

Dai dati della « giungla » uno stimolo a rivedere tutto

Stipendi e rendimenti divergono nelle aziende pubbliche comunali

Il caso dei trasporti urbani come esempio di tutte le altre imprese di servizi locali - Quanti problemi solleva la questione della « mobilità » del personale

ROMA — L'autobus dell'ATAC fila oltre i 50 chilometri orari consentiti in città; l'autista ci si scende anche fuori fermata. È l'ultimo giorno dell'anno, questo, in cui avvengono simili miracoli. Domani, con la gente che finisce le ferie, sarà un'altra cosa. È il momento della tariffa o la ricerca degli spiccioli per la gettoniera saranno zuccherini a fronte degli ingorghi, dei tempi di percorrenza, della fatica inutile e crescente per muoversi nelle città. Ecco, per parlare della situazione retributiva nelle aziende pubbliche locali bisogna cominciare da qui.

Pubblichiamo una tabella, contenuta nel rapporto della Commissione parlamentare detta « della giungla retributiva », dicendo subito che le cifre che vi sono contenute sono una pura ipotesi. Non sappiamo né quali siano le retribuzioni reali — che bisogna essere direttiamente dai registri delle paghe, detrarre le imposte, aggiungere gli straordinari ecc. — né chi (quante persone) ricevano un certo livello di retribuzione. La tabella, quindi, vuole essere provocatoria richiamando l'attenzione sul fatto che le differenze ci sono e che le aziende pubbliche locali in questo campo hanno dei gravi problemi.

Ma ecco un primo punto: abbiamo detto « aziende pubbliche locali », e non solo « municipalizzate » perché, purtroppo, spesso ci fabbri-

chiamo dei bersagli di comodo. Le aziende pubbliche locali sono numerose. Non solo i Comuni, le Province (domani i Comprensori) e le Regioni possono costituire aziende proprie ma possono costituirne in forma di società per azioni, oppure partecipare in qualche modo ad aziende pubbliche autonome. Sarebbe assurdo, ad esempio, discutere la situazione degli stipendi nell'azienda dei trasporti e ignorare, al tempo stesso, qual è la situazione all'Istituto case popolari, nella Cassa di Risparmio (ente locali provinciali), o nella società distributrice del gas costituita insieme alla SNAM, altra società pubblica ma collegata all'Ente nazionale idrocarburi. Quando si dice che vogliamo farla finita con la giungla intendiamo proprio questo, e cioè che nell'ambito della gestione pubblica si pratici la politica « ognuno a casa sua e Dio per tutti », da cui la giungla nasce.

Per controllare cosa avviene nella politica delle retribuzioni, dunque, ci è mancato il presupposto principale: e cioè che Regione e Comune fossero, nell'ambito delle proprie aree territoriali e di competenze, effettivi coordinatori e controllori di « tutte » le diverse attività pubbliche. L'attuazione della nuova politica di decentramento, oltre alla riorganizzazione per settori (trasporti, casa, servizi sanitari, distribuzione di energia ecc.), costituisce il presupposto anche per una

nuova « politica del lavoro ». La CISP-Confederazione delle aziende municipalizzate, per sua parte, ha lanciato un piano triennale di riorganizzazione dei servizi pubblici che inquadra, appunto, la questione degli stipendi in una più ampia politica del lavoro. E questa, a sua volta, in un mutamento di idee e di metodi nel modo di organizzare, da imprese efficienti, i servizi della città.

Torniamo all'azienda di trasporto urbano. Porsi il problema della sua efficienza partendo dalla semplice domanda « guadagna troppo, bene o troppo poco un autista? » è come cercare di catturare la tigre prendendola per la coda. La prima domanda che si pongono gli amministratori, anche a bandire solo agli stipendi, è anzitutto quella che riguarda la utilizzazione del personale. Secondo una opinione diffusa l'azienda di trasporto urbano in una città di oltre 500 mila abitanti presenta, anzitutto, un enorme spreco di manodopera, non riesce cioè ad utilizzare i dipendenti per qualifiche, tempi, funzioni, organizzazione dei servizi e delle officine. In senso relativo, c'è « eccesso di manodopera », un fatto anche più grave dello stipendio poiché l'inefficienza a differenza della paga, non giova a nessuno.

Insieme alla inoccupazione occulta, per tempi e qualità, si hanno: manutenzione vinta degli automezzi; cati-

breve degli automezzi per difetto di manutenzione straordinaria; servizi ai passeggeri scarsi; linee non sempre tempestivamente servite (nelle ore di domanda maggiore). Le perdite economiche che possono derivare da questi fattori raggiungono, secondo alcune stime, anche il 100 per cento dei ricavi dalle tariffe. La mobilità della manodopera, allora, si presenta sotto un aspetto diverso da quello del semplice spostamento del lavoratore da una azienda comunale all'altra, da un servizio all'altro. La mobilità, ai fini della gestione, significa: 1) qualificazione; 2) organizzazione, quindi capacità direttiva, capacità di dare una risposta dinamica ai problemi che si presentano in continuazione.

Abbiamo visto, però, soltanto un primo aspetto della questione del rendimento di una azienda di trasporti, che continueremo a portare ad esempio per intendere qualunque altra azienda pubblica di servizi. L'altro riguarda la velocità di esercizio, la media dei viaggiatori - chilometro sulle vetture, la divisione dei compiti fra autobus, ferrovia di superficie, ferrovia sotterranea, mezzi privati. Ci sono situazioni di città nelle quali la creazione di una corsia riservata ai ciclisti che consenta di andare a scuola, al lavoro, a passeggio ecc., in bicicletta « renderebbe » all'azienda comunale dei trasporti più di qualunque altra soluzione. Non sappiamo

Table with 5 columns: Qualifiche, A.T.M., A.T.A.C., A.T.A.N., S.I.T.A. and rows for various roles like Direttore, Capo Rip. Princip., etc.

che successo avranno i marciapiedi e le automobili da fiera usufruibili a gettone che si vogliono introdurre nelle città degli Stati Uniti. Sappiamo solo che la rassegnazione al caos e alla fatica è la più grave perdita economica che l'azienda pubblica possa accortore sulla collettività. La gestione dei trasporti, tecnologia e organizzazione, è una scienza; abbiamo bisogno di aziende che siano dirette in modo scientifico.

Table with 5 columns: Qualifiche, A.T.M., A.T.A.C., A.T.A.N., S.I.T.A. and rows for various roles like Segretario 1. classe, etc.

alla domanda « guadagna- no troppo, bene o poco i dipendenti delle aziende pubbliche? » rispondiamo dicendo che spesso « guadagnano in modo sbagliato », in quanto non sempre c'è un rapporto sufficiente fra retribuzioni professionali e produttività. Il sindacato se ne è accorto da tempo ponendo in primo piano la questione della politica delle aziende pubbliche, come presupposto di valorizzazione professionale. Siamo, evidentemente, in ritardo.

che successo avranno i marciapiedi e le automobili da fiera usufruibili a gettone che si vogliono introdurre nelle città degli Stati Uniti. Sappiamo solo che la rassegnazione al caos e alla fatica è la più grave perdita economica che l'azienda pubblica possa accortore sulla collettività. La gestione dei trasporti, tecnologia e organizzazione, è una scienza; abbiamo bisogno di aziende che siano dirette in modo scientifico.

Intervista col segretario generale della Fipa-Cgil

CONCESSIONI AEREE «una storia da chiudere con assoluta urgenza»

Perna: inaccettabile la posizione di Itavia - Per il ministero « la questione torna in alto mare » - Riaperto lo scalo di Reggio C.

ROMA — È riaperto al traffico da ieri l'aeroporto di Reggio Calabria. I lavoratori nella tarda serata hanno deciso di attuare 20 ore di sciopero articolato sino al 5 settembre. Quello stesso giorno si svolgerà una riunione tra il ministro dei Trasporti Ruffini e le forze politiche regionali, gli Enti locali e i sindacati provinciali. L'assemblea ha espresso insoddisfazione per quanto riferito dal ministro al sindacato unitario del trasporto aereo sullo scalo di Reggio. Le linee Reggio C.-Milano e Reggio C.-Roma con le nuove concessioni passano dall'Ati all'Itavia che ha sollevato preoccupazioni nel capoluogo calabrese per i livelli occupazionali e per la sorte stessa dell'aeroporto.

Sempre venerdì l'Itavia — con un lungo documento inviato al ministero — ha fatto sapere di ritenere inaccettabili le nuove convenzioni decennali e le relative rotte. Il tenore e il contenuto del documento inviato dal presidente dell'Itavia, Davanzali, a Ruffini fa ritenere che le convenzioni saranno respinte. In non meglio precisati « ambienti ministeriali » (interpellati da un agenzia di stampa) si fa notare che ora « la soluzione del problema è nelle mani dell'Itavia che, ove i suoi organi statuari persistessero nel rifiuto, si assumerebbe la grave responsabilità di riportare in alto mare una questione la cui soluzione è attesa da sin troppo tempo dalle convenzioni per le concessioni aeree, infatti, sono scadute nel 1974.

formalmente « con relativa soddisfazione » la convenzione del governo che penalizza l'azienda pubblica. Si tratta di una stranezza non certamente giustificabile con le argomentazioni addotte dall'Alitalia sulla certezza della programmazione aziendale, necessaria. Stranezza ancor più stridente quando per i ripiani di bilancio si fa cenno in modo inaccettabile solo ad un andamento « tranquillo » delle prossime scadenze contrattuali ed oggi si tace sui regali ai privati derivanti dalla convenzione. Il parlino nel trasporto aereo non può essere un « pluralismo di Stato », realizzato cioè a danno della collettività su cui ricadono i deficit delle aziende private e pubbliche.

Montre il ministro fa redigere le nuove convenzioni e le relative rotte, la Direzione generale per l'aviazione civile presentò il piano ponte per gli aeroporti. Le due cose — che pure sono connesse se si pensa che le concessioni sono decennali — hanno seguito strade diverse. Qual è il tuo giudizio? « In effetti — risponde Corrado Perna — occorre trovare un collegamento fra concessione di linee e assetto aeroportuale anche in riferimento al progetto ponte di 500 miliardi per gli aeroporti già invitato al Cipe ma ancora una volta non discusso né a conoscenza del sindacato. Il ministro ha assunto impegni precisi di discussione su questo aspetto con il sindacato. Ed è la prima volta che questo avviene negli ultimi anni.

È certamente un fatto positivo perché si prevede tra un confronto periodico su tutti i temi della politica del trasporto aereo (aeroporti, gestioni, charter, volo merci, ecc.) ma un appuntamento decisivo come quello delle convenzioni da cui largamente dipende la prospettiva e la razionalizzazione del trasporto aereo nei prossimi dieci anni sembra irrimediabilmente compromesso ».

Giuseppe F. Menella

Dal « comitato di vigilanza democratica »

Per l'Alfasud chiesta l'indagine parlamentare

NAPOLI — Una indagine della commissione parlamentare di sorveglianza sulle partecipazioni statali nell'Alfasud di Brindisi, è stata chiesta dal « comitato unitario di vigilanza democratica » in relazione alla situazione dell'azienda che, alla ripresa del 1977, ha prodotto soltanto 100 auto al giorno. Al « comitato unitario » aderiscono Alfasud, Sifer, Rai Tv, Sae, Olivetti, Mecfond, Ititrafo, Enel, Osa, Leghe di sociepati e Fiat.

mo di iniquità e amarezza; inquietudine per le sorti di una fabbrica che doveva svolgere un ruolo fondamentale nel Mezzogiorno; amarezza per i continui attacchi sull'assetto e la microcongiuntura, mentre essi ricordano sempre i giorni del 1974, quando i dirigenti notevolmente inferiori si producevano oltre 600 vetture al giorno (certo in condizioni di impianti e approvvigionamento notevolmente migliori di oggi).

Sulla posizione assunta dall'Itavia (che fra l'altro propone di confluire nel gruppo Alitalia costituendo una società a capitale misto con partecipazione paritetica della compagnia di bandiera e dell'Itavia) e, più in generale, sui problemi posti dagli schemi delle nuove convenzioni abbiamo posto alcune domande a Corrado Perna, segretario generale della Fipa-Cgil.

Nota del Comitato regionale del PCI

Per l'Omsa positiva azione dei curatori

BOLOGNA — La nota stampa del ministero dell'Industria relativa all'incontro di giovedì 23 agosto sul problema Alfasud, Omsa Siderac è stata oggetto di un'azione di affiliazione totale al gruppo pubblico con la garanzia della regolarità dei servizi e della salvaguardia di tutti i lavoratori occupati, garanzia quest'ultima già richiesta ed ottenuta formalmente dalla Fulit il 3 agosto da parte del governo.

ne richiedono un impegno più sollecito e deciso da parte degli organi ministeriali e governativi nell'adempimento degli interventi assistenziali e di assistenza sociale e ribaditi in questa ultima riunione.

Il compagno Perna definisce « inaccettabile » la posizione dell'Itavia « che dopo aver ottenuto un allargamento della sua presenza a scapito dell'azienda pubblica, respinge la convenzione tendendo un'inammissibile manovra di compressione sulle linee maggiormente operanti del gruppo Alitalia ».

Pazzaglia espulso dalla CISNAL

CAGLIARI — Alfredo Pazzaglia è stato espulso per « indegnità » dalla CISNAL. Il provvedimento è stato adottato dal collegio dei provvisti.

Alla Malesci di Firenze 60 in cassa integrazione

FIRENZE — Da domani lunedì scatta il provvedimento di cassa integrazione per 60 dipendenti della Malesci, una fabbrica fiorentina del settore farmaceutico. Ciò nonostante i lavoratori interessati si recheranno egualmente al lavoro, rifiutando il provvedimento, con il pieno appoggio delle organizzazioni sindacali e del consiglio di fabbrica. Il giudizio verso la proprietà è assai duro: « No alla cassa integrazione », è motivato con il rifiuto al coinvolgimento in tentativi diretti a utilizzare in termini di ricambio politico le proprie responsabilità circa il permanere di strutture

nel sistema industriale del settore. Quello della Malesci è certamente il caso più evidente di una situazione difficile in cui va svolgendo tutto il settore farmaceutico in Toscana: segni di crisi si manifestano alla Manetti e Roberti, Menarini, Faloni, Biagini, e tra un stabilimento disseminati nella regione. Vertenze sono aperte ovunque: le piattaforme di lavoro sono in fase di attivazione. I dirigenti della Fulvic pongono in prelievo obiettivi che consentano di soddisfare i bisogni sanitari del paese e la salvaguardia dei livelli occupazionali.

A Vicenza i grandi gruppi ricorrono a massicce sospensioni

Come il padronato tessile intende la crisi

L'accordo alla Marzotto e le manovre intorno alla Lane rossi - La pressione per sovvenzioni statali « a pioggia » - Si tenta di eludere i problemi della riqualificazione produttiva - A cosa mirano le organizzazioni sindacali unitarie.

Dal nostro inviato

VALDAGNO — Se nessuno nell'industria italiana dorme sonni tranquilli alla vigilia di una stagione autunnale che si presenta densa di incognite, per chi opera nel settore tessile, soprattutto per i lavoratori, più che di incertezza si può già parlare di serie preoccupazioni.



Il piazzale interno della Marzotto di Valdagno

senza dei due colossi, una situazione di « paludosità » strutturale che offre ampi spazi di valutazione in questo senso e consentono anche di cogliere le non trascurabili differenziazioni che, sempre all'interno di una medesima direzione di marcia, non mancano comunque di manifestarsi nello stesso fronte padronale e, in questo specifico caso, tra padronato privato e padronato pubblico. La Marzotto appartiene infatti ai discendenti del conte Ga-

I casi della Marzotto di Valdagno e della Lanerossi di Schio offrono interessanti spunti di valutazione in questo senso e consentono anche di cogliere le non trascurabili differenziazioni che, sempre all'interno di una medesima direzione di marcia, non mancano comunque di manifestarsi nello stesso fronte padronale e, in questo specifico caso, tra padronato privato e padronato pubblico. La Marzotto appartiene infatti ai discendenti del conte Ga-

tano, grande « feudatario » della vallata di Valdagno, la Lanerossi fa parte del gruppo Tescon (ENI).

intende sospendere il 35% dei propri occupati. È una prassi consueta come si è detto, che qualcuno si è forse abituato a considerare scontata. Ma il significato che assumono tali iniziative, in questo particolare momento, va oltre le specifiche situazioni aziendali: si tratta di aspetti di una manovra — che non sfugge certo all'attenzione dei lavoratori — di dimensioni nazionali. È nota infatti la richiesta avanzata al governo dall'organizzazione degli industriali tessili perché venga dichiarata la crisi del settore e scattino, di conseguenza, i meccanismi dell'erogazione « a pioggia » dei sussidi dello Stato. Risolvere i problemi caso per caso, facendo ricorso a massicci finanziamenti pubblici senza naturalmente la corrispettiva assunzione di alcun serio impegno di sviluppo ma anzi operando all'interno di una logica di ulteriore ridimensionamento dell'occupazione: è questa, in sostanza, la linea che il padronato cerca di far passare.

trano non poca responsabilità « fatta risalire » all'esistenza particolarmente acuita di certi settori del padronato che, per tornare alla situazione del Vicentino, si identificano più con il padronato pubblico che con quello privato.

Ma è una linea che si scontra con la decisa opposizione dei lavoratori e dei sindacati. Il terreno di confronto che si vuole imporre, è da parte del movimento operaio, quello di uno sviluppo programmato, che ponga un freno allo smembramento attuale e costruisca solide basi per una ripresa. Su questo fronte punti all'attivo sono stati segnalati, ma si registrano anche brevi, molto più grave l'intenzione della Lanerossi, che

« Diversamente, e molto peggio, vanno le cose alla Lanerossi. La trattativa per gli accordi integrativi aziendali, che viene condotta al livello dell'intero gruppo ENI, è da mesi arenata e non si sfugge all'impressione — del resto avvalorata da esplicite dichiarazioni di locali esponenti politici democristiani — che vi sia chi manovra sprezzantemente, drammatizzando la crisi, per imporre, nell'ambito delle Partecipazioni statali, una ristrutturazione selvaggia

Edoardo Gardumi

A Genova l'azienda sfugge il confronto sulle scelte produttive

La Ferrotubi, una multinazionale che « evita » il sindacato

Nostro servizio

GENOVA — « Parlare di un ridimensionamento della FIT significa porre la disoccupazione in termini drammatici non solo per Sestri Levante ma anche per molti comuni piccoli e grandi della costa e dell'entroterra che gravitano nell'Imbuo produttivo del capoluogo industriale del golfo del Tigullio ».

e delle forze politiche democratiche, alla lotta che i 2.700 lavoratori stanno portando avanti ormai da tre mesi, con quasi 40 ore di sciopero. Ma alla FIT-Ferrotubi — una multinazionale a capitale italo-franco-lussemburghese, la maggiore industria privata della Liguria e la settima in Italia per la produzione di tubi, quasi quattro mila lavoratori, due stabilimenti nel Tigullio, la fondazione di Riva Trigoso ed il laminatoio di Sestri Levante, un minore a Milano per la produzione di tubi salsati e 36 punti di vendita in ogni regione d'Italia — queste cose non interessano. Agli ultimi in contri promossi dal Comune della zona non si è presentata, evitando accuratamente ogni sede di confronto con i lavoratori e le organizzazioni sindacali.

« Perché non vuoi le rispettare gli impegni presi in passato — ribattono prontamente i lavoratori del consiglio di fabbrica — e al momento del confronto la direzione della FIT preferisce le decisioni unilaterali, come il ricorso alla cassa integrazione per 650 lavoratori da metà luglio a fine dicembre, motivato dalle difficoltà del mercato e dalla recessione internazionale nel settore della siderurgia ».

« Che la nostra azienda in contri difficoltà nella collocazione del prodotto finito sia in Italia che all'estero è vero — aggiunge Castelletti, della segreteria del consiglio di fabbrica — sul mercato dei tubi c'è una forte concorrenza, soprattutto tedesca. Ma queste difficoltà possono essere superate — quando abbiamo firmato l'ultimo accordo nell'autunno dell'anno scorso l'azienda era consen-

ziente con noi — solo migliorando la qualità del prodotto finito, cioè ammodernando gli impianti e razionalizzando le varie fasi della produzione per eliminare i « tempi morti » che incidono pesantemente sui costi ».

di sinistra di Sestri Levante con una variante al piano regolatore e acquisite in base alla legge « 865 ».

alcune commesse per la SNAM. Al termine di un'assemblea con il consiglio, i lavoratori si sono presentati in azienda, limitandosi però a svolgere i lavori di pulizia e chiedendo all'azienda di discutere la piattaforma. Richiesta che la direzione non ha accettato mantenendo ferma la sua posizione e minacciando anche seri provvedimenti contro i lavoratori che non si presentassero a lavorare.

« A questo riguardo — ha affermato il compagno Caffarata del comitato di zona PCI del Tigullio — occorre analizzare con realismo la situazione produttiva, di mercato e finanziaria del gruppo FIT, per evitare quei vuoti ed errori di valutazione che finirebbero per indebolire l'azione del movimento operaio e delle forze democratiche

Renzo Fontana