Impegni generici e vaghi, ma nulla di concreto e di chiaro

Permangono serie incertezze per la vertenza dei «canguri»

Incontro triangolare ieri al ministero della Marina mercantile - Successo dello sciopero dei marittimi - Le regioni e i sindacati sollecitano misure certe ed efficaci - Dichiarazioni dell'assessore della Sardegna - Verso un convegno nazionale del settore

Per la vertenza delle linee Canguro si è svolto ieri sera al ministero della Marina mercantile un incontro delle organizzazioni sindacali dei marittimi e una folta delegazione del personale dei traghetti con il ministro sen. Fabbri e i rappresentanti della società che gestisce il servizio e della proprietà, la finanziaria Bastogi. Contemporaneamente a Genova tutta la flotta «Canguri» era bloccata dallo sciopero articolato iniziato nella giornata di domenica. L'azione di lotta si concluderà nel pomeriggio di oggi alle 17 quando riprenderanno servizio i Canguri «verde» e «azzurro». Gli altri rientrano in navigazione a partire dalle 6 di stamane.

La riunione «triangolare» al ministero — ancora in corso al momento di andare in macchina — era stata preceduta da un incontro separato fra il sen. Fabbri e i rappresentanti delle linee Canguro e della Bastogi. Gli armatori hanno presentato alle organizzazioni sindacali una dichiarazione programmatica, non accompagnata da precisi piani, e pertanto ritenuta dai rappresentanti dei lavoratori insufficiente, relativa ai servizi di traghetto per Gedda e ai collegamenti con la Sardegna. Ai programmi presentati dalla società Linee Canguro, che per altro come dicevamo non sono stati illustrati, non corrisponde almeno per ora alcun preciso impegno della proprietà, la finanziaria Bastogi, la quale dovrebbe riunire il suo comitato il 10 settembre prossimo.

C'è comunque un impegno di massima assunto dalle linee Canguro di mantenere gli attuali livelli di occupazione e i servizi attualmente gestiti fino a quando non saranno approvati i programmi, che dalla loro enunciazione verbale appaiono generici e incerti e sopratutto disancorati da un settore di fondamentale importanza per il mantenimento e potenziamento della flotta Canguri, quello del trasporto merci.

Da parte sindacale si è chiesto al governo di assumere una posizione attiva nella vertenza e di pronunciarsi sulla indispensabilità di mantenere i collegamenti con la Sardegna e di procedere, in tempi quanto più possibile brevi, ad un riordino non solo del servizio dei traghetti Canguro, ma più in generale del trasporto marittimo sopratutto fra il continente e le isole.

E' questa la linea decisa ieri mattina nell'incontro fra i rappresentanti delle Regioni marittime e le organizzazioni sindacali (di categorie e confederali) e i rappresentanti dei dipendenti delle Canguro. Si tratta, cioè, di trovare alla vertenza uno sbocco che garantisca la difesa e possibilmente il potenziamento degli attuali livelli di occupazione, mantenendo in vita l'azienda dei Canguri. In questa direzione deve essere visto il problema della ristrutturazione e della utilizzazione piena dei traghetti per mantenere i collegamenti con la Sardegna, per aprire nuove linee mediterranee, potenziando sopratutto il trasporto merci, puntando nella gestione su accordi fra armamento pubblico e privato.

Questi temi saranno nuovamente dibattuti e approfonditi nel corso di un convegno organizzato dai sindacati marittimi della CGIL, CISL e UIL in collaborazione con le regioni marittime, che si dovrebbe tenere verso la metà del mese. Vi parteciperanno anche i rappresentanti dei sindacati trasporti (aeroportuali, autoferrotranvieri, ferrovieri, marittimi, portuali, e metalmeccanici per il settore cantieristico). I risultati del convegno saranno oggetto di successivo confronto con il governo.

Sempre prima dell'incontro «triangolare» (sindacati-ministro-rappresentanti della Bastogi) vi era stata in mattinata una riunione fra lo stesso sen. Fabbri e i rappresentanti delle Regioni direttamente interessate ai collegamenti marittimi: Liguria, Sardegna, Toscana, Lazio, Campania. Il ministro — a quanto ha dichiarato subito dopo l'incontro l'assessore ai trasporti della Regione Sardegna, Puddu — si è in pratica limitato ad ascoltare le richieste delle Regioni senza assumere alcun impegno preciso su una delle richieste di fondo, la creazione di una società mista Finmare-Canguri e sugli altri problemi ad essa connessi. Di conseguenza — ha aggiunto Puddu — «il problema del collegamento tra Continente e Sardegna è lontano dall'essere risolto».

Il mancato impegno del ministro sulla creazione della società mista sarebbe stato giustificato dal sen. Fabbri col fatto che la legge sulla ristrutturazione della Finmare non prevederebbe la costituzione di società di questo tipo. Regioni e sindacati hanno però ribadito la necessità di impegni solleciti e precisi. «Della vertenza dei traghetti Canguro — ha detto l'assessore Puddu — faremo una vertenza nazionale in quanto il problema investe tutta l'economia turistica del Paese e quella sarda in particolare».

i. g.

Per liquidare le due assicuratrici

Nominato il commissario a Columbia e Centrale

E' il senatore dc Torelli — Sono mille i lavoratori legati alla sorte delle due compagnie — Necessario uscire subito dalle contrattazioni equivoche

La Gazzetta Ufficiale n. 229 ha pubblicato due decreti del ministero dell'Industria che pongono in liquidazione le società di assicurazioni Columbia e Centrale, il cui stato fallimentare era stato costatato — dopo lunghe tergiversazioni — nel luglio scorso. Commissario liquidatore è stato nominato un anziano esponente della DC in Piemonte, il sen. Carlo Torelli. Il ministro Donat Cattin, decretando la nomina di un «politico», anziché di un «tecnico», al posto di liquidatore, sembra ritenga che ciò faciliti la ricerca di un nuovo posto di lavoro alle circa mille persone che prestavano la loro opera per le due aziende fallite. L'impostazione non sembra corretta. Infatti, i lavoratori della Columbia e della Centrale hanno chiesto semplicemente di essere reimpiegati presso quella compagnia — o quelle compagnie — che rileveranno gli assicurati e gli affari delle due aziende fallite. I sindacati, quindi, hanno collegato la questione dei posti di lavoro alla sistemazione dei rapporti con gli assicurati coinvolti nel fallimento.

Per far questo occorre uscire dal clima di equivoche contrattazioni fra ministro e ANIA, l'Associazione delle compagnie che vede nel fallimento delle due compagnie — altre potrebbero seguire — un modo per «ripulire» il settore da certe situazioni maleodoranti, per poter poi riproporre con comodo la sua strategia di tariffe incontrollate ed abusi ai danni degli assicurati. I lavoratori, che hanno occupato la sede delle imprese fallite, intendono più che mai collegare i propri interessi a un disegno riformatore.

La protesta dei gondolieri

Gondolieri, motoscafisti e portabagagli sono sfilati ieri in un corteo lungo il Canal Grande a Venezia, per una manifestazione di protesta contro l'abusivismo e per mettere termine — come hanno affermato in un comunicato — alla presenza delle organizzazioni mafiose che imperversano nel settore turistico veneziano. Già nei giorni scorsi era stato attuato, per le stesse ragioni, il blocco del traffico lungo la principale arteria acquea veneziana. In un incontro con gli assessori al turismo ed alla polizia urbana del Comune, le organizzazioni sindacali delle tre categorie hanno concordato sulla necessità di provvedere al più presto ad impostare una nuova politica del turismo nel centro storico. Nella foto, un aspetto della manifestazione.

Un settore che presenta ampie possibilità di crescita

L'incremento della ricerca è essenziale per lo sviluppo della nostra aeronautica

Non si comprende perché una serie di esperimenti tecnico-scientifici possibili in Italia vengono, invece, effettuati all'estero — Un vasto patrimonio da utilizzare meglio — Unificare la progettazione e la produzione

Recentemente si sono realizzate alcune parziali convergenze tra le organizzazioni dei lavoratori e quelle degli industriali aeronautici nel sostegno al programma MRCA Tornado (velivolo bireattore da ricognizione ed attacco con ali a geometria variabile) e nella richiesta che il Parlamento sia messo in grado di discutere al più presto la legge per lo stanziamento straordinario di 1265 miliardi alla Aeronautica Militare. Non si deve con questo credere che i sindacati e le forze della sinistra, in vista della difesa del posto di lavoro, siano disposti ad avallare le scelte sino a qui seguite. Ciò che va detto chiaramente è che il denaro pubblico, di cui questo settore ha bisogno in misura notevole, deve servire ad aumentare la capacità competitiva della nostra industria accrescendone il livello di qualificazione anche attraverso lo sviluppo della ricerca, e non per coprire deficit crescenti dovuti ad incapacità manageriali od ad interessi particolari estranei a quelli di una sana gestione aziendale.

Attualmente, l'Aeritalia, la principale società italiana di costruzioni aeronautiche, ormai a maggioranza IRI Finmeccanica, con oltre novemila dipendenti distribuiti tra gli stabilimenti di Torino, Napoli e Milano, si trova in una situazione economica e finanziaria gravissima: nei primi cinque anni della sua esistenza ha già accumulato circa 117 miliardi di perdite. Le perdite accertate nel 1975, su un fatturato di 116 miliardi, sono state circa 67 miliardi di lire dei quali 47 amputati agli esercizi precedenti. Analogamente, il gruppo Agusta, che fa capo all'EFIM ed occupa circa 7500 addetti distribuiti in 5 stabilimenti nell'area di Varese e Frosinone, e che ancora nel 1975 ha realizzato un utile di esercizio di 1127 milioni su un fatturato totale di 158 miliardi, denuncia un pesante inizio dell'anno 1976 e prospetta un possibile aggravamento della situazione.

Alcuni episodi recenti, inoltre, anche alla luce di negative esperienze passate, sono tali da generare grave preoccupazione tra i lavoratori delle maggiori industrie aeronautiche e richiedono un tempestivo chiarimento da parte delle autorità di governo responsabili e da parte degli industriali aeronautici.

Si tratta, ad esempio, del finanziamento da parte della SIAI-Marchetti, del gruppo Agusta, di un progetto di aviogetto da addestramento — il SIAI-211 — concorrenziale al Macchi MB-339 che ha già la sicurezza di essere acquistato dalla Aeronautica Militare. Non avendo la SIAI un ufficio tecnico ed esperienze adeguate, presenti abbondantemente per un velivolo di questa classe nella Macchi e nell'Aeritalia, pare che il progetto e le ricerche relative vengano svolti negli Stati Uniti sotto la direzione del professor Roskam della università di Wichita nel Kansas. Le prove aerodinamiche verrebbero svolte presso le gallerie del vento della Boeing. Circa 20 miliardi del contribuente italiano — la SIAI attraverso il gruppo Agusta appartiene come si è visto all'EFIM — servirebbero pertanto a creare occupazione tra i tecnici e nei centri di ricerca americani sollevando grosse difficoltà, soprattutto nel mercato della esportazione, alla Macchi. Mentre un solo modello troverebbe probabilmente uno spazio di mercato sufficiente a coprire le spese di ricerca e sviluppo ed avviamento della produzione, risolvendosi in una impresa attiva, è quasi certo che due velivoli sul mercato risulteranno entrambi un fiasco economico. Non si capisce perchè si vogliano creare difficoltà ad un'industria, la Macchi, che rappresenta un solido patrimonio tecnico e manageriale del paese. Essa rimane un raro esempio, non si sa per quanto ancora, in queste condizioni, di azienda che chiude i bilanci in attivo e che esporta una grossa parte delle proprie produzioni con un indubbio beneficio per la nostra bilancia dei pagamenti, l'occupazione e la qualificazione delle nostre maestranze.

Un altro episodio riguarda ancora la Macchi ed il progetto di velivolo da appoggio tattico MB 340 le cui spese di ricerca e sviluppo sono finanziate per il 50 per cento dal Brasile. Si tratta in questo caso di una impresa che satura abbondantemente le capacità progettative e di ricerca della stessa Macchi ed è possibile che per alcuni compiti specifici essa si valga della collaborazione di centri di ricerca stranieri di alcuni dei quali si è già servita con soddisfazione nel passato. Alcuni studi sul flutter potrebbero andare all'ONERA francese, mentre prove aerodinamiche in regime transonico saranno affidate probabilmente a gallerie del vento inglesi, ed ancora in Francia a Lille andranno forse alcune prove di vite. Per la simulazione, che consiste nel riprodurre al computer il velivolo inserendo nel ciclo eventualmente un pilota vero con un modello di cabina di pilotaggio ed alcuni apparati del velivolo, pare che la Macchi intenda appoggiarsi alla Astronautics americana.

Dato che la stessa Macchi si è valsa spesso di fondi pubblici e probabilmente avverrà lo stesso anche per questo progetto sembra opportuno che vengano sfruttate tutte le capacità che sono presenti sul territorio nazionale prima di affidare lavori all'estero, lavori attraverso i quali è inoltre possibile acquisire ulteriore qualificazione. L'Aeritalia ad esempio nel campo del flutter e della simulazione, per citare due soli casi, ha grosse capacità che possono essere vantaggiosamente utilizzate.

Giovanni Paparo

in breve

RIUNIONE PER IL PIANO FERROVIARIO

Il 7 settembre, presso il ministero del Bilancio, si terrà una riunione per l'esame del progetto di piano poliennale presentato dalle Ferrovie come parte del piano nazionale dei trasporti. Viene smentito ufficiosamente, invece, l'avvio della procedura per l'aumento delle tariffe, la cui versione dovrebbe essere contestuale con le scelte di politica delle FS.

PROTESTA CONTRO IL GENOCIDIO IN SUDAFRICA

Di fronte al genocidio attuato dai razzisti in Sud-Africa, l'esecutivo del consiglio d'azienda dei lavoratori della Società aeroporti di Roma ha deciso di non effettuare alcun tipo di assistenza, in un giorno da stabilirsi, ai voli delle linee aeree sudafricane quale manifestazione di protesta dei lavoratori della FULAT contro il regime sudafricano.

Le organizzazioni di categoria a proposito dell'impegno governativo

Le cose da fare col piano agro-alimentare

Dichiarazioni di Ognibene (Alleanza contadini), Grati (Lavoratori della pesca), Gianfagna (Federazione alimentaristi), Moretti (Federbraccianti)

Il progetto di un piano agricolo-alimentare, cui il governo si è impegnato, fa discutere. I dirigenti di alcune fra le principali organizzazioni hanno fatto ieri, in dichiarazioni rilasciate all'Agenzia Italia, il quadro della situazione. Sante Moretti (Federbraccianti-CGIL) osserva che «produciamo prodotti in quantità tale da poterne esportare agevolmente ma li distruggiamo (ortofrutta) e siamo costretti ad importare tutta una serie di prodotti che potremmo agevolmente produrre. C'è bisogno di una programmazione nazionale, all'interno della quale le Regioni compiano scelte precise. Ci sono esperienze interessanti, come quella di Bologna, dove terreni incolti sono utilizzati per produrre mangime, il che può contribuire a ridurre gli alti costi degli allevamenti da carne».

Andrea Gianfagna (Federazione Alimentaristi-CGIL) afferma che nel settore bieticolo-saccarifero «occorre l'aumento del contingente di produzione, che oggi arriva al 70% del fabbisogno. Inoltre necessita l'espansione industriale nel Mezzogiorno e che le cooperative contadine partecipino al processo di trasformazione eliminando l'oligopolio degli industriali (Eridania, Montesi, Maraldi)». Nel settore conserviero occorre «la espansione dell'industria di trasformazione nel Mezzogiorno, eliminando le intermediazioni camorristiche anche con un migliore rapporto tra cooperative ed aziende pubbliche come Cirio, Star, De Rica». Per la zootecnia occorre «il ciclo completo, cioè produzioni che si integrino tra loro: mangimi, allevamento, carne e latte».

Enzo Grati (Federazione marittimi-CGIL) afferma che una delle cause di riduzione del prodotto della pesca è la gravità dei danni subiti dal patrimonio ittico a causa dell'inquinamento e dei vari inadeguati sistemi di pesca». Inoltre «c'è il problema della distribuzione. La figura dell'intermediario fra pescatore e commerciante, infatti, non permette al primo di guadagnare abbastanza ed al secondo di vendere a prezzi minori». Di qui anche le difficoltà di gestione della flotta peschereccia. La proposta dei sindacati è «una politica di interventi per garantire il sorgere di cooperative di produzione-distribuzione e la programmazione degli interventi che garantiscano la conservazione e riproduzione del patrimonio ittico».

Renato Ognibene (Alleanza dei contadini) ricorda che l'agricoltura, colpita da calamità atmosferiche, «è di fronte a un pauroso continuo aumento dei costi di produzione mentre si parla di aumentare i prezzi dei fertilizzanti e di altri mezzi tecnici che significherebbe contrazione del loro impiego e quindi della produzione. A questo si aggiunge la mancanza di finanziamenti e di credito. Inoltre subiamo le incongruenze della politica agricola comunitaria che ad esempio vorrebbe coinvolgerli in onerose misure contro le eccedenze produttive lattiero-casearie (che l'Italia non ha) e ci fa pagare la carne importata 1600 lire al chilo in più rispetto al mercato mondiale».

L'utilità di un piano agricolo-alimentare dipende dal fatto che affronti alcune questioni: 1) rinegoziare la politica CEE, rivedendo la politica dei prezzi e dei mercati; 2) aiuto immediato alle imprese colpite da calamità; 3) assicurazione di fondi adeguati alle Regioni e riforma del credito agrario; 4) nuovi rapporti industria-agricoltura, specie riguardo alle industrie chimiche, alimentare, meccanica; 5) far svolgere una funzione a Partecipazioni statali, Federconsorzi ed AIMA per sviluppare e valorizzare l'associazionismo e la cooperazione; 6) il superamento della mezzadria e colonia; 7) valutazione ugualitaria per i coltivatori nelle riforme sociali: scuola, sanità, trasporti.

Ognibene cita ad esempio delle cose da fare: «il censimento e l'utilizzo delle terre incolte e malcoltivate, lo sviluppo dell'irrigazione, i programmi nazionali che riguardino in particolare i comparti zootecnico, bietologo saccarifero, ortofrutticolo e agrumario, la forestazione, i provvedimenti per regolare anche, per contingenti, le importazioni, orientare la produzione ed i consumi interni». Insomma, una vasta gamma di linee — su molte delle quali c'è ampia convergenza fra le forze sociali — che consentano di dare nuovo respiro alla stessa politica di sviluppo industriale.

In mancanza di misure efficaci per il riequilibrio

La lira sotto pressione per le incognite dei conti con l'estero

Il rialzo del franco francese in previsione di restrizioni che potrebbero danneggiare le esportazioni italiane - Anche gli Stati Uniti di fronte al disavanzo per gli acquisti di petrolio

La pressione ha ricominciato a salire nei confronti della lira, sulla base di previsioni negative circa l'andamento della bilancia valutaria a due-tre mesi. Lo si è visto ieri dal deprezzamento nei confronti delle principali monete: 841,5 lire per il dollaro USA, 171,3 lire per il franco francese, 340 per il franco svizzero, 333,8 per il marco tedesco, 1.493 per la sterlina. Lo si vede dai mercati esteri della lira (euro-lire) dove vengono richiesti tassi del 34-37% ad un mese e del 32-34% a due mesi, con un aumento di circa un terzo rispetto alla situazione antecedente ferragosto.

I principali operatori con l'estero, a cominciare dalle società petrolifere, anticipano gli acquisti di valuta. Ciò non crea dei drammi, date le disponibilità attuali della Banca d'Italia, ma denuncia uno stato di cose che potrebbe aggravarsi. L'aspetto grave è che questo mutamento nella posizione della lira era prevedibile: per questo vennero prospettati, fin dai primi di agosto, provvedimenti diretti ad incrementare la bilancia commerciale e valutaria a breve scadenza. L'assenza di iniziative concrete, anche modeste, ha ampliato lo spazio delle polemiche e dell'incertezza.

IL FRANCO — Le prospettive italiane debbono essere valutate anche in relazione all'evoluzione, non certo positiva, della situazione internazionale. Ieri il franco francese ha recuperato ancora, sul marco e sul dollaro, ma questa ripresa si basa sulla ipotesi di una forte azione deflazionista del nuovo governo francese che non agevolerà certo le esportazioni italiane in quel paese e in Europa. La reazione favorevole al franco non ha mutato i giudizi negativi di fondo: fonti di agenzia attribuiscono ad «ambienti finanziari tedeschi-occidentali» la convinzione che dopo il 3 ottobre, data delle elezioni tedesche, sarà definitivamente abbandonato l'accordo monetario europeo (il «serpente»). Le previsioni sui tassi d'inflazione restano infatti del 5% per la Germania, il 10,6% per la Francia e per gli altri paesi (Belgio, Danimarca, Olanda) che partecipano all'accordo monetario.

ENERGIA — L'impatto degli acquisti di energia sulla bilancia dei pagamenti sta provocando negli Stati Uniti reazioni che sono esemplari per la situazione italiana. Il *New York Times* chiede, ad esempio, un forte aumento delle imposte sulla benzina che preveda rimborsi per le fasce di reddito più basse, in modo da colpire il «consumo-spreco» e non invece il consumo in attività produttive, o indispensabili. Inoltre il *Times* torna a sollecitare l'aumento degli impieghi di carbone e di fonti alternative, di produzione interna. Il *Times* vede, d'altra parte, nella possibilità di ridurre gli acquisti USA all'estero l'unica possibilità di ridurre la pressione dei prezzi internazionali.

Allo stesso tempo, negli Stati Uniti viene rilanciata l'iniziativa antimonopolistica: smembramento delle compagnie che dominano una fetta troppo grande delle forniture (Exxon, Mobil) e ora inizio di un processo per «costituzione di cartello internazionale» nel settore dell'uranio per le centrali termoelettronucleari. Funzionari dello Stato della California hanno rimesso documenti al Dipartimento della Giustizia che accusano la «The uranium marketing research organization» di essere lo strumento per un accordo di mercato fra le grandi compagnie che dispongono di uranio in Canada, Australia, Africa del Sud, Francia e Stati Uniti.

E' dubbio che queste iniziative vadano al di là di un «fuoco di sbarramento» contro fenomeni di strapotenza dei grandi gruppi ma restano significative di una situazione nella quale la lotta per lo sviluppo economico passa anche per l'attacco a queste posizioni di potere.

BILANCIA ITALIANA — Nel gran parlare che si fa dei risparmi necessari sul petrolio, sembra sia sfuggito un dato particolarmente grave: nei primi sei mesi di quest'anno l'energia di fonte idro-geo-nucleoelettrica è diminuita del 9,1% mentre tutte le altre fonti, compreso il petrolio, aumentavano le forniture. Questo vuol dire che anche i conti dell'ENEL sono peggiorati (e secondo alcune informazioni continuano a peggiorare) sotto il peso di un crescente acquisto di petrolio. Cosa succede all'ENEL? Se vi sono situazioni che spingono l'ente ad operare in direzione addirittura opposta rispetto alle indicazioni di diversificazione più volte ribadite, anche gli aumenti di tariffa di cui si parla non potranno risolvere niente. Nei prossimi sei mesi l'ENEL acquisterà più petrolio o ne acquisterà di meno? Dalla risposta dipendono importanti alternative di costo e di bilancio. Altri due elementi vanno verificati: 1) il grado di impiego delle fonti di energia di origine nazionale; 2) i risparmi fattibili nei settori più diversi, dall'avvio di un maggior volume di merci in ferrovia agli impieghi dell'industria chimica.

Sviluppo e riforma delle FS

Per il nuovo contratto la spinta corporativa danneggia i ferrovieri

E' da giudicare positivamente che la faticosa costruzione della piattaforma contrattuale dei ferrovieri, in presenza di divergenze sia sul miglioramento salariale complessivo che sulla parte di esso da rivendicare per tutti, stia uscendo dall'ambito della categoria.

I termini della questione sono noti: ad un accordo di massima fra i tre sindacati di categoria sulla parte riguardante investimenti, riforma dell'azienda e aumento della sua capacità di spesa, organizzazione del lavoro, libertà sindacali e potere di controllo dei lavoratori, corrisponde una differenza di posizioni sulla questione salariale che riflette una diversità di valutazione sulla gravità della crisi economica, le sue cause ed i rimedi per uscirne.

In verità, nemmeno i gruppi dirigenti del SAUFI e del SIUF contestano ufficialmente la validità della diagnosi della crisi e delle scelte che le confederazioni hanno indicato per uscirne, né la coerenza della linea perequativa egualitaria che viene sostenuta. Essi, infatti, non muovono pubblicamente addebiti alla richiesta delle confederazioni al governo di un programma organico, che preveda le tappe necessarie per avviare una svolta nel campo degli investimenti e della lotta all'inflazione, ai fini dell'ampliamento dell'occupazione oltre che del graduale superamento delle sperequazioni salariali esistenti.

Da qui la esigenza che anche le richieste salariali siano coerenti con la strategia generale, rivendicando per i ferrovieri, sulla base dei contratti conclusi nel settore industriale, un assegno perequativo di 10-15.000 lire in più, oltre ad aumenti il più possibile egualitari. Il che significa privilegiare nelle richieste economiche l'aumento fresco, specie attraverso l'elevazione degli stipendi iniziali e di base, anziché quello del salario differito che si può determinare, ad esempio, guardando oltre misura il valore della anzianità di servizio.

Se dunque si condivide la linea delle Confederazioni non ci si può limitare a rendere un omaggio formale sia alla gravità della crisi economica che alla strategia del movimento per superarla e dare poi nell'azione pratica una troppo disinvolta interpretazione sia dell'una che dell'altra.

Ne si può affermare, come il SAUFI CISL, che la federazione CGIL CISL UIL — concepita addirittura come una specie di controparte della categoria — ha dato il suo assenso alla impostazione del contratto proposta dal SFI, in quanto «non ha potuto non tener conto delle richieste più modeste presentate dal sindacato maggioritario», come il SIUF-UIL, che l'accordo su cosa chiedere contrattualmente è di difficile realizzazione per le resistenze del SFI».

Queste affermazioni dimostrano, fra l'altro, che non si deve mai dare per definitivamente superata tanto l'anima autonomista quanto la vecchia concezione sindacale, subalterna al potere politico ed economico, specie nei momenti difficili ed in particolare nei settori del pubblico impiego e dei servizi. In definitiva, una concezione del ruolo del sindacato che di fatto lascia mano libera al padronato pubblico e privato nel determinare le scelte di politica economica secondo i propri interessi di classe, in quanto ritenendo prioritario il solo problema salariale, costringe poi i lavoratori a disputarsi le briciole della torta loro assegnate per cercare di strappare quelle più consistenti.

Rivendicare oggi per i ferrovieri una cifra di 80-90 e più mila lire mensili complessive (quando si deve giudicare «molto avanzata» quella delle 65-70 spettanti da CGIL CISL UIL); pensare di ripartire questo importo in maniera accentuatamente diversificata tra lavoratori e lavoratore, anziché prevalentemente egualitaria, vuol dire non tenere conto del momento nel quale cade il contratto e spingere i ferrovieri in una via senza uscita. Ma vuol dire anche contestare tanto la strategia politica delle confederazioni: quanto quel coordinamento delle politiche rivendicative e quella linea egualitaria che sono indispensabili per il graduale superamento della giungla retributiva, chiesto insistentemente alla Federazione CGIL CISL UIL proprio da quei settori del movimento che, come il nostro, si trovano ai livelli retributivi più modesti.

Che altro significa infatti insistere per privilegiare la cosiddetta ricostruzione della carriera e dell'anzianità che se da una parte genererebbe aumenti ancor più differenziati tra chi ha avuto una o più promozioni e chi no e fra chi è giovane e chi è anziano, costringerebbe dalla altra a ridurre la parte del miglioramento da garantire a tutti, nel contesto della somma da rivendicare complessivamente?

Anche nelle scelte di ripartizione di questi miglioramenti si deve quindi tenere conto del dibattito che è venuto avanti nel movimento sindacale in questi ultimi tempi: tanto più quando si è di operare in una categoria la quale, oltreché essere priva in gran parte di sviluppi di carriera, ha scarsa anzianità di servizio (essendo rinnovata, negli ultimi tempi, per oltre il 60 per cento.

Queste considerazioni si capiscono anche al concetto che ad uno stesso lavoro deve corrispondere la medesima retribuzione ed alla valorizzazione della conquista della contrattazione triennale. In forza di esse, il SFI CGIL, pone una ripartizione equilibrata dei miglioramenti economici da rivendicare, insistendo perché siano garantite a tutti i 222-223 mila ferrovieri in servizio non meno di 30.000 lire fresche su tutti gli stipendi (o 27 mila e meno i 2/3 di quello che globalmente avranno la capacità di conquistarsi. Questo, quale che sia la somma che sarà possibile acquisire e quale che siano la carriera, la qualifica e l'anzianità di ognuno di essi.

Nel portare avanti questa linea e questi orientamenti abbiamo naturalmente presente quanto l'esperienza ci ha sinora insegnato, cioè che quando ci si propone di realizzare riforme strutturali e modificazioni nei sistemi retributivi vigenti, gli interessi costituiti mess. in pericolo sono enormi come di non poca consistenza sono le resistenze da vincere.

La nostra battaglia contrattuale tanto per la parte sociale che per quella economica non potrebbe dunque avere esito positivo se dessimo dal propugnare queste nostre posizioni e se non ci sforzassimo in nome della categoria di far leva su di esse per acquisire fin d'ora la comprensione e la solidarietà degli altri lavoratori, degli utenti e dell'opinione pubblica.

Silvano Stoppiosi

Ritorna nello staff FIAT l'ex consigliere degli Agnelli

TORINO, 30

Il terremoto che ha investito tutto il gruppo dirigente Fiat dopo il «licenziamento» di Carlo De Benedetti e ancora in pieno svolgimento. Ieri sera da parte di fonti aziendali è stata diffusa la notizia che Vittorino Chiusano, il «consigliere politico» degli Agnelli messo in disparte i mesi fa, tornerebbe prossimamente ad occupare il suo posto nello «staff» direzionale. Vittorino Chiusano era il segretario del consiglio di amministrazione della Fiat e responsabile per tutte le «relazioni esterne» del monopolio.

Nella scorsa primavera, la sua stella si era improvvisamente offuscata: secondo alcuni, era stato silurato da Carlo De Benedetti, ma è molto più probabile che Chiusano fosse stato messo in una posizione «defilata» perché coinvolto pesantemente nell'inchiesta aperta dal giudice torinese dott. Violante su, soldi Sogno e Cavallo e su versamenti di denaro che essi avevano ricevuto, tra l'altro, dalla Fiat.

S. era anche detto che Vittorino Chiusano sarebbe stato allontanato da Gianni Agnelli, per aver consigliato ad Umberto Agnelli di candidarsi come senatore nelle liste DC, proprio mentre l'avvocato stava per candidarsi nelle liste repubblicane. Ora, il ritorno di Chiusano ai vertici della Fiat servirebbe ad accreditare, di fronte all'opinione pubblica, un'immagine di continuità nella direzione del monopolio, dopo la spiacevole parentesi De Benedetti.

Sembra invece poco probabile, almeno per il momento, il ritorno ad incarichi di responsabilità per Gianmario Rossignolo, l'ex dirigente del settore componentistico Fiat che era stato «silurato»