Tre reparti fermi per un guasto alla verniciatura

Alla Nuova Innocenti 1200 lavoratori in integrazione

Ritardi e incompetenze all'origine del danno - Occorreranno dieci giorni per le riparazioni - Situazione pesante in tutto il gruppo Gepi-De Tomaso

Dalla nostra redazione

MILANO — Da ieri tre dei maggiori reparti della Nuova Innocenti sono fermi e 1.200 lavoratori in cassa integrazione. Oltre una settimana fa la verniciatura, uno dei punti chiave dello stabilimento, ha cominciato a «fare capricci» e a sfornare auto che, anziché un manto compatto di colore presentavano strane bolle sulla superficie della carrozzeria. Un olio usato per la lubrificazione degli impianti e contenente una sostanza non adatta alla lavorazione sembra la causa principale del guasto.

In pochi giorni lo «scarto» ha raggiunto il 50 per cento della produzione giornaliera (circa 180 vetture) e così sul piazzale di Lambrate si sono accumulate 500 macchine tutte da riportare, dopo un opportuno trattamento, alla verniciatura. E' stato solo a questo punto che la direzione ha preso rimedi. L'impianto è stato fermato e la produzione a valle e a monte sospesa.

Il ritardo nel prendere una decisione che era ormai obbligata, è pari se non superiore all'incompetenza che ha causato il guasto tecnico alla verniciatura. Ora, attorno ai macchinari, stanno lavorando i tecnici. Si parla di due tre, ma anche di oltre dieci giorni necessari per riportare l'impianto alla massima efficienza. Di certo, il consiglio di fabbrica ha già invitato tutti i 1200 lavoratori in cassa integrazione a tornare al proprio posto il 10 ottobre prossimo.

Tutto a posto quindi, nonostante la preoccupazione che anche questo piccolo infortunio finisca per avere tempi lunghi di soluzione? E' quanto vorrebbe far credere l'azienda che si è affrettata a minimizzare l'episodio, forse per far dimenticare la realtà esistente nel gruppo, le preoccupazioni di cui da tempo si sono resi interpreti i lavoratori e i sindacati. Nella situazione estremamente pesante che esiste nelle fabbriche che sono direttamente o indirettamente sotto il controllo dell'industriale italo-argentino De Tomaso, la Nuova Innocenti di Milano e la Maserati di Modena sono proprio i punti di maggiore crisi, ma non scoppiano di salute neppure la Benelli di Pesaro, per la quale la direzione ha chiesto altri quindici giorni di cassa integrazione guadagni, e la Guzzi, che vive alla giornata ed è priva di sicure prospettive per l'avvenire.

Nelle fabbriche del gruppo Gepi - De Tomaso da tempo, proprio per richiamare la direzione alla necessità di un confronto, è aperta una vertenza. I lavoratori hanno terminato di effettuare le sei ore di sciopero decise dal comitato di coordinamento del gruppo. Oggi a Modena si riunisce nuovamente l'organismo rappresentativo di tutti i consigli di fabbrica. Le maggiori preoccupazioni vengono dalla lentezza esasperante con cui gli accordi sottoscritti per la Nuova Innocenti e per la Maserati vengono applicati. Anzi, parlare di ritardi è improprio.

Il piano di ristrutturazione e di riconversione della Nuova Innocenti è ancora tutto «top secret». I corsi di riqualificazione professionale per circa mille lavoratori che devono essere addestrati per la produzione di moto sono partiti in questi giorni, con un anno di ritardo. Alla Maserati, dove lo stato di abbandono e una serie di inefficienze di direzione hanno ridotto la produzione ad una vettura e mezza al giorno contro le tre previste, De Tomaso non ha ancora deciso di utilizzare i cinque miliardi di finanziamento agevolato che sono già stati messi a sua disposizione. Ma la mancanza del «piano moto» per la Nuova Innocenti — per non parlare di quello per i veicoli industriali che doveva costituire l'ultima tappa della riconversione e di cui nessuno più parla —, la grave situazione alla Maserati non sono fatti «estranei» al resto del gruppo. Guzzi e Benelli, pure esse produttrici di moto, dovranno sicuramente concordare con le altre fabbriche del gruppo i loro piani produttivi.

Gli interrogativi, che riguardano quindi il futuro produttivo di tutte le aziende del gruppo ma anche le prospettive del mercato nel settore delle moto, la ricerca necessaria per far fronte ad una concorrenza agguerrita com'è quella giapponese, le possibilità di sbocco sui mercati esteri, non vengono chiariti da De Tomaso, che si rifiuta con speciose argomentazioni di iniziare il negoziato, ma neppure da quei ministri, e ci riferiamo a quelli del Lavoro e dell'Industria, che si erano resi garanti degli impegni assunti al momento della firma degli accordi e del buon uso, che si sarebbe fatto dei finanziamenti pubblici. E nemmeno dalla Gepi che pure detiene il pacchetto di maggioranza della Nuova Innocenti e della Maserati e in pratica, del gruppo.

Alla lotta che continua nelle fabbriche (lunedì è prevista un'assemblea aperta alla Benelli di Pesaro), sindacati e lavoratori hanno deciso di affiancare altre iniziative per sollecitare e sbloccare la situazione anche a livello politico. A Milano, ad esempio, è previsto un incontro con le forze politiche e i parlamentari della regione.

Bianca Mazzoni

Governo invitato a rispondere sulla «Condotte»

ROMA — I deputati comunisti Margheri e Gambolato hanno chiesto al ministro delle Partecipazioni statali «urgente risposta» alle numerose sollecitazioni parlamentari a chiarire la progettata vendita della società Condotte d'Acqua. I parlamentari ricordano la tortuosità della vicenda, in particolare l'impegno assunto a suo tempo dall'IRI nell'edilizia ed ora almeno in parte rinnegato, chiedendo un dibattito parlamentare.

Trattative fra la Lega e Duina Tubi

ROMA — L'ufficio stampa della Lega nazionale delle cooperative, precisa che «sono in corso incontri tra delegazioni della Lega e della Duina Tubi per approfondire e chiarire i reciproci rapporti. Ciò allo scopo di fornire i più ampi elementi di giudizio agli organi dirigenti della Lega cooperative, i soli competenti a decidere in merito all'operazione stessa».

Saranno pagati ma in ritardo i salari nelle aziende Unidal

MILANO — Assemblee nelle fabbriche del gruppo, delegazioni alla Regione, manifestazioni fuori e dentro gli stabilimenti: questa la risposta dei lavoratori dell'Unidal (ex Motta e Alemagna), l'altra sera e ieri, dopo che la direzione aveva informato tutte le maestranze che non era in grado di pagare gli stipendi.

Alla Regione, dove i dirigenti della Filia (Federazione alimentaristi) milanese e rappresentanze dei consigli di fabbrica, si sono incontrati nella prima mattinata di ieri con l'assessore al Lavoro Vertemati, è stato possibile, dopo una serie di telefonate al ministero del Bilancio e all'Intersind, sbloccare la situazione.

Il ministero ha garantito un intervento nei confronti delle banche che consenta nuovo accesso al credito per l'Unidal. Le spettanze dei lavoratori saranno liquidate entro i primi giorni della prossima settimana e un comunicato della direzione dell'Unidal, affisso ieri pomeriggio nelle aziende, conferma l'impegno.

Ma oltre la giusta preoccupazione che gli stipendi non vengano garantiti ad ogni scadenza lavoratori e sindacati manifestano perplessità sull'effettiva volontà politica del ministero del Bilancio di garantire, come previsto, il regolare svolgimento della produzione per tutto l'esercizio provvisorio deciso dopo la messa in liquidazione della società. Si parla di cassa integrazione per mancanza di materie prime, singoli dirigenti troppo spesso sono obbligati a farsi carico personalmente di iniziative e di impegni che dovrebbero essere assunti dalla direzione.

Nella foto: una recente manifestazione dei lavoratori dell'Unidal

posta pensioni

Si esaminano le domande del 1975!

L'11 gennaio 1975 ho presentato domanda alla Commissione provinciale INPS di Grosseto per la ricostruzione del rapporto assicurativo ai sensi dell'art. I della legge n. 36 del 15 febbraio 1974. Mi risulta che detta Commissione nel gennaio o febbraio 1976 ha trasmesso la pratica con parere favorevole alla Commissione centrale. Come stanno le cose?

IGINO TORRITI
Ortebello (Grosseto)

La segreteria della Commissione centrale istituita presso il ministero del Lavoro per l'esame delle domande degli ex perseguitati politici, ci ha fatto presente che attualmente sono in corso di istruttoria le domande pervenute dall'INPS nel mese di novembre 1975. Poiché, ci dicono, l'esame viene effettuato rispettando scrupolosamente l'ordine di arrivo delle domande, salvo casi gravissimi ampiamente documentati, tenuto conto della pausa estiva abbiamo motivo di ritenere che la sua domanda sarà esaminata verso la fine di quest'anno. Questo ritardo sembra sia dovuto al fatto che la Commissione è stata costituita un anno dopo dalla pubblicazione della legge sulla Gazzetta Ufficiale e le sedute per l'esame delle domande si tengono appena tre volte a settimana.

Ciò che consigliamo di fare

Il Comune di Piano di Sorrento, presso il quale mio marito ha prestato servizio per 12 anni, ha inviato all'INADEL, fin dal 22-11-1975, la documentazione necessaria per la liquidazione dell'indennità-premio di servizio. L'8 novembre 1976 il Comune stesso ha trasmesso alla prefettura di Napoli la documentazione per la liquidazione della pensione privilegiata. Non ho avuto alcuna comunicazione.

ANNA PENNA
ved. MASTROMANO
P. di Sorrento (Napoli)

La CPDEL è ancora in attesa del parere della prefettura di Napoli in merito alla concessione della pensione privilegiata. Poiché i documenti, a suo tempo, richiesti non risultano ancora pervenuti alla CPDEL, per far prima ti consigliamo, se non lo hai ancora fatto, di inviarli tu direttamente alla Cassa di Previdenza per i dipendenti da Enti locali - Divisione VI indiretta *sita in via Cristoforo Colombo n. 44 - Roma. Per quanto riguarda, poi, l'indennità di buona uscita, il 6 dicembre 1976 l'INADEL ha scritto alla CPDEL per sapere se per il tuo defunto marito sussistono o meno i requisiti per il diritto a pensione. La CPDEL a tutto oggi non ha ancora risposto, forse perché attende a sua volta la risposta della prefettura di Napoli, presso la quale ti consigliamo di rivolgerti per le sollecitazioni del caso.*

L'INPS di Napoli ci fa sapere

Il 30-9-1976 inoltrai all'INPS di Napoli la domanda di pensione ed il 10 novembre dello stesso anno mi fu comunicato l'accoglimento e inviato un assegno di poco più di lire 93.000. Da tale data a tutt'oggi non ho percepito altro.

V. AMBROSECCHIO
Boscoreale (Napoli)

L'INPS di Napoli ci ha fatto presente che recentemente li è stato inviato un assegno del Credito Italiano il cui importo è relativo al periodo dal 1-11-1976 al 31-8-1977. Con tale assegno, ci dicono, devi ritenerti soddisfatto a tutto agosto scorso. Se non hai già riscosso detto assegno riscrivici.

* * *

Sono una pensionata dell'INPS rimasta vedova fin dallo scorso ottobre. In attesa della nuova pensione, in quanto anche mio marito era pensionato dell'INPS, è stato sospeso ogni pagamento in mio favore da sette mesi e, tranne un acconto non ho percepito altro.

LUCIA BERARDI
Napoli

Poiché l'INPS di Napoli ci ha riferito che in questi giorni il Centro elettronico di Roma ha restituito gli elaborati della tua pensione, abbiamo motivo di ritenere che a quest'ora tu hai già ricevuto il libretto e gli arretrati. Nel caso ciò non si fosse ancora verificato interpellaci di nuovo.

a cura di F. Vitoni

Mentre sulla vicenda permangono ombre e reticenze

Una indagine della magistratura sui fatti dell'Afo/5 di Taranto

Silenzio dell'Italsider sulle reali cause dei danni all'impianto - I sindacati per una commissione paritetica d'inchiesta - L'azienda sostituirà la campana rotta

TARANTO — La vicenda dell'«Afo-5», il più grande altoforno dell'Italsider di Taranto, si aggroviglia sempre più, mentre la direzione aziendale e il vertice del gruppo pubblico continuano a evitare di rispondere ai numerosi e circostanziati interrogativi che da più parti si levano, soprattutto in seguito all'annunciata fermata dell'impianto per la sostituzione di una campana rottasi durante la normale attività del forno.

Finora da parte aziendale si sono avuti solo tardivi comunicati con sommarie informazioni di danni che, comunque, hanno fatto piazza pulita della ridda di ipotesi che davano addirittura in 200 miliardi la somma necessaria per ovviare allo «shock termico» che l'impianto avrebbe subito. Non si è mai detto chiaramente, però, se i danni, accertati (l'ultima cifra ufficiale è di 6 miliardi) o accertabili, siano conseguenza o meno della forma di lotta — certamente sbagliata, e immediatamente condannata dai sindacati — attuata da 210 lavoratori di una ditta appaltatrice, la Belleli: il blocco parziale dei binari sui quali vengono trasportate le materie prime necessarie per l'attività produttiva dell'altoforno.

Il silenzio dell'Italsider non aiuta a smontare la campagna che alcuni organi di stampa e forze politiche conservatrici stanno portando avanti contro le conquiste del sindacato, in particolare il diritto di sciopero. In questo quadro, forti preoccupazioni determina l'iniziativa giudiziaria di ordinare un'indagine suppletiva affidata, pare, alla squadra politica della polizia di Taranto che già ha redatto e inviato alla magistratura un rapporto sulla protesta attuata dai lavoratori della Belleli.

Se l'indagine si proponesse di chiarire i reali termini della vicenda aiuterebbe a fugare ombre e reticenze. Tanto più che gli stessi sindacati tarantini hanno esplicitamente chiesto un incontro ufficiale con l'azienda per fare il punto della situazione e per concordare, eventualmente, una commissione paritetica d'inchiesta sul comportamento dei lavoratori della Belleli e sulle decisioni assunte dall'Italsider in quei giorni.

Intanto, la campagna non è ancora cessata. Anzi, la iniziativa della magistratura ha fornito l'occasione per ulteriori deformazioni e strumentalizzazioni non basate su elementi certi, giacché sull'indagine giudiziaria vige il segreto istruttorio, bensì su voci, ipotesi e congetture che proprio il silenzio degli organi pubblici alimenta. E' il caso del quotidiano locale «Il Corriere del Giorno», che ieri ha scritto: «non va dimenticato che a guidare i 210 della Belleli, a quanto pare, sarebbero stati notati molti delegati sindacali della FIOM e della UILM». La realtà invece, è che proprio i delegati sindacali sono intervenuti perché cessasse quella forma di lotta sbagliata.

C'è, infine, da segnalare un atteggiamento dell'Italsider che ingarbuglia ancora di più le acque. Il consiglio di fabbrica della Sidermontaggi, che in passato ha sempre operato i lavori di sostituzioni delle campane di altoforni dell'Italsider di Taranto, ha saputo che per l'«Afo-5» la sostituzione sarà fatta direttamente dall'azienda che pure non ha mezzi e tecnici idonei, come denuncia un documento del Consiglio di fabbrica.

I lavoratori della Sidermontaggi rilevano, inoltre, che in passato sostituzioni di campane si sono rese necessarie «dopo solo pochi mesi di attività» degli altoforni per guasti «che non potevano certo essere addebitati ai lavoratori».

Si impone, allora, come rileva la Federazione comunista tarantina, «un'esigenza di chiarezza da parte dell'Italsider, con dati tecnici precisi che mettano fine alle ambiguità». Anche il socialista Signorile, parlando ieri a Taranto, ha chiesto «alla dirigenza Italsider la stessa lealtà che le forze politiche e sindacali hanno dimostrato non chiedendo capri espiatori per la grave crisi finanziaria della Finsider e dell'Italsider.

Cosa ha veramente detto Benvenuto?

«Caro direttore, l'*Unità* di ieri, 29 settembre, nel fare il resoconto delle manifestazioni per lo sciopero delle partecipazioni statali sostiene che vi sono state delle discrepanze tra le affermazioni fatte da Benvenuto a Genova e la sintesi del suo intervento diffusa dalle agenzie. Di qui l'invito al segretario generale della UIL a dire «il perché di questa sua uscita». Secondo quanto si legge sul giornale da te diretto le indicazioni economiche contenute nel documento programmatico dei sei partiti sarebbero state valutate positivamente dalla Federazione CGIL-CISL-UIL e questo fatto sarebbe stato addirittura rilevato da Benvenuto nel suo comizio.

«Sono in grado di precisarti che Benvenuto non ha detto che le indicazioni sono state valutate positivamente dalla Federazione unitaria. Né poteva dirlo perché — contrariamente a quanto mostra di ritenere il redattore che ha compilato la notizia — la federazione unitaria non ha mai espresso una valutazione positiva di quel documento. Sarebbe utile che l'*Unità* ne informasse i suoi lettori perché già altre volte, su altri giornali, è capitato di leggere affermazioni di questo genere. Non deve essere quindi Benvenuto a dire il perché di questa sua uscita, bensì il redattore che ha compilato la notizia a dire il perché di questa sua disinformazione. Quanto al resto è evidente che un comunicato stampa deve esprimere in sintesi ciò che viene detto nell'arco di un comizio. Ma il senso politico è perfettamente coincidente. Sorprende solo che un giornale come l'*Unità* faccia ricorso a forme, così grossolane di denigrazione. Ti ringrazio per la pubblicazione. Cordiali saluti

Aldo Canale
Capo Ufficio Stampa»

Pubblichiamo per dovere di cortesia la lettera del capoufficio stampa della UIL. Non vediamo, infatti, dove sia la denigrazione. Sulla base delle nostre informazioni, abbiamo rilevato una contraddizione tra quanto Benvenuto ha detto a Genova e la sintesi del suo discorso inviata ai giornali e alle agenzie di stampa. E ci è sembrato giusto registrarla. Per quel che riguarda il giudizio del sindacato sull'intesa e sulle linee di politica economica contenute nel programma, rinviamo al documento approvato il 23 giugno dall'assemblea delle strutture della Federazione CGIL, CISL, UIL, nel quale si assume una «posizione costruttiva» e si sottolinea «il grande valore politico della iniziativa dei partiti». Ma non vogliamo rinfocolare inutili polemiche. Ciascuno è libero di avere le sue idee e di esporle in qualsiasi modo. Non attribuiamo, d'altra parte, grande importanza all'episodio, anche perché è noto che Benvenuto ha sostenuto spesso posizioni le più diverse.

Inviate le richieste al governo

I sindacati aprono la vertenza per la riforma delle FS

ROMA — La Federazione unitaria ferrovieri ha formalmente aperto la vertenza per la riforma istituzionale dell'azienda delle FS, il suo sganciamento dal settore della pubblica amministrazione e l'istituzione di un premio di produzione per la categoria. Su queste richieste le segreterie del Sfi-CGIL, Saufi-CISL e Siuf-UIL hanno sollecitato ieri, con una lettera al presidente del Consiglio, un incontro urgente con il governo per «acquisire un pronunciamento politico sull'insieme dei problemi indicati e per definire una sede adeguata di trattative».

Le richieste della Federazione di categoria muovono dalle indicazioni formulate dai sindacati nell'incontro con il governo del 12 settembre circa la necessità di arrivare ad una riforma istituzionale delle aziende autonome dello Stato, prima fra tutte quella ferroviaria, e dalle successive elaborazioni e precisazioni del direttivo nazionale dei tre sindacati ferrovieri del 19 e 20 settembre. Il motivo per cui Sfi, Saufi e Siuf ritengono che «il problema della riforma vada affrontato con assoluta urgenza e priorità e con la piena disponibilità a risolverlo» va ricercato, si afferma nella lettera a Andreotti, nella «grave situazione in cui versa l'azienda ferroviaria, che di fatto è incapace di far fronte alle crescenti esigenze del traffico merci e viaggiatori».

Dal 18 al 20 ottobre a Riccione si terrà l'assemblea nazionale dei quadri e dei delegati ferroviari che dovrà definire, in tutti i suoi aspetti, la piattaforma della vertenza e le eventuali forme di lotta in caso di «tentennamenti o rinvii del governo».

Agitati i mercati valutari

Ribassa il dollaro consolidando il marco e la lira

ROMA — Il ribasso del dollaro nei cambi internazionali continua a regolare le altre valute. Ieri la pressione si è spostata sul marco che è salito a 382 lire. Il prezzo dell'oro è salito a 154 dollari per oncia. La lira, agganciata al dollaro USA, col quale ha quotato ieri 882 lire, perde posizioni nei confronti delle altre valute europee: il franco francese ha toccato ieri le 180 lire.

L'andamento del dollaro consente alla Banca d'Italia di accrescere le riserve mentre la posizione di mercato della lira è solida. Sul modo in cui sarà utilizzata questa congiuntura valutaria favorevole, ai fini di migliorare le esportazioni, dovrà pronunciarsi in questi giorni il Comitato interministeriale per la politica economica estera che ha davanti a sé ingenti richieste di assistenza finanziaria ai programmi all'estero. Si tratta di dare la precedenza a iniziative che fanno affluire effettivamente e rapidamente ordinativi all'industria. All'attività del CIPES è legato anche il funzionamento della Sezione autonoma credito all'esportazione-SACE la cui entrata in attività, presso l'INA, ha suscitato fin dall'inizio preoccupazioni. L'on. Pollidoro (PCI) in una interrogazione chiede al ministro del Commercio Estero di chiarire quali criteri sono stati seguiti nella formazione dell'organico della SACE. L'interrogante si riferisce agli impegni che furono assunti, a questo proposito, in sede parlamentare. Spetta al Comitato dei ministri controllare la SACE ma al ministero, in particolare, rispondere complessivamente della produttività con cui vengono impiegate le non illimitate possibilità di sostegno alle esportazioni.

Anche la zootecnia può occupare giovani

ROMA — Dallo sviluppo della nostra zootecnia possono venire vantaggi non solo alla nostra bilancia agricolo-alimentare, ma alla stessa occupazione giovanile. Il ministro Marcora calcola che almeno 5 mila giovani tecnici potrebbero essere utilizzati, avvalendosi delle norme previste dalla legge sulla occupazione giovanile, in iniziative volte ad aumentare il tasso di fertilità delle vacche e dimezzare la mortalità neonatale, attraverso la quale oltretutto si aumenterebbe di circa 900 mila capi la disponibilità annua di vitelli.

Questa previsione il nostro ministro dell'agricoltura l'ha fatta intervenendo ieri mattina all'assemblea annuale dell'AIA, l'Associazione Italiana Allevatori nella quale si ritrovano assieme Confagricoltura, Coldiretti e Alleanza dei Contadini.

Per contro, da una caduta ulteriore della produzione zootecnica (in un arco di sei anni sono state chiuse ben 140 mila stalle) potrebbero venire seri guai anche dal punto di vista occupazionale. Il presidente dell'AIA Venino nella sua relazione ha ricordato che, se per ipotesi la produzione nazionale subisse una contrazione, tutt'altro che impossibile, di mille miliardi (cioè se dagli attuali 6 mila miliardi si passasse a 5), in questo caso la perdita di posti di lavoro assommerebbe a 230 mila unità, tra settore agricolo e settore industriale ad esso collegato.

Incontro fra FLM e PCI Delegazioni alla Camera

ROMA — Una delegazione della Direzione del PCI guidata dal compagno Giorgio Napolitano, si è incontrata con una delegazione della FLM e di rappresentanti dei consigli di fabbrica sui problemi della cantieristica.

Durante l'incontro è stata presa in esame la grave situazione produttiva e occupazionale del settore. Sono stati denunciati gli atteggiamenti di chiusura, le manovre e i ritardi da parte delle aziende nel presentare i programmi produttivi del '78 e nel dare una risposta positiva alla vertenza.

Sia da parte del PCI, sia da parte delle organizzazioni sindacali è stata espressa la convinzione che occorre avviare sollecitamente un risanamento e un rilancio dell'industria cantieristica, non attraverso una politica assistenziale, ma sulla base di un programma di settore, fortemente ispirato a indirizzi meridionalistici e nell'ambito della legge sulla ristrutturazione e riconversione industriale, così come è stato stabilito nello accordo programmatico dei partiti democratici. Anche gli interventi più immediati che potrebbero rendersi necessari devono essere collocati in questo quadro.

Intanto, ieri la FLM e delegazioni di cantieristi si sono recati alla Camera dove sono stati ricevuti dalla Commissione trasporti, il cui presidente, Libertini, ha detto che entro la fine di ottobre la commissione può discutere la legge per i crediti e le sovvenzioni ai cantieri. Il gruppo comunista, dal canto suo, ha annunciato che presenterà entro il 15 ottobre le sue proposte in commissione. Inoltre la commissione trasporti ha chiesto al ministro la sospensione dei provvedimenti di cassa integrazione.

Per salvare il settore dalla crisi, consolidarlo e razionalizzarlo

Subito il piano per i cantieri navali

Le notizie che giungono di giorno in giorno attestano che la situazione dei cantieri italiani va aggravandosi precipitosamente. E' possibile che nelle decisioni assunte da alcune direzioni aziendali per la sospensione del lavoro in molti reparti vi siano forzature strumentali: e queste forzature vanno respinte con decisione. Ma, in ogni caso, è vero che il livello delle commesse declina, e che l'occupazione è direttamente minacciata su larga scala, da Monfalcone a Palermo, da Venezia a Livorno. Gli elementi che sono in mio possesso, per l'incarico che ricopro di presidente della Commissione Trasporti della Camera, mi consentono di dire che la prospettiva è seria e minacciosa, e richiede misure urgenti e drastiche. Questa segnalazione, con un invito dettagliato a provvedere, è stata fatta dalla Commissione Trasporti della Camera al presidente Andreotti e ai ministri responsabili. Ciascuno deve assumersi le sue responsabilità.

Bisogna però a questo punto disperdere alcuni luoghi comuni, secondo i quali la cantieristica italiana sarebbe un ramo secco per il quale non è bene sprecare tempo e danaro. Vi sono, certamente, serie difficoltà oggettive, ed è altrettanto vero che determinate prospettive del passato sono cadute. Vi è così la riduzione ai minimi termini del trasporto passeggeri via mare, soppiantato, soprattutto sulle medie e lunghe distanze, dal trasporto aereo; vi è stata, e in parte ancora ha il suo peso, un eccesso di capacità produttiva mondiale rispetto alla domanda; sul mercato si sono affermati, a partire dal Giappone, concorrenti giganteschi e attrezzati che hanno acquisito quote decisive di quella domanda; e infine, c'è la struttura complessiva della cantieristica italiana, irrazionale e antieconomica. Ogni politica seria e non avventuristica deve partire da questi dati di fatto.

Ma c'è il rovescio della medaglia. Non è vero che vi sia un declino su tutta la linea della domanda. In molti settori è vero il contrario. Non si richiedono più le tradizionali navi passeggeri, e il mercato delle superpetroliere si è ristretto di colpo; ma vi è una forte domanda di traghetti, e per le merci una produzione specializzata, che si innesti nelle nuove tecnologie — a partire dai «containers» — ha forti prospettive. Un pessimismo cosmico ci conduce al suicidio, mentre una iniziativa coraggiosa nei settori giusti può darci frutti copiosi.

Non solo il ruolo della nostra flotta va declinando rispetto al tonnellaggio trasportato nel mondo, ma le navi nostre non coprono che una parte della domanda italiana di trasporto. Basterebbe difendere la nostra quota del naviglio mondiale, e cercare di coprire la domanda nazionale per dare alla cantieristica nuovo spazio. E' vero che i nostri costi sono poco competitivi, non solo rispetto a quelli giapponesi (che battono tutti), ma anche rispetto alle offerte di altri paesi. Tuttavia a questo riguardo, per evitare pericolose banalità, occorre ricordare due cose. La prima è che tutti i paesi, compreso il Giappone, praticano ormai su questo mercato una spietata politica di «dumping», avvalendosi di sovvenzioni e di sussidi governativi, e offrendo prezzi sottocosto. Si è arrivati a tal punto che perfino la CEE non solo tollera ma sollecita dai paesi membri una pratica di sovvenzioni e di aiuti ai cantieri, senza di che la cantieristica comunitaria sarebbe spazzata via. In secondo luogo nessuno pretende che i cantieri italiani restino così come sono. E' certo che essi vanno razionalizzati e riorganizzati da molti punti di vista: rispetto alle nuove esigenze della domanda, rispetto alla necessità di specializzazione, e infine per adeguarli alla tecnica produttiva coordinata e concentrata che vi è ormai altrove, con linee produttive verticalizzate e così via.

Il piano dei cantieri, che i sindacati sollecitano addirittura con una vertenza nazionale, e che il Parlamento da un anno chiede al governo, significa proprio questo. Nessuno d'altronde pensa ai cantieri navali come a un settore da espandere, o nel quale si possa praticare una strategia aggressiva di investimento. L'obiettivo è quello del consolidamento, della razionalizzazione. Ma ciò che ovvi sta accadendo è una rotta disordinata, nella quale vengono sacrificati follemente l'occupazione dei lavoratori, possibilità di difesa e consolidamento della base produttiva, e importanti afflussi di divisa pregiata dall'estero. Il disordine, l'abbandono non sono mai una politica, anche quando sono mascherati da discorsi sapienti sulla crisi mondiale e sulla limitatezza delle nostre risorse.

Due ordini di questioni si pongono come urgenti. La prima è, appunto, il piano della cantieristica, che deve impegnare direttamente l'IRI, ma che è una responsabilità collegiale del governo e delle forze politiche. D'altronde se ne parla anche nell'accordo tra i sei partiti dell'arco costituzionale; dunque è tempo di passare dalle parole ai fatti.

In secondo luogo occorre dare alla nostra cantieristica, che è nuda, la corazza che altri hanno. Si è esaurita la legge sul credito navale, che era anche fatta male; questo vuoto ci espone in modo particolarmente grave ai colpi della concorrenza estera, sostenuta da un credito efficiente. Si è esaurita anche la legge 878, che dava ai cantieri quelle sovvenzioni che, come ho detto, gli altri paesi hanno. Questi due strumenti vanno rimessi in funzione, e riformati per eliminare i gravi difetti che si sono constatati. Nel luglio scorso il ministro Ruffini dichiarò alla Commissione Trasporti che quei provvedimenti ci sarebbero stati consegnati in Parlamento entro ottobre. Deve essere chiaro che questa scadenza va mantenuta, e per entrambe le misure. Il Parlamento, consultando sindacati e forze economiche, valuterà poi le misure e con rapidità deciderà le modifiche che fossero necessarie. Ma non si può perdere altro tempo.

Se le misure per la sospensione dei lavoratori saranno attuate, le organizzazioni sindacali hanno dichiarato che intendono fare entrare egualmente i lavoratori sospesi nei cantieri. In questo modo intendono forzare con la lotta quelle soluzioni che da troppo tempo sono accantonate. Desidero ribadire che questa iniziativa è legittima da ogni punto di vista, e che se si vuole evitarla, c'è soltanto da mantenere gli impegni in modo tempestivo ed efficace. Per realizzare questi impegni è bene si sappia che il Parlamento è in grado di adottare procedure rapidissime.

Lucio Libertini