

# Difficile avvio del confronto sulla cantieristica

**Darida: le sospensioni non sono di mia competenza - Oggi l'incontro tra la FLM e l'Alfa Romeo - Trattative per l'elettronica**

ROMA — Difficile avvio del confronto, alle Partecipazioni statali, sul futuro della cantieristica. L'incontro della FLM con i ministri Darida (PPSS) e Carta (Marina mercantile) protrattosi sino a notte inoltrata ha solo parzialmente creato le condizioni per il proseguimento della trattativa (una nuova riunione è prevista per la settimana entrante) nel senso che il piano della Fincantieri (chiusura di Sestri Ponente e settemila licenziamenti in tutto il settore) è «fermo» non sarà, cioè, presentato al CIP.

Absolutamente negativa, invece, la risposta del ministro Darida sulle misure di cassa integrazione (3.500 sospensioni a partire dal 14 novembre). Alla richiesta del sindacato di discutere contestualmente al futuro della cantieristica, Darida ha risposto che non è di sua competenza ma delle aziende. Su questo argomento il sindacato si è ripreso la piena libertà d'azione.

Il confronto potrà comunque andare avanti — a giudizio dei sindacati — se la controparte governativa saprà

indicare indirizzi e scelte di sviluppo del settore, liquidando la politica di smantellamento sostenuta da Fincantieri e IRI che anche ieri hanno confermato il loro inqualificabile atteggiamento di rigidità e di arrociamento sulle indicazioni del piano.

Intanto, oggi, all'Intersind è in programma un incontro fra FLM e Alfa Romeo sulla situazione di crisi dell'azienda. L'Alfa ha annunciato la decisione di mandare in cassa integrazione a zero ore 3.500 dipendenti negli stabilimenti del Nord e 1.300 in quelli meridionali. La FLM contesta questa necessità, pur dichiarandosi disponibile ad esaminare la situazione dove ci sono reali problemi produttivi.

Oggi riprenderà anche il confronto tra governo e sindacati sull'elettronica. Per ridisegnare la mappa dell'intero settore mancano, infatti, piani importanti quali quelli della Autovox, della Philco e della E.S.B. che dovevano essere approvati dal CIP entro il 19 ottobre, ma che hanno subito un ennesimo rinvio.

La situazione più compli-

cata è quella della Autovox. Per ben tre volte il ministero dell'Industria e del Bilancio hanno giocato a scaricabarile e hanno evitato di prendersi direttamente la responsabilità di preparare un piano.

Altissimo, poi, aveva già combinato un altro guaio per la Ducati di Bologna. Non aveva, infatti, convocato in tempo la trattativa tra la Zanussi e la Arcotronics per concludere la vendita dell'azienda bolognese che il gruppo USA aveva deciso di acquistare. Finalmente il ministro si è svegliato e sembra intenzionato a riprendere in mano le redini della trattativa. Infine, per quanto riguarda la siderurgia c'è da segnalare un documento, l'ennesimo della Nuova Italsider, con il quale vengono contestate le ipotesi scire circolare nei giorni scorsi dai quadri del gruppo. In questa nota trapela ancora chiaramente l'orientamento Italsider di penalizzare Cornigliano, il cui acciaio — secondo quanto scritto — costerebbe molto più di quello prodotto a Taranto e un po' più di quello che esce da Bagnoli.

«Travagliato ma necessario»: così, nei giorni scorsi, abbiamo definito l'accordo sindacale siglato alla FIAT — dopo oltre sei mesi di faticose trattative — per l'applicazione definitiva degli accordi dell'ottobre '80 e del luglio '81. Una equilibrata valutazione dell'accordo non può prescindere da due considerazioni: In primo luogo, l'andamento dell'83 conferma il persistere di una lunga fase di stagnazione della produzione e del mercato nel settore automobilistico. Se a ciò si aggiungono gli effetti sull'occupazione di una innovazione, nei processi di lavorazione, che appare lontana dall'essere esaurita, appare evidente come in tali condizioni sarebbe stato velleitario e irrealistico rivendicare il rientro in FIAT per 15.000 lavoratori. In secondo luogo, i rapporti di forza non potevano certo essere giocati a favore del movimento sindacale: il clima di intimidazione e di ricatto imposto dall'azienda nelle officine e negli uffici ha via via compresso la capacità di iniziativa sindacale, determinando nei fatti — al di là di ogni volontà politica e nonostante la generosa attività del coordinamento dei lavoratori in cassa integrazione — una separazione netta tra lavoratori in cassa integrazione e lavoratori in azienda.

In tali condizioni il movimento sindacale ha teso a realizzare alcuni obiettivi realisticamente perseguibili, ma non per questo meno significativi e importanti:

- 1) riaffermare la capacità concreta — e non solo l'astratto diritto — del sindacato di firmare accordi e, dunque, anche alla FIAT di essere un soggetto contrattuale vero. Non si dimentichi, infatti, che in questi tre anni la FIAT non solo ha costantemente disatteso gli ac-

## Luci e ombre dell'intesa FIAT sui rientri

# Romiti non ce l'ha fatta Ora per contrattare ci vuole un nuovo sindacato

cordi sottoscritti, ma anche sviluppato una dura offensiva mirante a delegittimare il sindacato agli occhi di operai e impiegati (cercando così di ripetere con altre forme quelle operazioni di rottura tra sindacati e quadri riuscite nell'80). Né può essere ignorato che proprio il gruppo dirigente FIAT nella recente lotta contrattuale aveva guidato un'operazione politica tesa a esasperare le relazioni sindacali e a negare il ruolo contrattuale del sindacato.

2) Invertire la tendenza alla continua espulsione di forza-lavoro, affermando invece, in concreto, il diritto — non per piccole quantità simboliche, ma per quantità rilevanti e significative — a rientrare in FIAT; ed è precisamente quanto si è conseguito con la garanzia di 4.000

rientri e con l'impegno dell'azienda a non ricorrere più — se non per periodi definiti e contrattati — alla cassa integrazione a zero ore.

3) Impedire che gli altri lavoratori in cassa integrazione — per i quali non è possibile il rientro in FIAT — fossero abbandonati a se stessi, rivendicando invece precise garanzie dalla FIAT, in primo luogo, e dal governo

per la predisposizione di strumenti e interventi capaci di garantire in ogni caso la collocazione al lavoro di tutti i cnsintegrati. Ed è questa sicuramente la parte più delicata dell'accordo, essendo affidata a scelte e ad atti di un governo che fin dalle sue prime battute appare precario e che dunque andrà incalzato in ogni modo e con continuità perché siano compiuti tutti gli atti necessari alla sicura garanzia di lavoro per chi oggi non lo ha.

Insomma l'accordo sottoscritto sabato scorso — con luci e ombre, aspetti significativi e limiti — può forse rappresentare la chiusura di una fase caratterizzata da una lunga e aspra offensiva antisindacale e l'apertura di una fase diversa nelle relazioni industriali. Almeno due terreni di iniziativa è possibile individuare da subito. In primo luogo la politica dell'occupazione. Appare sempre più evidente la impossibilità di difendere l'occupazione con l'infinita estensione di strumenti (quali la CIG) snaturati rispetto alle originarie finalità.

Anzi, le ristrutturazioni accelerate di questi anni e la diffusione dell'innovazione in tutto il sistema economico

hanno mutato definitivamente una caratteristica fondamentale del lavoro; se fino a pochi anni fa la condizione di lavoro era caratterizzata da una forte «staticità» (in genere un lavoratore permaneva lunghi periodi — spesso tutta l'attività lavorativa — nello stesso posto di lavoro e nella stessa azienda), oggi — e per il futuro sempre di più — il tratto caratteristico del lavoro appare essere la «mobilità», sia sociale che territoriale.

D'altra parte la crescente diffusione di automazione e di forme di «lavoro morto», sostitutivo di «lavoro vivo», determineranno ancora l'aumento di disoccupazione e di inoccupazione: l'aspetto più inquietante della situazione presente è il rischio che l'occupato di 20 anni di oggi continui a essere ancora tale tra dieci anni.

L'accordo FIAT ripropone dunque una questione nodale: vi può essere rilancio degli investimenti e riorganizzazione produttiva senza una profonda riorganizzazione del mercato del lavoro? Non si pone forse oggi con rinnovata acutezza la necessità di realizzare una «ridistribuzione dell'occupazione»? E

ciò non significa forse riaprire una fase di discussione e di iniziativa sui temi della formazione professionale permanente, della riforma della cassa integrazione (per ricondurre a funzioni originarie di ammortizzatore temporaneo nei processi di ristrutturazione), della sperimentazione — come sancito dall'importante accordo Indesit — di forme flessibili di occupazione (riduzione di orario, part-time, formazione/lavoro) e infine dell'attivazione di strumenti (quali l'agenzia del lavoro) capaci di redistribuire e ricollocare i lavoratori eccedenti per ristrutturazioni?

L'altro grande tema di iniziativa è il rilancio della contrattazione in fabbrica.

La ripresa del movimento è, in ogni caso, affidata in gran parte alla possibilità di intervenire sul vasto e continuo processo di ristrutturazione che dell'ottobre '80 ad oggi, in FIAT, ma non solo alla FIAT, è stato gestito unilateralmente. Un processo che modifica l'organizzazione della fabbrica, scompare e ricompongono gruppi omogenei e squadre, introduce forme di automazione e robotizzazione, modifica l'organizzazione della produzione e l

caratteri della prestazione lavorativa. Tutto ciò ha travolto l'intellettualità di accordi e intese che regolavano la produzione e ha messo in crisi la funzione e il ruolo dei delegati come soggetti di contrattazione.

C'è una sola strada per superare questa situazione: contrattare tutto, senza a priori ideologici e senza preconcetti di rigidità. Il sindacato vive e realizza l'obiettivo per cui nasce: la contrattazione. E in una fase in cui l'iniziativa padronale ha teso e tende a eludere un rapporto di contrattazione, il sindacato recupera la fiducia dei lavoratori se dimostra di poter e saper contrattare. Quando la FIAT vanta un recupero di produttività di tipo «giapponese», non può bastare la giusta denuncia di forme di superfruttamento. Né può servire molto arroccarsi sulla rigida difesa di accordi del passato, non più difendibili perché riferiti ad altre condizioni produttive o conquistati con altri rapporti di forza.

Si tratta dunque di rilanciare la contrattazione articolata, muovendo da una concreta e articolata ricognizione dei processi di ristrutturazione area per area; aprendo una fase di contrattazione articolata per aree e gruppi di produzione, fondata sul rapporto tra organici-produzione-salario — come si è fatto a LAM —; recuperando per questa via una capacità di intervento che investe l'insieme dei processi di ristrutturazione non dopo che si sono realizzati, bensì prima che siano concretamente avviati; costringendo, insomma, l'azienda a contrattare, oltreché i singoli interventi, criteri e finalità dell'intero processo.

Piero Fassino

# «Imprese autogestite sì, purché vere imprese»

A colloquio con Roberto Malucelli, della Lega delle Cooperative. Il dibattito sulle nuove forme economiche e sul fondo dello 0,50

ROMA — L'autogestione in fabbrica: c'è una proposta della Cgil e della Lega delle cooperative per finanziare questa nuova forma di conduzione delle imprese, si è appena concluso il convegno della Cisl. Ma per molti il dibattito è ancora all'inizio. E davvero così? «Non credo proprio — dice Roberto Malucelli, comunista, responsabile del dipartimento politico della Lega delle Cooperative — in Italia non si tratta di inventare l'autogestione — un termine che non mi piace: preferisco parlare di gestione democratica dell'economia e delle imprese — c'è un'esperienza quasi secolare in questo campo. Oggi le aziende a proprietà collettiva sono quasi trentamila, con oltre sei milioni di soci. Quello delle cooperative è un settore forte, presente, importante».

Quindi, tutta la discussione attorno a queste nuove forme di gestione è inutile? «No, non dico questo, anzi — riprende Malucelli — il problema però è come consolidare questo settore, che certo non è immune dalla crisi, come incrementarlo, come allargare l'autogestione a nuovi campi,

come inventarsi nuove forme di gestione».

Quindi tu identifichi l'autogestione con l'esperienza cooperativa? «No, anche noi ci rendiamo conto che ad esempio la proposta avanzata nell'ultimo convegno della Cisl va ben al di là dello spazio della cooperative. Per essere più chiari: l'esperienza attuale delle coop è ristretta quasi esclusivamente all'industria, mentre ora si parla anche di servizi sociali autogestiti, di previdenza, di sanità affidati a gruppi di utenti lavoratori. Noi non vogliamo riportare tutto dentro il nostro ovile: al contrario assieme al sindacato vogliamo lavorare per costruire forme nuove originali, da sperimentare».

Assieme al sindacato. Ma pensi che il sindacato sia pronto a fare un salto del genere nella sua iniziativa? «È indubbio che molto c'è da cambiare nell'impostazione del movimento sindacale: un'organizzazione dei lavoratori moderna deve riuscire a recuperare anche il valore dell'impresa. Un'impresa certo che risponde ai bisogni dei lavoratori, che sia gestita democraticamente».

E a che punto sono i vostri rapporti con la federazione unitaria?

«Dare vita a un settore autogestito richiede un'intesa di fondo, strategica tra movimento cooperativo e sindacato. Già ora però abbiamo trovato una linea d'intesa creando un coordinamento permanente, che riunisce le tre centrali coop e le tre confederazioni. Ma bisogna andare più avanti: sviluppare forme associate di gestione richiede un'ampia mobilitazione dei lavoratori, che solo il sindacato può garantire».

Prima parli di «recupero del valore dell'impresa. Ma sei sicuro che tra le cooperative e il sindacato ci sia identità di vedute su cosa debbano essere le imprese autogestite?»

«Sì, credo proprio di sì. C'è un sostanziale accordo sulla necessità di introdurre modifiche qualitative nel processo di accumulazione, rendendo protagonisti i lavoratori almeno di parte di questo processo. Promuovere una crescita di questi nuovi soggetti economici dentro il mercato, per introdurli nel mercato stesso, nuovi valori, per imporre la trasformazione del sistema economico. Le coop, le aziende autogestite non hanno finalità di lucro, ma i loro obiettivi sono la salvaguardia dell'occupazione aziendale, la risposta ai bisogni sociali».

E con quali strumenti pensate di attuare questa esperienza?

«Tra le tante risorse pensiamo anche al fondo investimenti alimentato dai contributi, volontari, quello che tutti chiamano lo zero cinquanta. Ai lavoratori noi non chiediamo un ulteriore sacrificio, ma li invitiamo a fare una scelta, che abbia anche una equa remunerazione economica (magari, in un primo momento garantita dallo Stato) ma che soprattutto sia remunerativa in termini di potere democratico. Voglio dire che ai lavoratori chiediamo lo 0,50 del loro salario — al quale si aggiunge quello raccolto tra i soci delle coop — per sostenere queste forme economiche».

Ma a che anche idee precise sulla gestione del fondo?

«Sì, un nuovo organico partitico «La Coopina» composto dalla Lega e dalla Cgil ha elaborato alcune proposte, che tengono conto di tutto il dibattito fin qui svolto, che sintetizzano le posizioni sostenute anche dalle forze democratiche. Voglio dire che il fondo dovrà avere carattere privatistico, che dovrà essere gestito attraverso forme societarie, promosse dal sindacato, promosse dal sindacato e dalle coop, e che debba essere finalizzato alla capitalizzazione di nuove attività economiche».

L'ultima cosa, fammi dire. Staccolata come comunista: qui siamo di fronte a una proposta, ad una riforma che può mutare sostanzialmente i rapporti di forza nel cuore del sistema economico. Sarebbe un errore non prestargli la giusta attenzione».

Marisa Passigli

Stefano Bocconetti

# La scomparsa di Vittorio Mecca

ROMA — È morto ieri, in circostanze tragiche, Vittorio Mecca, segretario nazionale del sindacato pensionati CGIL. I funerali si terranno oggi alle 15 a piazza del Verano.

Ricordare Vittorio Mecca significa per molti di noi pensare alla parte migliore di se stessi e della propria vita. La sua saggezza, la sua arguzia, la sua caparbieta erano il derivato di una lunga militanza — iniziata prima del '20 anni — tra i contadini e gli operai della sua Lucania: nelle lotte che il Partito Socialista condusse nell'immediato dopoguerra per rafforzare la propria identità tra le masse più diseredate e per mantenere fede all'unità con i comunisti respinta dalla scissione di Palazzo Barberini.

Lotte per la terra, per qualificare il lavoro, per affermare il valore della fatica del bracciantino e, insieme, lotte per dare significato alla funzione dei partiti e della giovane democrazia in Italia e nel Mezzogiorno. Tutto questo Vittorio ha portato nella sua vicenda ai vari livelli di direzione nel PSI, nel PSIUP, nel sindacato, nel PCL, sempre cercando l'affermazione dell'unità della classe che è al di sopra degli stessi partiti, secondo l'insegnamento di Rodolfo Morandi.

La sua esperienza alla direzione del sindacato pensionati è stata lunga e qui egli ha trovato un terreno di lotta nuovo ed importante. E se i pensionati oggi sanno di avere conquistato tanti diritti fondamentali, e vogliono difenderli, questo è merito di gente come Vittorio Mecca che con tenacia e modestia ha condotto con loro quelle battaglie. Mecca ha lavorato sodo affrontando nella sua giovinezza, condizioni di vita tutt'altro che agiate. Ne ha tratto come unico compenso quello del militante: la coscienza di agire e lavorare secondo i propri ideali di vita.

Parlare con Mecca ha voluto dire per tanti di noi rafforzarsi ed essere più disponibili ad approfondire le cose e a valorizzare le proprie capacità. Quando uno di noi andava a trovarlo, anche in questi ultimi giorni in cui la malattia lo divorava, trovava ragioni di conforto parlando con lui del partito, del sindacato, ma anche del libro che stava leggendo. Oppure osservando nella sua casa i segni di interessi culturali che Vittorio Mecca, autodidatta, aveva raccolto con amore e finezza.

Non è retorica dire che il suo esempio illumina questo nostro presente così bisognoso di luce.

## PEUGEOT 205: CHE NUMERO!

**UNA GAMMA COMPLETA IN 6 VERSIONI.**

**Versioni benzina**  
**Peugeot 205 Base.** Un brillante inizio di gamma 954 cm<sup>3</sup> e 45 CV per questa generosa versione che premia l'economia e le prestazioni. L'equipaggiamento e il confort.  
 Motore in lega con albero a cammes in testa, trazione anteriore, cambio a 4 marce sincronizzate, sospensioni a 4 ruote indipendenti, accensione elettronica a 5 porte, 5 posti.  
**Peugeot 205 GL.** Il motore e le qualità della versione Base con in più lunotto termico, sedili anteriori reclinabili, accendisigari, appoggiatesta rivestimenti in tessuto bicolor.  
**Peugeot 205 GR.** Più soddisfazioni nella guida e nel confort: ci pensa il motore di 1124 cm<sup>3</sup> e 50 CV elastico e brillante anche a basso regime: ci pensa il cambio a 5 marce sincronizzate morbido e preciso.  
**Peugeot 205 GT.** Il motore tutta grinta 1360 cm<sup>3</sup> ben 80 CV 170 km/h da 0 a 100 km/h in soli 11 secondi e 6 Contagiri elettronici cerchi larghi e sporter posteriori parlano forte e chiaro di questa versione superdotata.

**Versioni Diesel**  
**Peugeot 205 GLD.** 1769 cm<sup>3</sup>, 60 CV, cambio a 5 marce sincronizzate: ecco un Diesel razionale, capace di prestazioni eccezionali (155 km/h) e, in quanto a consumi, sbalorditivo 25,6 km con un litro a 90 km/h: un record di economia!  
**Peugeot 205 GRD.** 1769 cm<sup>3</sup>, 60 CV, cambio a 5 marce sincronizzate: una sintesi esclusiva di tecnica e di stile Peugeot che il nuovissimo motore Diesel contribuisce ad esaltare con la sua silenziosità ed elasticità di marcia.

**Manutenzione ridotta: sole 8 ore ogni 100.000 km**  
 Peugeot per prima, con la gamma 205, introduce il programma di manutenzione «alleggerita»: con operazioni di assistenza ogni 22.500 km che si traducono in sole 8 ore di controlli per 100.000 km di percorrenza. Peugeot 205 gode anche della garanzia 6 anni anticorrosione per tutta la carrozzeria.

Peugeot 205 a partire da **L. 7.600.000\***  
 IVA e trasporto compresi (\* versione Base)

**PEUGEOT 205**

**PEUGEOT TALBOT: UNA FORZA.**