

Verso la conferenza di Torino degli operai, degli impiegati, dei tecnici del PCI

Lama: la lotta deciderà l'esito dello scontro

Dal nostro inviato TORINO — Intervista collettiva tra Luciano Lama e un centinaio di lavoratori comunisti dell'Alfa Romeo e della Fiat Mirafiori. Siamo a Torino, punto nevralgico e dolente per il movimento sindacale. Il dialogo fitta un avanti per oltre tre ore, occupa l'intero pomeriggio, senza interruzioni, malgrado la coincidenza con uno dei tanti match sportivi televisivi. L'iniziativa voluta dalle sezioni del PCI dei due complessi dell'auto prepara la conferenza nazionale degli operai, impiegati e tecnici comunisti che si svolgerà in questa stessa città ai primi di luglio. Sentiamo negli interventi, nelle raffiche di domande, negli applausi, negli scatti di nervosismo anche una voglia di capire meglio le ragioni di tante difficoltà, guardando all'appuntamento di venerdì con lo sciopero generale e la manifestazione a Roma. Qualcuno lamenta il fatto che ogni giorno, venerdì, sarà una giornata festiva, dedicata al santo patrono, per città come Torino, Firenze, Genova. Ma c'è una contraddizione, fa subito notare Lama, tra questa lamentela e la denuncia contemporanea del fatto che ad esempio alla Fiat gli scioperi per il contratto sono fatti da una minoranza. L'importante, sottolinea il segretario della CGIL, sarà l'essere in tanti a Roma e dare così una prova di forza, ma anche di disciplina e di unità. Per ogni forma di violenza e anche di irrisoluzione antisindacale, per non rendere un servizio agli avversari di classe. Le testimonianze, gli interrogatori che nascono, ogni volta dalle domande in parte poste con intonazioni diverse. Se Soldani (Mirafiori) parla di un consenso che sta prendendo piede tra i lavoratori attorno alle scelte della Fiat

conta sono le decisioni assunte unitariamente. E tra le decisioni c'è quella dello sciopero generale appunto contro la disdetta della scala mobile, per l'occupazione e i contratti. Prendono la parola molti tra i «sospesi» e martellano su quattro argomenti: il rispetto dell'accordo dell'autunno '80 (pure io sono stato tra quelli che ottavano contro) e quindi il rientro dei sospesi; una lotta complessiva per il piano auto; un collegamento tra il rispetto degli accordi e certe agevolazioni governative; una riforma dei criteri di mobilità e quindi del mercato del lavoro. Riecheggiano le dispute sui famosi 35 giorni di lotta. Lama sostiene che il sindacato sbaglia allora nel non far proprio subito il terreno del necessario processo di ristrutturazione produttiva. Altri ribattono sostenendo invece che la vertenza aperta allora aveva caratteristiche innovative proprio in relazione ai processi di ristrutturazione. Barbieri (Alfa Romeo), quasi a dissiperla, certi atteggiamenti di successo? Sarebbe di sì, a giudicare dal caso Pirelli. La vendita del grattacielo di Giò Ponti non ha corrisposto al declino del gruppo industriale, ma, al contrario, ha contribuito al suo risanamento. D'altra parte, una volta acquistata dalla Regione Lombardia, la ristrutturazione non è valsa da sola a dare un'immagine di prestigio e di efficienza a quella istituzione. Queste sono storie di ieri. Oggi un altro «simbolo», di ben altra consistenza, strettamente legato alla storia del movimento operaio e dell'industria italiana, pare sia destinato a profondi mutamenti: la grande fabbrica della Bicocca, tra Milano e Sesto San Giovanni. «È un po' la sorte di tutti i megastabilimenti — dice il prof. Loriga, responsabile delle relazioni industriali del gruppo Pirelli —. Alla Bicocca capiterà quello che è già successo al vecchio Lingotto della Fiat. Il progetto di razionalizzazione oppure tentazione di destrukture uno dei più importanti centri di cultura e di combattività operaia? Filiberto Pittini, nuovo presidente della Pirelli mondiale e italiana, sostiene la prima ipotesi: «Tutti i nostri concorrenti avevano la loro Bicocca, enormi impianti costruiti nel primo Novecento. Ognuno di noi è un po' innamorato di quello stabilimento, io ho ancora un mio ufficio là. Ma bisogna guardare al futuro e prepararsi ad affrontarlo...». Del resto, tutta la storia Pirelli dell'ultimo ventennio è una sequenza di grandi agitazioni e di grandi cambiamenti. Di che segno sono stati, da quali cause hanno tratto origine, con quali conseguenze? Insomma, esiste una «via Pirelli all'efficienza e alla produttività» diversa da quella, tanto per intenderci, seguita dalla Fiat, basata sull'espulsione di manodopera, sull'intensificazione dello

sfruttamento, sulla contrapposizione al movimento sindacale? Una via comunque in grado di assicurare competitività internazionale e prospettiva di sviluppo all'azienda? La ristrutturazione finanziaria, una capacità di adattamento del corpo dell'impresa si mutamenti e alla turbolenza esterna ed interna (i mercati del mondo «fuori» e le lotte operaie «dentro») spiegano, ma solo in parte, il risanamento e il rilancio della società. Un'altra ragione può essere realisticamente individuata nella spinta all'innovazione tecnologica, sia di prodotto che di processo, che è sicuramente anche il frutto della pressione del movimento sindacale della Pirelli. Non è secondario — dice Ghazzi, della segreteria CGIL milanese — il fatto che nel perseguire le proprie strategie la Pirelli abbia utilizzato tutte le leggi di programmazione dalla «75» sulla riconversione industriale, alla legge Prodi sui consorzi bancari, alla legge sulla costituzione delle leghe.

L'esperienza Pirelli: durissime lotte e capacità di «governo»

Una «via all'efficienza diversa da quella seguita alla Fiat» - Longhini (Fulc): abbiamo sempre voluto discutere nel merito i piani dell'azienda - Successo della Cgil nel nuovo Consiglio di Fabbrica alla Bicocca

La Pirelli è un colosso multinazionale che ha consentito, secondo Gavino Manca, responsabile della direzione strategica, «una più adeguata ripartizione delle attività produttive che un migliore equilibrio nella divisione internazionale del gruppo». A partire dal 1982 l'unità di indirizzo nel mondo delle varie società Pirelli verrà perseguita mediante la creazione della Pirelli Società Generale (con sede prevista a Basilea e il cui capitale sarà suddiviso tra le due case Madri Pirelli spa con sede a Milano e Società Pirelli

stanno una ristrutturazione finanziaria che ha consentito, secondo Gavino Manca, responsabile della direzione strategica, «una più adeguata ripartizione delle attività produttive che un migliore equilibrio nella divisione internazionale del gruppo». A partire dal 1982 l'unità di indirizzo nel mondo delle varie società Pirelli verrà perseguita mediante la creazione della Pirelli Società Generale (con sede prevista a Basilea e il cui capitale sarà suddiviso tra le due case Madri Pirelli spa con sede a Milano e Società Pirelli

gruppazioni sovranazionali a lei superiori per fatturato e dimensioni. Sono i cosiddetti «big four», i quattro grandi che controllano circa la metà del mercato mondiale (Goodyear Usa, Michelin Francia, Firestone Usa, Bridgeston Giappone). Segue il gruppo dei medi (Pirelli, Dunlop Gran Bretagna, Continental Germania Occidentale, Uniroyal Usa), il più importante dei quali è la Pirelli. Diversamente dai quattro colossi però, la società concorre le sue vendite in Europa (10% del mercato) e in Sud America (25%), mentre è pressoché assente altrove.

In realtà — ricorda il segretario nazionale della FULC Sergio Cofferati — questo accordo sul «che cosa produrre» e sul «dove produrre» era stato preceduto da un altro accordo, firmato l'anno precedente dalle parti, in cui si fissavano i livelli occupazionali, e da un altro ancora, datato '72, su occupazione e investimenti, che anticipava di almeno 3 o 4 anni le vertenze dei grandi gruppi, quelle in cui il sindacato si pone il problema di «governare la crisi». L'accordo del '76, in sostanza, accoglieva la richiesta del sindacato di concentrare nel Sud lo sforzo per la creazione di nuovi posti di lavoro (1.800), stanziando trecento miliardi di investimenti e fa proprio l'obiettivo di recuperare alla fine del periodo (il piano è quinquennale) il livello globale di partenza delle 32 mila unità attraverso circa 6 mila assunzioni.

Giusta scelta

Perché la svolta? La verità — dice Longhini — è che noi facciamo all'epoca una scelta giusta e importante: rispondiamo al piano Pirelli entrando nel merito delle cose, facendo controproposte sulla produttività, collegata all'organizzazione del lavoro. Scegliamo di considerare come «nostri» quei problemi, ma tenendo ben ferme due condizioni precise: né il valore del potere contrattuale conquistato dai lavoratori, né i miglioramenti ottenuti, con dure lotte, nel calcolo dei tempi e dei carichi di lavoro avrebbero dovuto essere messi in discussione. Siamo stati subalterni? Non credo. Il rischio semmai — dicono al consiglio di fabbrica — è quello di non riuscire a dare il senso di questa esperienza alla grande massa dei lavoratori.

«Questi dati riconfermano la peculiarità della Pirelli — osserva Crotti, segretario provinciale della FULC — di una azienda cioè meno lacerata rispetto ad altre da contrasti intersindacali e favorita da un tipo di relazioni industriali che hanno insieme favorito il risanamento del gruppo e contribuito a rafforzare un sindacato unitario che ha sempre gestito, anche in momenti difficili, la scelta del dialogo e della trattativa. Diversamente da altre istituzioni aziendali alla Pirelli la FULC è riuscita a sviluppare una azione persuasiva nei confronti dei quadri e dei capi. Partendo da ciò la FULC si appresta a dare vita ad una consulta milanese dei quadri e dei tecnici.

Antonio Meru Edoardo Segantini

Tra gli operai di Pomigliano i comunisti discutono dell'Alfa

Dalla nostra redazione NAPOLI — Veicoli commerciali e motori diesel: due nodi, due occasioni centrali sulle quali far però le prospettive nuove di rilancio e di sviluppo del gruppo Alfa soprattutto nel Mezzogiorno. Su tutta questa complessa e decisiva partita il PCI campano avanza un articolata serie di proposte. L'iniziativa dei comunisti della Campania si iscrive nel quadro della mobilitazione che in tutte le fabbriche della Regione è in atto con incontri e assemblee in vista della Conferenza operaia di Torino. Noi ci battiamo — ha chiarito l'altro giorno il compagno Nando Morra della segreteria regionale del PCI — per lo sviluppo dell'apparato industriale della Campania e partire dagli stabilimenti Alfa Romeo. Ci si riferisce, innanzitutto, al discorso ancora aperto nell'ambito dell'accordo Alfa-Fiat che dovrebbe portare alla realizzazione di 40-50 mila veicoli commerciali all'anno costruiti insieme dalle due case. L'accordo

parla anche della costruzione in comune di componenti. Si tratterà di definire nel dettaglio come suddividere la realizzazione delle diverse componenti (pignoni, gruppi, sospensioni). All'Alfa Romeo di Pomigliano, per esempio, verrebbero prodotte in questo quadro oltre 160 mila coppie di sospensioni all'anno. Ma il punto centrale da chiarire — ha proseguito Morra — resta quello dei motori diesel. L'Alfa ha deciso di montare il diesel sul 30 per cento delle vetture. Si tratta a conti fatti di un fabbisogno di circa 40 mila motori diesel all'anno: chi li costruirà? Attualmente, come è noto, l'Alfa monta su un numero limitato di vetture motori diesel realizzati dalla «M» di Cento, azienda della Finmeccanica in provincia di Ferrara. Il PCI campano chiede che governo, Finmeccanica e Alfa orientino le loro scelte in senso concretamente meridionalistico. Sarebbe questa l'occasione per rilanciare le prospettive dell'Alfa Romeo di Pomigliano, che già ha una storica tradizione

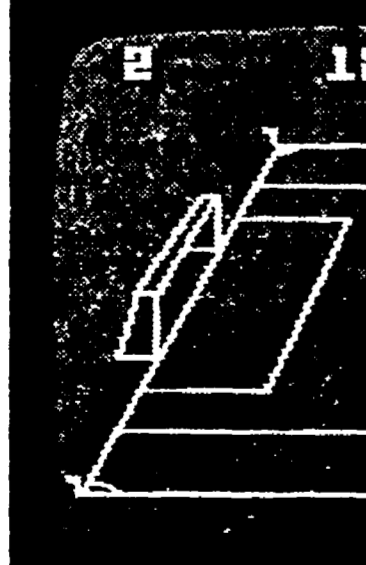
ne nel campo del diesel, per dare corpo agli impegni dell'accordo di gruppo che prevede in Campania l'insediamento di altri due stabilimenti Alfa per la componentistica (Axi 1 e Axi 2) e dell'Arna. — ha ricordato nel suo intervento il compagno Vincenzo Barbatto, segretario della sezione del PCI dell'Alfasud — che rendono più agevole il rientro dei 2600 lavoratori posti per ora a cassa integrazione. Il reinserimento di questi operai — ha ribadito il compagno Antonio Bassolino, segretario regionale del PCI, membro della direzione nazionale — resta un punto irrinunciabile della battaglia dei comunisti. All'Alfasud, in particolare, i lavoratori hanno dato ampia prova di aver mantenuto il loro impegno sulla produttività: adesso tocca al governo. — ha detto Bassolino — ai dirigenti dell'Alfa (che oggi denunciano ancora una preoccupante fase di crisi) saper operare le scelte giuste.

Procolo Mirabella

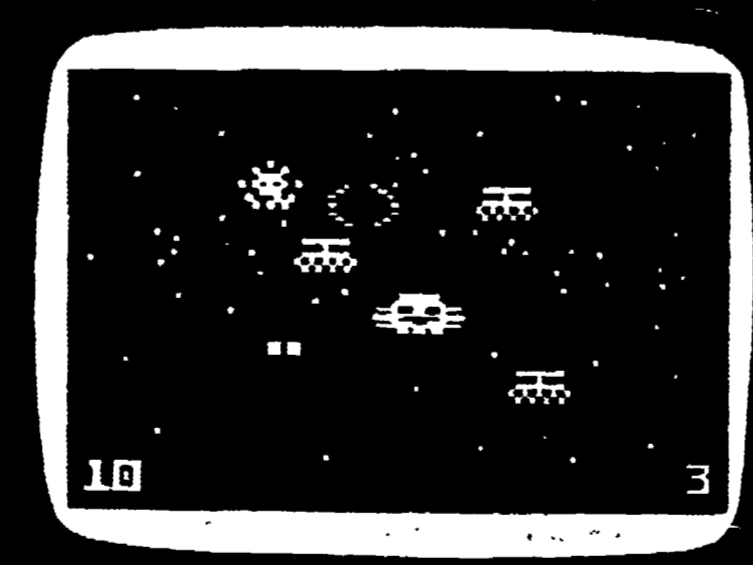
I primi anni 70

Ma non è ancora tutto: com'è potuto accedere che, dalla costruzione dei primi anni Settanta, il colosso abbia potuto, e in tempo relativamente breve, rialzare il capo? La tempesta ha costretto all'avanzata gruppo come la Dunlop, che ancora l'anno scorso ha perso settanta miliardi. E ancora: che parte hanno avuto, ed hanno, il movimento sindacale, l'iniziativa, il lavoro operaio in questo complesso disegno? Loriga ricorda le difficoltà di un passato non troppo remoto, «grandi agitazioni della fine degli anni Sessanta, la contestazione, le occupazioni, gli accordi alla Grenelle», così chiamati dal nome degli accordi Renault «firmati di notte e disfatti il giorno dopo». Ma ricorda anche le altre nuvole che in

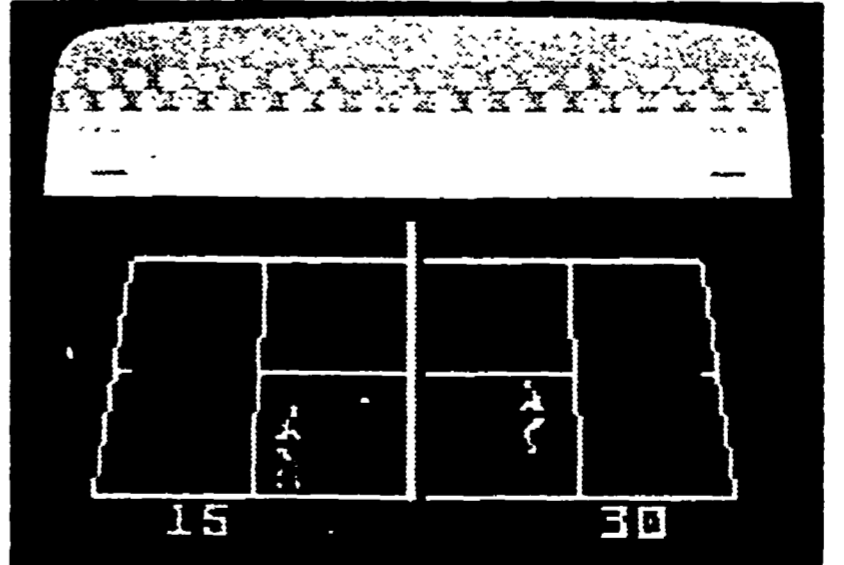
INTELLIVISION HA UNA SOLA PAROLA PER CHI HA GIÀ UN ALTRO VIDEOGIOCO:



CALCIO



SPACE BATTLE



TENNIS

PECCATO!

Peccato davvero. E se date un'occhiata a Intellivision capirete perché è tutto ciò che abbiamo da dire a chi ha già un altro videogioco. Prendete ad esempio il nostro calcio elettronico. È l'unico che vi fa giocare su un campo vero, tridimensionale (e non piatto), con 22 calciatori che corrono con le proprie gambe (e non dei semplici puntini, quindi) e che dribblano, rimettono la palla in campo con le mani, effettuano corner corti o spioventi in area e segnano fra le ovazioni della folla. Intellivision, insomma, vi dà un realismo senza precedenti. Chiedete a chi ha già un altro videogioco. Purtroppo per lui, potrà solo darci ragione. Infatti quando parliamo di realismo in tutti i nostri giochi, non ci riferiamo solo alla perfetta riproduzione dei campi, dei giocatori, delle regole, dei suoni e dei colori, ma anche allo svolgimento delle partite. Con Intellivision, più che con qualsiasi altro videogioco, conta soprattutto la vostra abilità. Per fare un altro esempio, nel nostro tennis come in quello vero si può impostare la battuta all'interno, al centro o all'esterno: si può colpire piano e forte; di dritto o di rovescio; si può



scendere a rete o palleggiare da fondo campo; sul 6:6 si va al Tie-break; si gioca sempre al meglio di 5 sets e a fine partita i giocatori si stringono la mano a rete. E come nella realtà, dovrete allenarvi molto bene per diventare degli ottimi tennisti, perché naturalmente si può anche sbagliare. Ma lo spettacolo nasce sempre da un giusto insieme di errori e di abilità. Per questo, noi vi assicuriamo il massimo del divertimento non solo con il calcio e il tennis, ma anche con il basket, l'hockey, il baseball, lo sci, il golf, il football americano e tanti altri giochi come il backgammon, gli scacchi, il bowling e tutti i più incredibili giochi spaziali: Astromash, Space Battle, Star Strike, Space Armada. E si tratta solo dei primi di una lunga serie. Perché Intellivision non si ferma qui, ma è un'avventura che continua ogni giorno, un sistema che si svilupperà nel tempo. Oggi comprate i componenti base e domani avrete ancora il più avanzato videogioco esistente. Ma ora basta con le parole. Correte a vederlo e giocatelo un po' insieme al negoziante. Troverete anche uno sconto di lancio di 50.000 lire. Un'altra sorpresa per tutti voi che non avete ancora il più fantasmagorico videogioco dell'universo.

MATTEL ELECTRONICS INTELLIVISION Intelligent Television