

**Alfa
Sui diritti
l'azienda
nega tutto**

MILANO. È fallito il primo incontro tra Fiat e sindacati a proposito delle denunce di violazione di diritti elementari all'Alfa Lancia di Arese. L'azienda, a distanza di mesi dalle prime denunce, nega ostinatamente, non remandandosi neppure di fronte all'evidenza, il caso non esiste, hanno detto ancora ieri i suoi rappresentanti alla delegazione del consiglio di fabbrica di fronte alle contestazioni di diversi episodi di discriminazione avvenuti anche nell'operazione ordinata dal ministro del Lavoro: La riunione, che avrebbe dovuto segnare la ripresa dei colloqui tra le parti dopo mesi di accesa polemica, è terminata in un clima di estrema freddezza e senza che fosse fissato alcun ulteriore appuntamento.

Nel corso dell'incontro sono stati esaminati 34 casi di denunce individuali, con tanto di nomi e cognomi e di riferimenti concreti a riprova delle discriminazioni antisindacali dell'azienda nel riconoscimento di quelle che, nell'assegnazione di aumenti di merito, la Fiat ha continuato a negare tutto, rifiutando nel frattempo anche quegli approfondimenti che avrebbero potuto risolvere una volta per tutte la questione.

Il sindacato aveva chiesto infatti la verifica degli aumenti concessi nella squadra o nel gruppo di ciascuno dei 34 lavoratori in esame: quanti aumenti sono stati dati ad iscritti al sindacato e quanti a non iscritti; la verifica di una eventuale contemporaneità tra disdetta della tessera del sindacato e riconoscimento dell'aumento di merito. Tutte false. Non è vero niente? Per l'azienda sarebbe stato facile dimostrarlo, fornendo questi pochi elementi. E invece ancora una volta è stata scelta la strada più sbrigativa, quella del rifiuto di un confronto sui fatti.

A questo punto la delegazione Fiom Fim Uilm non ha potuto far altro che denunciare con forza l'atteggiamento della Fiat volto a negare tutto. In un comunicato drammatico, nel pomeriggio i sindacati hanno confermato di essere disponibili comunque a riprendere in qualsiasi momento un confronto serio e costruttivo volto a risolvere casi e problemi posti, ma anche decisi a riconfermare l'impegno a tutelare con fermezza i diritti inalienabili dei lavoratori.

Gli industriali torinesi preparano il mercato integrato con una settimana di studi sulla innovazione dei prodotti

Qualità? Da Romiti solo slogan

Cesare Romiti propone che il nuovo governo indichi un «anno della qualità». La nostra capacità di competere sul Mercato unico europeo del 1992 dipenderà infatti dalla qualità dei prodotti e dei servizi pubblici esterni alle imprese. L'amministratore delegato della Fiat tace però sui problemi di qualità della nostra struttura industriale e sulla sua dipendenza da tecnologie importate.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Negli anni 50 dominava alla Fiat la «cultura del martello»: quando una vite non voleva entrare, gli operai la cacciavano dentro a martellate. Era una cultura perché le stesse gerarchie aziendali incitavano gli operai a lavorare in quel modo, come ricordano coloro che in quegli anni stavano a Mirafiori ed al Lingotto. L'imperativo era produrre il maggior numero di vetture. Se poi un malcapitato automobilista perdeva i pezzi per strada, peggio per lui: tanto non poteva abbandonare la Fiat per comprare auto straniere, che avevano prezzi proibitivi.

Quando nacque la Cee e la riduzione dei dazi rese competitive in Italia le auto prodotte nella Comunità, molti clienti si «vendicarono» acquistando vetture tedesche e francesi. La Fiat dovette quindi cambiare sistema. Non è

rimasto deluso. Romiti infatti si è limitato ad esprimere concetti sui quali non si può che concordare. Ha detto che la qualità oggi è un obbligo per tutti i produttori e per tutte le dimensioni di imprese, a causa della maggiore tensione competitiva internazionale, dell'innovazione tecnologica e dell'aumento dei redditi nei paesi avanzati che innalza il livello della domanda.

Ha ricordato l'importanza della qualità come fattore di gestione all'interno dell'impresa (riduzione degli scarti, flussi razionali, eliminazione di tempi morti ecc.). E poiché i maestri in questo campo sono i giapponesi, Romiti li ha citati, per esprimere fiducia sulla possibilità di competere con loro sia sulla qualità che sui prezzi. Ha spezzato l'ennesima lancia contro l'inefficienza dei servizi esterni alle im-

Rifugiandosi nei luoghi comuni il successore di Ghidella sfugge a problemi decisivi: abbiamo fabbriche pronte al '92?

prese e della pubblica amministrazione. Ha quindi proposto che il nuovo governo lanci un «anno della qualità» (ma prima dovrebbe interrogarsi sulla qualità del nuovo governo), richiamando forze politiche e sociali, imprese e sindacati ad impegnarsi in questa direzione.

Ciò che Romiti non ha detto è che non c'è solo un problema di qualità dei servizi esterni all'impresa (sulla cui gravità tutti concordano), ma anche un problema di qualità della stessa impresa. La qualità dei prodotti con cui l'industria italiana compete sul Mercato unico europeo dipende da diversi fattori. Dal modo di lavorare, in primo luogo, e su questo c'è da tempo una disponibilità al confronto ed alla ricerca delle migliori soluzioni da parte dei sindacati. Dipende poi dalle scelte che si fanno in sede di

progetto dei prodotti e dei sistemi di produzione, e su entrambi questi terreni la Fiat-Auto ha compiuto progressi notevolissimi quando a guidarla c'era l'ing. Vittorio Ghidella.

C'è un terzo fattore che determina la qualità del prodotto, ed è la qualità dei materiali e dei componenti. Qui cominciano le note dolenti, non solo perché questa qualità lascia spesso a desiderare, ma per i componenti più sofisticati l'industria italiana è largamente dipendente dall'estero. È altrettanto il peso crescente che l'importazione di tecnologie ha sul deficit della nostra bilancia commerciale. Come faremo a competere in Europa con prodotti le cui parti più pregiate ed innovative dobbiamo comprare all'estero, perché in Italia non siamo in grado di farle? Di questo bisognerebbe discutere.



L'incontro a Genova tra Paolo Saletti e l'ammiraglio Francesco

Genova, si apre la trattativa con i «camalli»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. Il ghiaccio, finalmente, s'è rotto. Dal giorno della Befana quando i decreti Prandini fecero da detonatore alla vertenza porto, ieri, per la prima volta, l'ammiraglio Giuseppe Francesco, il console Paolo Saletti, i vice consoli si sono seduti attorno ad un tavolo ed hanno aperto una discussione sul futuro dello scalo genovese. L'incontro, svoltosi in una sala della Capitaneria di Porto, è stato allargato ai dirigenti del Consorzio e delle società operative consorziali ed al consiglio dei delegati della Culmv, la sola rappresentanza sindacale oggi riconosciuta dai «camalli» dopo la rottura con i sindacati.

La prima riunione è stata essenzialmente di tipo procedurale: su cosa e come discutere. L'obiettivo condiviso da tutti è quello del pieno rilancio dello scalo marittimo. Sul modo in cui arrivarci si dovrà discutere. L'ammiraglio Francesco ha comunque precisato che quello con i portuali è il primo di una serie di confronti che intende avere anche con gli utenti portuali ed i sindacati. Per quanto concerne la Compagnia ci saranno ulteriori incontri su argomenti specifici.

Il porto, teoricamente, funziona. Non ci sono più scioperi ma la vertenza è tutta aperta. La compagnia ha ribadito che intende rispettare alla lettera decreti e norme. Secondo il Cap questa posizione ha fatto emergere, ogni volta che una nave si accostava, tanti piccoli problemi che prima erano tacitamente accantonati. C'è la norma sulla sicurezza non osservata, il personale previsto non direttamente sul posto, il container fuori misura. Sino a che tutto non viene riportato nell'ambito delle norme c'è ritardo nella manovra.

La questione più grave di tutte è comunque quella economica. Il 20 maggio sono state pagate alle portuali le spettanze relative al mese di aprile ed è stato uno shock. Non tanto perché gli scioperi avessero falciato le retribuzioni ma in quanto dalle buste sono saltati tutti gli istituti contrattuali un tempo pagati dai fondi centrali.

«Ad aprile», dice Zuccolini, uno dei vice consoli «abbiamo lavorato un turno solo sino al 24 e sui tre turni per il resto del mese. Per tutto il mese abbiamo coperto per intero il traffico passeggeri e l'aeroporto oltre che la merce seppur ai traghetti. In totale sono state 15.713 giornate di lavoro. Queste sono state tutte pagate. Però nello stesso periodo abbiamo avuto un totale di 1.024 giornate di infortunio, 2.679 per malattia e 6.888 di ferie. Di queste 10.500 giornate non ne è stata pagata neppure una, perché i fondi centrali non hanno coperto il relativo importo. In pratica è saltato il 40% della massa salariale dovuta. E questo a prescindere dagli scioperi e lasciando fuori il salario minimo garantito perché non c'entra. È possibile continuare in questa situazione, con un credito verso i fondi centrali che si aggira sui dieci miliardi? Nessuno, in qualsiasi fabbrica o ufficio, lo accetterebbe».

A Livorno sappiamo questa notte il nome del nuovo console della Compagnia portuale, il vecchio console, Ilio Poccini, decaduto per effetto del commissariamento decretato dal ministro Prandini, è ormai in pensione. Dirigerà la neocostituita Compagnia impresa, della quale è stato nominato presidente, il 1.350 soci della Compagnia devono eleggere le operazioni si concludono alle ore 21, oltre al console, due vice. Il 28 maggio torneranno alle urne per completare una nuova dirigenza con la elezione di otto consiglieri.



Giorgio Santuz

celerazione dei tempi burocratici. E, per completare il quadro dei trasporti, va detto che secondo notizie di agenzia una parte della Filt Cgil vorrebbe ritirare la propria firma dall'intesa sui porti raggiunta con il ministro della Marina mercantile Giovanni Prandini per mettere in discussione il suo atteggiamento sulla vertenza: una possibilità esaminata ieri in una riunione della segreteria Filt.

Inizia una settimana di agitazioni, giovedì fermi bus e metrò

Oggi scioperi nel trasporto aereo Confederali e autonomi contro i Cobas

Una raffica di scioperi nei trasporti sul governo in crisi. Oggi quello dei Cobas degli assistenti di volo contro il contratto firmato da confederali e autonomi, che in un appello chiedono al personale di non aderire allo sciopero. Giovedì si fermano dalle 9 alle 13 bus e metrò. Ieri si è risolto in un nulla di fatto l'incontro sui problemi dell'intero settore fra Cgil-Cisl-Uil e il ministro dimissionario.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Per oggi l'Alitalia prevede solo «disagi» per i voli in partenza da Roma e da Napoli, nonostante lo sciopero di 24 ore dichiarato dai Cobas degli assistenti di volo a partire dalle sei di stamane fino alla stessa ora di domani. Non ha infatti diramato il consueto programma di cancellazioni di voli, per l'impossibilità di sapere in anticipo quanti seguiranno l'indicazione del coordinamento di base. Basta

mentore ndr), ed a «fare il possibile per assicurare la partenza dei voli programmati garantendo così il diritto agli utenti di essere trasportati con il mezzo aereo».

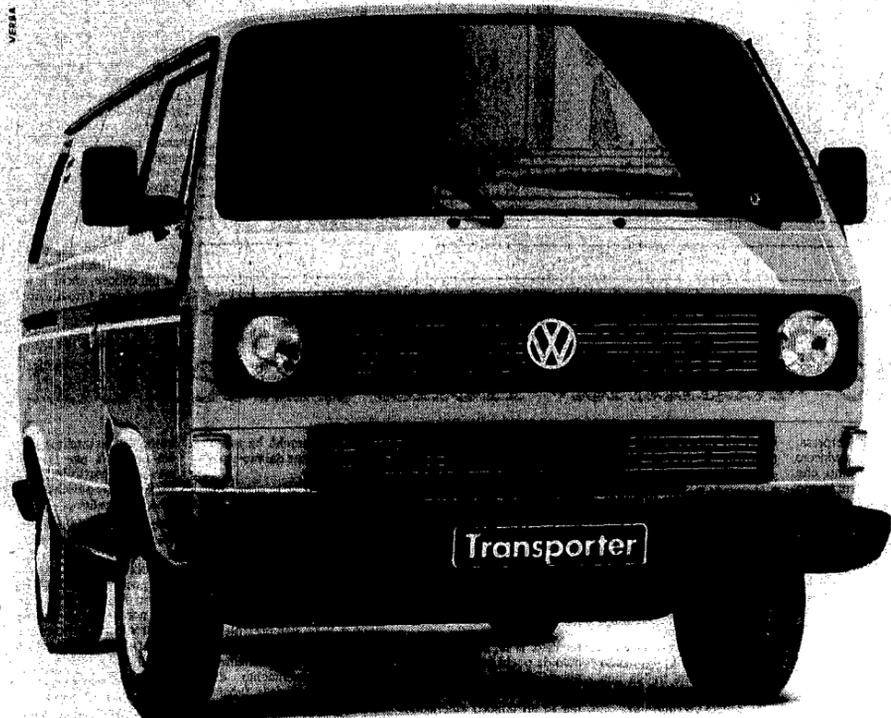
Com'è noto con il blocco di oggi (un altro di 48 ore è in programma dal 1° giugno) i Cobas protestano contro il contratto appena firmato da Filt Cgil, Filt Cisl, Uil e Anpav (il sindacato autonomo degli assistenti di volo) sebbene l'accordo, ricordano questi ultimi, nell'appello citato, contempla tutti i punti che nei suoi volantini il coordinamento di base aveva indicato come irrinunciabili: l'aumento dei riposi mensili, il terzo periodo di ferie, l'aumento del riposo fisiologico, la riduzione dei limiti di servizio e di volo, il posto a terra, la tutela della maternità ai fini della carriera, la conservazione del posto di la-

voro fino a 24 mesi di malattia, l'aumento salariale medio a regime di 7,2 milioni annui. I confederali e l'Anpav accusano il coordinamento di voler costituire «un nuovo sindacato da porre in conflitto» con chi ha conquistato il contratto realizzando «tutte le rivendicazioni». Il segretario della Filt Guido Abbadessa ha dichiarato che «tale sciopero dà solo fiato ai diktat del ministro dei Trasporti che già per il prossimo sciopero del coordinamento ha minacciato la precettazione». Tuttavia da fonti dello stesso ministero si è appreso che per ora non si prospetta la precettazione degli assistenti di volo.

Intanto ieri, pomeriggio si è risolto in un nulla di fatto il previsto incontro fra il ministro Santuz e le federazioni dei Trasporti Cgil-Cisl-Uil sui problemi dell'intero settore e

sulla conflittualità che lo attraversa. E non poteva andare diversamente, essendo il ministro dimissionario per la crisi di governo. Nell'incontro, definito informale, si è parlato del confronto in atto con l'ente Fs sul traffico estivo e sul piano di ristrutturazione. E poi della vertenza degli autoleotrosvieri, in sciopero giovedì 25 per 4 ore dalle 9 alle 13, per il loro contratto Santuz si è riservato di decidere oggi l'attivazione in sede ministeriale di un tavolo di trattativa finora rifiutato dalle aziende, come ha reso noto Alazzi dopo l'incontro.

Ieri mattina a Malpensa Santuz, inaugurando una megamessa per il personale nello scalo intercontinentale milanese, ha assicurato che entro l'autunno prossimo saranno appaltati i lavori per la nuova aerostazione detta «Malpensa 2000» grazie all'ac-



Transporter Centro.

Avete letto bene: il Transporter Centro oggi costa soltanto 15.860.000 lire. Un prezzo eccezionale per un Volks. E il Centro non è un Volks qualsiasi. Le sue misure parlano per lui

4,5 m. di lunghezza, 1,8 m. di larghezza, oltre 800 kg. di capacità di carico, un raggio di sterzata eccezionale di 5,3 m. Con questi numeri, il Centro è l'ideale per chi lavora in città, per chi

deve vedersela ogni giorno con il traffico delle ore di punta, e ogni giorno deve caricare, scaricare e parcheggiare in spazi impossibili. Il Centro è il mezzo che avete sem-

pre desiderato per il vostro lavoro: agile, maneggevole e comodo come un'auto, ampio e capace come un veicolo industriale. E in più è Volkswagen che vuol dire

quantità e alta tecnologia per garantire affidabilità, durata ed economicità e servizio eccezionali. Non stupitevi se tutto questo oggi potete averlo con solo 15.860.000

lire. Il Centro è un Volks e i Volks sa sono capaci di tutto. **I Volks** Capaci di tutto.