno, sarebbe stato di 5.179 miliardi. È stato approvato, nel giugno scorso, con quattro anni di ritardo e la competenza a partire dal 1980. Domanda: a chi tocca pagare gli arretrati?»

E ancora vaga, come un fantasma, il più noto «pomo della discordia» tra il ministro del Tesoro e l'Enel: quei 1.800 miliardi della cassa congiungimento rimasti scoperti, non l'ammontare di questi ultimi tre anni, in cui il «sovrapprezzo termico» — leggi: olio combustibile — non è stato adeguato insieme al prezzo degli altri prodotti petroliferi. Dice l'Enel: la politica sociale del governo la deve pagare un ente gestore?

Ma le nubi non si addensano solo sugli utenti: l'orizzonte del piano energetico — col cospicui investimenti previsti — va sgombrato dalla situazione debitoria precedente, pena la paralisi. A meno che il non fare — o il fare confusione — nasconda proprio le peggiori manovre: in questo caso, anche l'ipotesi del «leasing» sarebbe fumo negli occhi. Per aprire la strada solo a un maggior controllo privato sull'attuazione del piano. Come a dire: le «mani sulle centrali».

n. t.
Bianca Mazzoni

Normale o Super?



Un liquido per radiatori protegge dal caldo, dal freddo e dalla corrosione. Questo è normale.

Poi c'è Rolin Fluid che in più previene e sigilla anche le piccole perdite del radiatore. Questo è super.

Rolin Fluid il liquido per radiatori a protezione totale.

Rolin Fluid svolge un'efficace azione antigelo, in quanto, diluito al 50%, abbassa il punto di congelamento fino a -40°; in più Rolin Fluid, avendo un punto di ebollizione superiore a quello dell'acqua, non evapora anche alle alte temperature estive. I suoi inibitori di corrosione poi proteggono l'impianto dalla ruggine. Infine Rolin Fluid previene e sigilla le piccole perdite che si possono formare nel radiatore, grazie alla presenza dell'SCR, uno speciale sigillante impiegato all'origine da importanti case automobilistiche. Così Rolin Fluid assicura la protezione totale del radiatore.

