Fiat, si torna a scioperare

Ritmi e salute: fermi interi reparti

La ribellione contro una pratica di super sfruttamento attuata con metodi scientifici - I tempi accorciati sulle linee della Uno di Rivalta e la soppressione delle pause alla verniciatura di Mirafiori - Cambia lo «stile di lavoro» del sindacato - Campagne di «alfabetizzazione»

dalla nostra redazione

TORINO — La chiamano «campagna di alfabetizzazione sindacale». Lo strumento è classico: volantini distribuiti ai cancelli della Fiat. Nuovo è il «messaggio» affidato ai fogli di carta. Niente slogan o chiacchiere generiche. Ogni volantino è un piccolo manuale che insegna ai lavoratori come si tutela la propria condizione in fabbrica. Nella serie (i volantini sono numerati per facilitarne la raccolta) ci sono quelli che spiegano come l'azienda assegna i tempi ed i carichi di lavoro, cosa sono le cadenze sulle linee di montaggio, i tempi attivi e tempi macchina, le maggiorazioni e i fattori di riposo, le saturazioni e i bilanciamenti.

Un volantino illustra i trucchi usati dai cronometristi per «tagliare» i tempi. Ci sono pure le tabelle usate dagli Uffici Analisi Lavoro per calcolare i tempi a seconda dei movimenti che fa il lavoratore, del fatto che lavori in piedi, seduto o inginocchiato, che debba sollevare carichi pesanti o leggeri. Un altro foglio spiega con esempi come si fanno le contestazioni sui tempi, sui rischi di infortunio, sulla nocività ambientale.

Anche quest'iniziativa ha contribuito a spezzare, nelle ultime settimane, il clima di «pace sociale» che Romiti vorrebbe imporre nelle fabbriche Fiat. A Rivalta i mille operai delle linee di montaggio della «Uno» ed «Uno turbo» sono scesi spontaneamente in sciopero quando la Fiat ha assegnato nuovi tempi di lavoro accorciati, in qualche caso anche del 40 per cento. Le fermate sono proseguite una settimana con partecipazione quasi totale. Quando la Fiat, per ritorsione, ha lasciato senza lavoro e salario per alcune ore gli operai di altri settori, questi hanno reagito scioperando a loro volta.

A Mirafiori un altro migliaio di lavoratori hanno dato vita a diversi episodi di lotta. Sono state bloccate da proteste contro il taglio dei tempi le linee di montaggio finale della «Thema» e della «Y 10». Un caso in cui la direzione aziendale ha perso letteralmente la testa è quello delle cabine di verniciatura dove si spruzza olio ceroso per proteggere la carrozzeria delle auto. Qui la Fiat ha tolto 5 minuti di pausa che servivano agli operai per uscire dalle cabine a respirare aria pura ed «in cambio» ha messo più operai a spruzzare olio, col risultato di rendere ancora più irrespirabile l'aria nelle cabine. Quando i cento operai hanno scioperato, nel volgere di dieci minuti la Fiat ne ha sospesi altri 1.500. Così ha prodotto 250 vetture in meno, che ha poi recuperato con straordinari al sabato ed aggravi considerevoli di costi.

Sarebbe incauto dedurre, da questi scioperi di alcune migliaia di lavoratori, che alla Fiat è in atto una ripresa del movimento dopo la sconfitta del 1980. Lotte, anche più estese, si son già avute negli scorsi quattro anni, seguite però da deludenti riflussi. E comunque, quando si parla di Fiat, le migliaia sono un metro di misura modesto: a Mirafiori lavorano ancor oggi 45 mila persone e gli scioperanti sono una minoranza.

Alcuni segnali qualitativamente nuovi però ci sono. Riguardano in primo luogo lo «stile di lavoro» del sindacato, che torna ad aggredire i problemi della condizione operaia nella realtà concreta di fabbrica. Non lo fa solo con le «campagne di alfabetizzazione», ma con la costruzione di piattaforme, come quella della linea di montaggio della «Thema»: una serie di grandi fogli sui quali sono specificati, per ogni tratto di linea, per ogni squadra e per ogni singola postazione di lavoro, i problemi esistenti e le richieste che si avanzano.

Queste iniziative mettono in luce un apparente paradosso: proprio a Mirafiori e Rivalta, dove stanno i robot, il «robogate» ed altre automazioni avanzate, c'è un ritorno al «taylorismo spinto», cioè al peggiore sfruttamento fisico dei lavoratori. Ne sono vittime migliaia di operai che gli esperti chiamano i «residuati», ossia quelli che non vengono sostituiti da robot perchè non è possibile (è il caso di molti lavori manuali apparentemente semplici sulle linee di montaggio) oppure non è conveniente (perchè il costo del lavoro di un operaio è ancora molto inferiore a quello di una macchina).

Obiettivo della Fiat è utilizzare gli «operai residuati» come appendici delle macchine, vincolati ai ritmi crescenti da esse imposti. L'azienda dichiara che applica gli accordi sindacali e le regole «scientifiche» dei manuali di cronotecnica (tecnica dei tempi e metodi di lavoro). Ma va subito notato che tempi di lavoro e fattori di riposo indicati nei manuali si riferiscono ad operai tra i 18 ed i 26 anni in perfetta salute, mentre alla Fiat-Auto l'età media dei lavoratori supera largamente i 40 anni, perchè quasi tutti i giovani se ne sono andati.

In realtà poi regole ed accordi vengono violati sistematicamente con trucchi: non si calcola il tempo occorrente all'operaio per andare a prendere i pezzi da montare nei cassoni, non si tien conto degli imprevisti, dei guasti agli attrezzi, del passaggio sulla linea di vetture destinate ai mercati esteri che richiedono lavorazioni supplementari, ecc.

m. c.

Lettera del ministro all'Unità

Scioperi nei trasporti Signorile replica alle accuse (ma è smentito)

Riceviamo dal ministro Claudio Signorile e pubblichiamo.

Caro direttore, credo debba essere buona abitudine di un ministro considerare le polemiche della stampa e delle forze sociali e politiche parte del suo lavoro, sforzandosi di rispondere con i fatti alle parole. Ma gli articoli di questi giorni sul tuo giornale a proposito del contratto dei ferrovieri e del loro codice di autoregolamentazione, mi obbligano a ricordare alcune cose.

Il contratto. Da molti anni i ministri dei Trasporti, come presidenti dell'Azienda delle FS, firmano separatamente il contratto con le organizzazioni confederali e con quelle autonome. Le differenze sono sempre state formali e di minima rilevanza. Anche quest'anno il contratto è sostanzialmente uguale, ed il testo degli autonomi ricalca letteralmente il quadro normativo firmato dai confederali.

In particolare, il contratto degli autonomi prevedeva un punto che non era altro che l'adempimento degli impegni previsti dal precedente contratto firmato nel 1981, e che si riteneva non comportasse oneri di spesa.

Tuttavia, un rapido conteggio effettuato con il Ministero del Tesoro, rendeva evidente che tali impegni avrebbero fatto superare i limiti stabiliti dalla legge. Risultato: ho comunicato al sindacato autonomo la incompatibilità con gli obblighi della legge finanziaria del punto in questione, riconfermando un quadro contrattuale che risulta, quindi, completamente identico a quello dei confederali. Un buon contratto, come il tuo stesso giornale ha riconosciuto, definito in poche settimane e senza scioperi.

Dov'è il «pasticcio»? In una trattativa a firma separata che viene eseguita da molti anni per salvaguardare i principi sostenuti dai confederali e contemporaneamente evitare, con senso della realtà, una conflittualità nel mondo ferroviario di cui sarebbero vittime soltanto gli utenti? Ritengo questa una situazione assurda e che deve essere superata, ma non posso farlo da solo; e non è una soluzione fingere che le cose stiano diversamente.

L'autoregolamentazione. Qui il discorso è ancora più semplice. Anche in questo caso si è proceduto a firmare due protocolli: uno per i confederali, uno per gli autonomi. Proprio su insistenza dei confederali, i codici di autoregolamentazione furono esclusi dalle norme pattizie (queste, sì, concordate e uguali per tutti) e furono invece considerati «impegni assunti autonomamente» dalle singole organizzazioni, rispetto ai quali, dunque, il Ministro non era una controparte contrattuale, bensì il garante del loro rispetto nei confronti dell'utenza. In un momento così importante e delicato, che innovava profondamente il sistema delle relazioni industriali nel nostro paese, l'importanza politica della firma di tutti prevaleva sulle differenze temporali, minime e conosciute, di alcuni codici di autoregolamentazione degli autonomi, mantenute piuttosto per orgoglio di sigla che per reali convenienze.

Fu una grande prova di maturità del mondo del lavoro; ed un grande passo nel segno di senso di responsabilità del sindacato nel campo dei pubblici servizi. Grazie a questi codici nei cinque mesi dell'84 in cui essi hanno avuto vigore, i cittadini hanno potuto contare solo 180.000 ore di sciopero nelle FS contro le 263.000 dello stesso periodo 1983. Eppure, il 1984 è stato un anno di rinnovo contrattuale. L'ultimo precedente analogo — il 1981 — aveva fatto registrare nello stesso periodo 2.360.000 ore di sciopero.

Si dice: il codice degli autonomi è privilegiato perché consente loro di scioperare dal mercoledì successivo alla Pasqua. Ma si può rispondere che ai confederali è consentito scioperare nella settimana delle festività di novembre. È chiaro che, pur in presenza di «impegni autonomi», è stato fatto uno sforzo di armonizzazione e di compensazione ma i due testi non potevano essere esattamente coincidenti. Si può tentare ora, a quasi un anno dalla firma, di unificare i termini temporali. Ma non è una questione drammatica: solo di buon senso.

Anche in questo caso, dov'è il «pasticcio»? In un giorno in più da una parte o dall'altra? In una firma separata che, anche in questo caso, ha risolto un problema che — grazie anche al senso di responsabilità dei sindacati — ha consentito di alleggerire notevolmente il disagio degli utenti e ha fatto accantonare l'idea di introdurre per legge la regolamentazione degli scioperi nei servizi pubblici? Certo, la campagna elettorale ha le sue leggi non scritte, si alzano i toni del dibattito, si inaspriscono le polemiche; ma i fatti sono questi, ed è difficile negarli. Grazie per l'attenzione

CLAUDIO SIGNORILE

Milano, «presidiato» il panettone

In lotta i lavoratori Motta e Alemagna - Sciopero e corteo il primo giorno di cassa integrazione per mille dipendenti - Produzioni trasferite a Verona - Craxi vuol davvero impegnarsi per evitare questa soluzione? - Nessuna risposta del governo alle richieste Filia

MILANO — Ieri mattina, nella mensa della ex Motta di viale Corsica, c'erano tutti. Il primo giorno di cassa integrazione, deciso dalla direzione della Sidalm senza l'accordo del sindacato come primo atto per lo smantellamento definitivo dello stabilimento e il trasferimento della produzione di panettoni e colombe — i dolci da ricorrenza, come si dice in gergo — nella fabbrica del gruppo a Verona, si è trasformata in un'occasione di lotta. Le mensa si è gremita di operai e operaie, di impiegati, come sette anni fa, quando con la messa in liquidazione dell'Unidal e la costituzione della Sidalm si mise in forse la sopravvivenza della vecchia fabbrica e tutti i posti di lavoro. Il sindacato allora scongiurò la chiusura della ex Motta, i lavoratori con la loro lotta (sofferta, anche tesa in alcuni periodi) costrinsero la Sme ad un ripensamento. Tanti posti di lavoro furono salvati, altri lavoratori affrontarono la strada impervia della «mobilità» fra impegni non onorati da parte della Sidalm e il sabotaggio delle organizzazioni padronali lombarde, rinvii. Un calvario.

Oggi si parla di nuovo di necessità di risanamento e nelle operazioni necessarie a questo fine si vuole introdurre a tutti i costi il trasferimento della produzione dei panettoni a Verona, dove ci sono le condizioni per far lavorare qualche centinaio di stagionali solo per pochi mesi all'anno. Un sacrificio necessario, sostiene la Sidalm, che si tradurrebbe nella cancellazione nell'area milanese di mille posti di lavoro.

Ieri all'assemblea dei lavoratori della ex Motta si sono ripercorse queste tappe, ci si è dichiarati fermi nella volontà di respingere il diktat della Sidalm. Il sindacato ha dimostrato nell'ultima trattativa la massima disponibilità. Ha detto: trattiamo, entro il 30 maggio troviamo un accordo sul riassetto complessivo della Sidalm che significhi, però, sviluppo nella ricerca di nuovi prodotti, nell'impulso al marketin per utilizzare a pieno la potenzialità dei marchi Motta e Alemagna, nella ricerca di maggiore flessibilità della mano d'opera, a condizione che non si decreti fin d'ora che la produzione dei panettoni tradizionali sia trasferita a Verona e che ci sia l'impegno per mantenerla nell'area milanese, dove la Sidalm ha un altro stabilimento in funzione, quello di Cornaredo.

Quando l'assemblea si è sciolta queste ragioni sono state portate in Prefettura, con un lungo corteo — un grande panettone in testa avvolto nella tradizionale carta a stelle d'oro della Motta — che ha raggiunto il centro della città. In fabbrica verrà mantenuto un presidio, verranno tenute le assemblee dove saranno decise le ulteriori iniziative. Intanto la partita deve essere riaperta ad un livello più alto. Il presidente del Consiglio, Craxi, in occasione della sua visita a Milano per l'inaugurazione della Fiera, ha speso la sua parola per il mantenimento della produzione di panettoni nell'area milanese.

Seguiranno i fatti? Il sottosegretario Amato, già interessato dalla segreteria nazionale della Filia, risponderà favorevolmente alla richiesta di incontro del sindacato che finora non ha ricevuto riscontro? E il ministero delle Partecipazioni statali continuerà ad essere latitante? Domani, 17 aprile, la Filia si incontrerà con i dirigenti della Sme, per discutere il riassetto complessivo delle partecipazioni statali in questo settore. «Finora siamo di fronte — dice Amaro, segretario nazionale della Filziat Cgil — ad affermazioni generali di "modernizzazione" con un riscontro pratico fatto solo di tagli all'occupazione». La partita è aperta alla Sidalm, dove si prevedono oltre 1.000 eccedenze, ma anche alla Alivar (Pavesi, De Rica, Bertolli) dove sono stati annunciati oltre 800 «esuberanze», e alla Cirio. E intanto nelle fabbriche del gruppo Sidalm, dove sono state proclamate otto ore di sciopero, si mantiene viva la pressione.

Bianca Mazzoni

Ecco come sono andate le cose

La lunga precisazione del ministro Claudio Signorile affronta un paio di questioni che negli ultimi mesi hanno suscitato reazioni e proteste da parte sindacale. Tali polemiche «l'Unità» ha prontamente e doverosamente riportato per informarne i propri lettori. L'ultima in ordine di tempo è quella relativa all'autoregolamentazione. Cosa abbiamo scritto? Abbiamo riferito che i tre segretari confederali Turtura, Merli Brandini e Veronese e i tre responsabili del settore trasporti per la Cgil, Cisl, Uil De Carlini, Arconti e Monosilio avevano spedito un messaggio al ministro per protestare contro la difformità delle norme di autoregolamentazione elaborate dai vari sindacati di categoria. È ben vero, come precisa Signorile, che si tratta di «impegni assunti autonomamente» e che quindi il ministero non deve essere considerato una controparte. Ma è anche vero che secondo Cgil, Cisl, Uil (e proprio questo noi abbiamo scritto) il codice di autoregolamentazione confederale «è parte integrante di un protocollo più complessivo» sottoscritto da Signorile e che lo stesso ministro «a nome del governo (lettera del 17-7-84) si è impegnato a generalizzare per tutto il settore dei trasporti».

Se questo risponde al vero, la precisazione del ministro dei trasporti è quantomeno evasiva. Se non risponde al vero, l'oggetto della smentita dovrebbe con ogni evidenza essere il sindacato e non «l'Unità».

Ma per non lasciare i lettori con questo dubbio amletico, abbiamo verificato di persona. Il 17-7-84, nel trasmettere alla Cgil (e presumibilmente anche a Cisl e Uil) «il testo ufficiale del protocollo sottoscritto nella riunione del 16 luglio c.a.», il ministro Signorile, in una nota di accompagnamento a sua firma, effettivamente così si esprimeva: «...Il governo intende altresì operare perché le condizioni del presente protocollo (procedure negoziali ed autoregolamentazione) siano garantite in tutto il settore dei trasporti e ritiene il rifiuto di adottarle motivo sufficiente all'interruzione dei rapporti negoziali». A questo punto giudichi il lettore chi ha ragione.

Visto poi che è lo stesso ministro a toccare un'altra, più vecchia, polemica (quella del contratto di categoria, prima firmato e poi ripudiato, con la Fisafs) vale la pena di sottolineare la disinvoltura di un ministro il quale può ritenere che non comporti «obblighi di spesa», un contratto che un successivo «rapido conteggio effettuato col ministro del Tesoro» si incarica di dimostrare incompatibile «con i limiti stabiliti dalla legge».

La Cina propone investimenti industriali diretti

ROMA — Il ministro dell'industria leggera della Repubblica Popolare di Cina, Yang Bo, ha incontrato ieri gli operatori italiani presso l'Istituto per il commercio estero all'inizio di una visita che prevede anche incontri col ministro del Tesoro Goria (oggi) e del Commercio Estero Capria (domani). Nel settimo piano quinquennale 1986-90 la Cina acquisterà all'estero un migliaio di progetti industriali. Yang Bo ha citato, fra i settori che interessano il suo paese, i macchinari per le lavorazioni conciarie, calzaturiere, delle preparazioni alimentari e della plastica. Alcuni di questi settori registrano rapidi incrementi in Cina: 34% l'industria alimentare, 42% l'elettronica di consumo.

Agli scambi con la Cina non sembrano esistere ostacoli valutari, sia per l'alta percentuale di pagamenti diretti che per la completa affidabilità finanziaria. Le esportazioni italiane nei primi undici mesi dell'84 sono state di 621 miliardi, il 77,5% in più; però anche le importazioni italiane dalla Cina sono cresciute del 23,9% giungendo a 688 miliardi. Il saldo dell'interscambio tende quindi al pareggio.

Il direttore della Banca centrale di Cina, signora Chen Muhua, ha annunciato ieri la creazione di uno strumento valutario particolare da usare nelle «zone economiche libere» aperte agli investimenti stranieri. Ieri il ministro Yang Bo ha accennato alla possibilità che gli operatori italiani e cinesi creino in Cina *joint ventures* (imprese basate sul contratto) nelle quali possano essere investiti direttamente capitali italiani e destinate a produrre per il mercato cinese o per altri mercati.

Il dollaro scende di 24 lire Ipotesi sulle scelte degli Usa

ROMA — Nessuno crede che questa sia «la volta buona» nella discesa del dollaro tornato a 1936 lire senza che si avvertano interventi frenanti delle banche centrali. Sta di fatto che il cambio marco-dollaro si trova ancora sopra i tre marchi (3,03) e che i dati sull'andamento recessivo dell'economia statunitense non bastano da soli a provocare un cedimento sostanziale: La discesa del dollaro di ieri, 24 lire in meno rispetto a venerdì, sembra costituisca la reazione dei mercati alla pubblicazione del comunicato finale della riunione ministeriale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo (Ocse).

Molti hanno accolto con sorpresa il nuovo atteggimento flessibile del titolare del Tesoro Usa James Baker. Era la prima volta che il Baker, un giurista, partecipava ad un vertice finanziario internazionale di questo tipo. La sua flessibilità non è manifesta soltanto nell'accettazione della conferenza monetaria mondiale ma, soprattutto, dal fatto che ha lasciato passare un testo nel quale gli Stati Uniti riconoscono per la prima volta il peso negativo del loro disavanzo di bilancio sull'economia mondiale. Un testo probabilmente anche ad uso interno, per la scena politica statunitense.

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC

	15/4	12/4
Dollaro USA	1936,75	1960,50
Marco tedesco	639,75	639,65
Franco francese	289,345	209,385
Fiorino olandese	565,375	566,16
Franco belga	31,751	31,756
Sterlina inglese	2483,35	2445,25
Sterlina irlandese	1999,	2001,125
Corona danese	178,55	178,47
Dracma greca	14,76	14,785
ECU	1438,875	1428,20
Dollaro canadese	1420,15	1448,1
Yen giapponese	7,737	7,799
Franco svizzero	766,89	760,70
Scellino austriaco	98,635	90,98
Corona norvegese	220,785	221,625
Corona svedese	219,23	220,170
Marco finlandese	385,655	305,625
Escudo portoghese	11,31	11,32
Peseta spagnola	11,447	11,461

Insomma, se Baker è pronto a scambiare una nuova regolazione dei rapporti monetari internazionali con una trattativa per liberalizzare alcune nuove aree commerciali, la riunione di Parigi segna davvero l'inizio di una fase in cui il dollaro potrebbe in futuro ridimensionarsi. Tale prospettiva dovrebbe ricevere conferma nelle riunioni del Fondo monetario in corso a Washington e che culmineranno nella sessione ministeriale mercoledì. Poi, al vertice dei sette capi di Stato dei paesi industriali occidentali che avrà luogo a Bonn il 2 maggio.

Secondo le informazioni poste finora in circolazione il Tesoro Usa sarebbe disposto, per ora, solo ad ampliare talune possibilità operative del Fondo monetario e della Banca Mondiale; Poiché soltanto il Messico ha potuto fare un accordo a lunga scadenza per il rimborso dei prestiti mentre Brasile, Argentina, Colombia, Sudan, Turchia e altri ancora sono in una crisi finanziaria paralizzante, gli Stati Uniti consentirebbero interventi che consentano di superare momenti di emergenza, di tenere in vita il debito e, in sostanza, di evitare alle banche internazionali di dover portare a perdita i mancati rimborsi.

Se tutto resta in questo ambito, le nuove posizioni sarebbero soltanto tattiche. In una riunione tenuta a Perugia presso il centro studi della Banca d'Italia il «Gruppo dei Trenta», organizzazione indipendente di economisti, ha rilevato che «il risanamento in corso in alcuni paesi in via di sviluppo potrebbe ora bloccarsi a causa della scarsità di finanziamenti reperibili sui mercati finanziari» sul mercato internazionale drenato dagli alti tassi d'interesse offerti dagli Stati Uniti. Ha inoltre sottolineato l'esigenza di «tenere sotto controllo il cambio». Può accadere, però, che il metodo della *navigazione a vista* e delle *correzioni congiunturali*, giorno per giorno, distrugga anche gli effetti positivi di un cambio sostanzialmente stabile: così è accaduto alla bilancia commerciale italiana nei primi mesi di quest'anno, spinta in forte deficit da acquisti anticipati, giustificati da timori di svalutazione della lira che il governo stesso ha alimentato con la sua condotta.

Renzo Stefanelli

Brevi

Export, tira più la «moda» che l'informatica

ROMA — Un settore considdetto «maturo» ha battuto il terziario avanzato nel commercio internazionale: è il «made in Italy» le cui esportazioni per la moda e l'arredamento casa hanno raggiunto, nei primi anni di questo decennio, livelli pari a 1,18 volte quelle dei prodotti elettrici ed elettronici del Giappone, a 1,38 volte le esportazioni di oro e diamanti del Sud Africa, a 1,17 volte quelle di cereali degli Stati Uniti. Lo ha reso noto «materie-prime Nomisma» in uno studio che dovrebbe uscire alla fine del mese.

La joint venture Chrysler-Mitsubishi

TOKIO — L'accordo di joint venture tra la Mitsubishi Motors (casa giapponese) e la «Chrysler» (americana) è ufficiale: l'intesa, annunciata da funzionari della casa giapponese, è stata raggiunta dal presidente della Mitsubishi, Toyoo Tate e dal presidente della Chrysler, Lee Iacocca, attualmente in visita a Tokio. Le due società costruiranno una azienda in compartecipazione paritaria negli Stati Uniti costruendo una fabbrica con una capacità produttiva di 180 mila vetture all'anno. La produzione dovrebbe cominciare dalla seconda metà del 1988.

Nuova emissione di bot

ROMA — Il ministro del Tesoro ha autorizzato per la fine del mese l'emissione mediante asta di bot per 21 mila e 500 miliardi a fronte di titoli in scadenza per 18 mila e 483 miliardi. Sostanzialmente immutati rispetto ai risultati della precedente asta di metà mese, i rendimenti offerti: dei 21 mila e 500 miliardi dei bot, 5 mila sono offerti con il sistema dell'«asta competitiva», a scadenza trimestrale (durata 91 giorni, con scadenza 26 luglio 1985), con un rendimento effettivo annuo del 13,69 per cento e composto dal 14,41 per cento; 9 mila e 500 miliardi sono offerti, invece, con durata 182 giorni e con scadenza il 25 ottobre 1985, ad un prezzo base di 93,55 lire, per ogni cento lire di valore nominale con un rendimento effettivo semplice del 13,83 e composto del 14,31.

La Fiat dice la sua nelle trattative con la Ford

TORINO — «Le trattative in corso da diversi mesi con la Ford sono dirette ad identificare possibili campi di collaborazione industriale a livello europeo, ma si esclude che alcun accordo di rilevante portata sia stato per ora raggiunto: è questa la precisazione fornita ieri dall'ufficio-stampa del gruppo, dopo la pubblicazione, su alcuni giornali stranieri, di una notizia che rivelava addirittura l'imminente «fusione» delle società. «I tecnici della Fiat e della Ford — continua la spiegazione italiana — proseguono il loro lavoro per valutare se esistono possibilità di cooperazione a livello industriale».

IBP da ieri si chiama Buitoni

PERUGIA — La IBP si chiama da ieri Buitoni spa e il capitale sociale passerà da 37 miliardi a 149 miliardi. Sono queste le decisioni — assieme alla nomina dell'amministratore delegato Roberto Villa — prese dall'assemblea dei soci.

Il diesel ha un futuro ma all'Iri non importa

TRIESTE — Il motore diesel ha ampie possibilità di sviluppo nel nostro paese e Trieste possiede i requisiti necessari per essere la capitale di questo importante settore. Al convegno nazionale organizzato dal consiglio di fabbrica della Grandi Motori Trieste — stabilimento colpito da crisi occupazionale e di produzione — con l'adesione della Regione, dell'Università e degli enti locali, i giudizi sono stati concordi: docenti e tecnici di alto livello hanno indicato in concreto le ipotesi di crescita del diesel in tutti i settori e non solo in quello dei motori marini, con degli interventi seri che superino la politica dell'assistenzialismo. Il sindacato ha fatto uno sforzo di analisi e di proposta, avviando un interessante nuovo rapporto con il mondo scientifico, ma si sono dovute registrare le assenze dell'Iri, delle sue finanziarie e dello stesso governo. Ciò — come ha rilevato nel suo intervento il compagno onorevole Cuffaro — malgrado ci sia una trattativa aperta sull'area giuliana, malgrado le dichiarazioni impegnative del presidente professor Prodi (che avrebbe dovuto intervenire alla tavola rotonda conclusiva) e lo stesso impegno alla partecipazione. Negli stessi giorni era in regione il ministro dell'Industria Altissimo il quale però all'incontro per il diesel ha preferito quello con i dirigenti delle «Assicurazioni Generali». Per i comunisti la Grandi Motori è un banco di prova per verificare la serietà dell'impegno dell'Iri, settore in cui finora è mancata una politica industriale. Cuffaro ha rilevato che non c'è una assenza di strumenti per la ricerca, ma esiste una mancanza di reale programmazione. Ci sono poi degli strumenti che non sono stati utilizzati: nel 1983 sono stati distribuiti 970 miliardi per il fondo della ricerca applicata, 700 miliardi sono andati al settore automobilistico, non risultano richieste da parte della Gmt, il che conferma la intenzione di non sviluppare questo settore. La latitanza dell'Iri e della controparte che avrebbe dovuto dare delle risposte circa i mezzi finanziari e gli strumenti legislativi indispensabili per lo sviluppo del settore, è stata criticata da tutti: fra gli altri dal vice-presidente della Regione, il socialista Zanfagnini e dal sindaco dc di Trieste, Richetti.

Accordo fatto per i lavoratori del gas

ROMA — È stata siglata l'ipotesi di accordo tra la federazione unitaria dei lavoratori del gas Cgil-Cisl-Uil e l'associazione degli industriali del gas aderenti alla Confindustria. L'accordo, che interessa circa 7 mila lavoratori delle aziende private erogatrici di gas, prevede — secondo un comunicato della federazione energia della Cgil (Fnel) — l'assunzione, da parte dell'Italgas, «di mille e 100 lavoratori nel prossimo triennio in relazione agli investimenti per la metanizzazione e un aumento medio salariale di 126 mila lire a regime nel triennio». L'aumento, secondo il sindacato, consente «la piena tutela del potere di acquisto delle retribuzioni». Sull'orario di lavoro permane una riserva sindacale che le assemblee dei lavoratori «dovranno sciogliere per permettere di applicare integralmente quanto previsto dalla piattaforma sindacale e dall'accordo Scotti del 22 gennaio 1983 in termini di riduzione di orario».