l'Unità / domenica 15 ottobre 1978

Scoppiano le prime polemiche sui contratti

...intanto vediamo se aprono nuovi spazi all'occupazione

Le principali categorie dell'industria (metalmeccanici, chimici, edili) e dell'agricoltura (braccianti) hanno appena messo a punto le loro ipotesi di piattaforma e già infuria la polemica sui contratti. I punti sui quali si concentra il dibattito sono, naturalmente, l'orario di lavoro; il salario e, in particolare, la riforma degli scatti di anzianità. Ma sarebbe riduttivo limitarsi ad una contesa su questo o quell'aspetto particolare. Ben altri e molto complessi sono, infatti, i problemi con i quali il sindacato, anche attraverso i contratti, è chiamato a fare i conti.

Intanto, è in corso un vasto processo di ristrutturazione e riconversione dell'industria e dell'economia il cui esito non è del tutto scontato. Si è trattato, certo, di un riadattamento «spontaneo» alle mutate ragioni di scambio internazionali, come sostiene Carli, ma è stata anche una risposta (sia pure distorta) alle sollecitazioni provenienti dalle lotte operaie. Così, da un lato dentro le imprese maggiori e più avanzate massicci investimenti tecnologici hanno aumentato la produttività potenziale riducendo gli addetti, dall'altro il ciclo produttivo si è sempre più frantumato, spostandosi fuori dalla fabbrica, nel vasto tessuto delle piccole e medie aziende, non a caso il più dinamico in tutti questi anni.

Anche in conseguenza di ciò, oltre che per le caratteristiche più generali della crisi, l'industria manifatturiera (soprattutto quella con oltre 50 dipendenti) non attrae occupazione.

Un esercito sempre più vasto di nuove leve di giovani resta fuori dalle fabbriche e molto spesso fuori dal lavoro regolare, mentre si ingrossano le fila dei precari, il mercato del lavoro si segmenta aumentando le spinte disgregatrici.

La scarsa capacità espansiva dell'industria compromette in modo serio le possibilità di sviluppo del Mezzogiorno. Tutti i dati della ripresa in questi mesi indicano che il divario tra nord e sud si sta approfondendo, sotto ogni punto di vista.

La complessiva tenuta della classe operaia occupata come livello di reddito e di occupazione, nonostante la crisi, è stata un grande risultato delle lotte, ma ha lasciato aperti vecchi problemi e ne ha creati di nuovi. Così, i «garantiti» tendono ad essere sempre più assediati da masse di lavoratori instabili. Quando ormai sette milioni sono gli addetti all'industria e quasi altrettanti, secondo le più recenti stime, sono i sottoccupati, i disoccupati, i giovani, quel vasto mondo sotterraneo che lavora a domicilio, a tempo parziale, o nelle bottegucce, non si può più guardare solo dentro le grandi fabbriche; anzi, occorre allargare e aggiornare lo stesso concetto di classe operaia. E' a questi nuovi settori che bisogna rivolgersi innanzitutto per saldare un fronte che rappresenti davvero tutto il lavoro subordinato, in ogni sua espressione.

Anche i contratti possono essere uno strumento per saldare finalmente queste «due società». Come? Innanzitutto se si tiene fermo che l'asse dei prossimi rinnovi è la conquista di nuovi poteri di intervento sulla riconversione e sul mercato del lavoro, dentro le fabbriche e nel territorio. E se protagonisti veri delle lotte diventano i giovani e i disoccupati, non perché partecipano a qualche corteo, ma perché dentro le piattaforme c'è davvero posto per loro.

L'orario di lavoro può diventare un momento di questa strategia se eventuali riduzioni del tempo che ciascuno trascorre in fabbrica si sposano con l'allargamento della capacità produttiva (aumentando ad esempio i turni), se la manovra viene concentrata nel Mezzogiorno, l'area in cui l'occupazione deve aumentare, se questa operazione viene compiuta in modo articolato, calandosi nella realtà dei singoli settori e delle singole aziende.

La strada di una riduzione indiscriminata, invece, non porterebbe molto lontano, non solo perché non c'è nessun automatismo tra minore orario e aumento degli occupati e sarebbe, quindi, una rivendicazione che interessa soprattutto il Nord, non solo perché in Europa saremmo soli (come ha dimostrato il convegno internazionale della CISL), ma anche perché spingerebbe le imprese sempre più verso il decentramento e gli operai verso il secondo lavoro.

Ma un contratto che punti davvero ad aprire anche nell'industria spazi nuovi per l'occupazione deve muoversi concretamente anche su una linea di riforma del salario, tendendo ad eliminare gli automatismi (all'infuori della scala mobile) che rendono la busta paga sempre meno controllabile dal sindacato. La struttura del costo del lavoro è diventata una delle barriere principali che ostacolano l'ingresso di nuove leve operaie. Molto si è scritto e parlato sulla necessità di aumentare il salario diretto e ridurre quello indiretto; metalmeccanici e chimici cominciano a fare i primi passi, ma resta aperta la questione di avviare una grande riforma retributiva come obiettivo vitale per il movimento sindacale.

Ecco, quando da domani nelle fabbriche si cominceranno a discutere le ipotesi di piattaforma, questi saranno i parametri da tenere presenti per giudicare se le richieste sono valide o no. Non spetta né ai giornali né al governo dare i voti; la verifica da fare è un'altra: bisogna chiedersi se i nuovi contratti affrontano i problemi nuovi aperti dalla crisi, se sono all'altezza della domanda di cambiamento sociale o se si muovono lungo una strada tutto sommato tradizionale e meno ambiziosa. In questo secondo caso, sì, potrebbero dare il via al ripiegamento del sindacato su se stesso.

Stefano Cingolani

Cos'è realmente la proposta dei metalmeccanici

La presentazione delle proposte per la piattaforma contrattuale dei metalmeccanici ha suscitato una reazione vivamente negativa della Confindustria, come è del tutto logico, perché mai il rinnovo dei contratti è stato un momento pacifico, senza conflitti tra lavoratori e padronato. Ma le polemiche e le interpretazioni tendenziose sono venute anche da altre parti: secondo «*la Repubblica*», ad esempio, la proposta di piattaforma è puro massimalismo rivendicativo che fa saltare la linea dell'EUR. Qualche precisazione in merito è ora opportuna.

La piattaforma assume come obiettivi politici esattamente quelli dell'EUR — occupazione e Mezzogiorno — e propone in rapporto ad essi le sue rivendicazioni in tema di intervento sulla politica industriale e di controllo sugli investimenti, sui programmi aziendali, sul mercato del lavoro, sull'organizzazione del lavoro. Questi elementi, insieme a quelli relativi alla professionalità, sono la base della ipotesi per il nuovo contratto. In essa si tenta di raccogliere ed esprimere in rivendicazioni più avanzate quei fondamenti di potere contrattuale, di nuovi sviluppi dell'organizzazione del lavoro, di partecipazione operaia nelle aziende, che provengono dall'esperienza sindacalmente e politicamente più importante propria dei metalmeccanici.

Dentro questo quadro va inserita la questione degli orari e la portata delle rivendicazioni salariali.

Sugli orari, vi sono stati negli organismi nazionali del sindacato dei metalmeccanici, come più in generale, una discussione e un confronto difficile fra varie tesi solo schematicamente riducibili a due. La prima sostiene che la riduzione di orario, per avere effetti in primo luogo sull'occupazione, in particolare nel Mezzogiorno, è una rivendicazione che va posta nelle specifiche situazioni aziendali e di determinate lavorazioni, associando un orario ridotto a un ampiamento dell'utilizzazione degli impianti e anche una diversa articolazione dei turni realizzandola particolarmente dove le condizioni di lavoro sono più gravose.

La seconda ha posto l'esigenza di una riduzione generalizzata dell'orario già in questi rinnovi contrattuali su tutta l'area della categoria.

Nel dibattito e nella proposta di piattaforma si è realizzato un superamento delle rispettive posizioni, un punto di incontro che in ogni caso *non propone la riduzione di orario in questo contratto e per tutta la categoria*, ma solo in lavorazioni e settori che ne costituiscono parte notevolmente limitata, escludendo di fatto l'insieme delle piccole e medie imprese. Ma, in particolare, si propone l'esigenza di ridurre l'orario nelle grandi aziende del sud, bloccando le produzioni delle parallele aziende del nord e, soprattutto, come diritto di contrattazione settoriale e aziendale in relazione a una serie di specifiche necessità di allargamento dell'utilizzazione degli impianti anche con nuovi turni, con sviluppo dell'occupazione e miglioramento delle condizioni di lavoro.

Sulle richieste salariali, la cui dimensione quantitativa (30 mila lire) è grosso modo quella cui si è fatto riferimento anche per le altre categorie, e che in ogni caso *tale deve restare*, la proposta di piattaforma indica linee e anche alternative che vanno chiarite soprattutto in una direzione: come l'inquadramento unico riesce ad affrontare il problema di fondo della professionalità, anche in alternativa al privilegio tradizionale dato ai trattamenti di anzianità avviando concretamente la riforma della struttura salariale, in particolare degli scatti.

Con la consultazione della categoria vi è, dunque, da verificare se conta di più alzare bandiere e gridare parole d'ordine oppure indicare e dare peso politico a rivendicazioni che aderiscono ai problemi reali di occupazione al sud, di qualità e condizioni di lavoro, proponendo soluzioni specifiche che accrescano il potere contrattuale del sindacato.

Si tratta di delineare, così, una piattaforma per una lotta contrattuale che sarà certamente dura, ma che ancora una volta andrà condotta con tutto il peso della categoria e dell'insieme del movimento sindacale per far passare l'essenziale delle rivendicazioni, per acquisire più forza contrattuale. Proprio per questo dovrà basarsi su una piattaforma coerente con le scelte del sindacato, che non offra ai padroni i più comodi pretesti per demagogiche offensive antisindacali. Di questo dato politico decisivo la FLM ha piena consapevolezza; quindi le proposte debbono essere la base per una discussione vera tra i lavoratori, superando i limiti di un semplice referendum e diventando terreno di lotta politica.

Va, così, sgombrato il campo da ogni interpretazione interessata che voglia indicare i metalmeccanici come una «testa d'ariete» contro la linea dell'EUR o come un «corpo separato» del movimento sindacale. Al contrario, la più grande categoria è e intende restare una forza viva alla testa di tutto l'insieme del movimento *sulla linea che questo si è dato*. Pertanto, vanno chiamate a contribuire al dibattito con la categoria l'insieme delle organizzazioni del sindacato e in primo luogo quelle del Mezzogiorno. La FLM ritiene necessario confrontarsi con forze sociali e culturali, con le leghe dei disoccupati, con le forze politiche democratiche.

Vinceremo se riusciremo a costruire in queste settimane il più ampio e unitario fronte di lotta facendo dei contratti un momento di continuità della lotta per l'occupazione e per una politica economica finalizzata allo sviluppo del Mezzogiorno. Il sindacato, quindi, dovrà essere un punto di aggregazione e direzione dei lavoratori occupati, dei disoccupati, dei giovani, soprattutto meridionali.

Nando Morra

Oggi a Roma assemblea leghe-giovani assunti negli uffici statali

Scadono i contratti a tempo determinato: le proposte del sindacato

ROMA — Oggi a Roma, convocata dalle leghe dei disoccupati, si svolge un'assemblea nazionale con i giovani assunti nella pubblica amministrazione con contratto a tempo determinato (12 mesi). Domani, invece, dovrebbe esserci un incontro tra una delegazione di corsisti e la Federazione unitaria degli statali. I giovani che lavorano negli uffici statali chiedono la stabilizzazione del posto, non vogliono, cioè andar via. Cgil-Cisl-Uil e Federazione degli statali sostengono che questo significherebbe «favorire quei meccanismi distorti che sostengono l'attuale organizzazione del lavoro nel settore pubblico, ritardando così anche l'avvio dei processi di riforma».

Inoltre, l'inserimento definitivo degli assunti con contratto a termine «finirebbe per essere in alternativa all'ingresso sul mercato del lavoro di altre migliaia di giovani». Ricordiamo che oggi negli uffici statali — assunti per un anno — vi sono circa novemila giovani e che i piani dei ministeri e del Cipe prevedono assunzioni totali per 27 mila giovani. La cifra aumenta a 63 mila considerando gli enti locali e le Regioni. I sindacati sottolineano ancora che «i giovani sono stati impiegati per colmare esigenze di organico o per coprire disfunzionalità delle singole amministrazioni» e che «la parte formativa prevista dai contratti dei lavori socialmente utili non è stata né programmata né realizzata».

Di qui le proposte del sindacato e delle Leghe:

1. proroga del contratto da sei mesi ad un anno con la sua trasformazione in contratto di formazione (così come d'altronde prevedono le modifiche alla legge 285;
2. qualificazione dei progetti legati a servizi socialmente utili, perché diventino momenti della riforma delle strutture della pubblica amministrazione;
3. acquisizione di una qualifica professionale valida ai fini dei concorsi per l'inserimento nel pubblico impiego. Si può prevedere che una quota dei posti messi a concorso sia riservata ai giovani che abbiano fatto formazione;
4. sospensione delle assunzioni previste per il 1978 per riaprirle nel 1979 con i contratti di formazione.

Diecimila miliardi di lire andranno ai trasporti nei prossimi tre anni

Scelte economiche e obiettivi di riforma della conferenza nazionale - Il documento unitario - Le leggi da approvare - Gli impegni assunti dal governo

ROMA — La conferenza nazionale dei trasporti si è conclusa. Sui risultati cui è pervenuta il «*nostro giudizio* — ha detto il compagno sen. Alessandro Carri, responsabile della commissione trasporti del partito — *è positivo*». Si è infatti evitato — ha aggiunto — che essa «*si traducesse in una rassegna di relazioni tecniche e politiche*» e si è arrivati a conclusioni unitarie alle quali hanno corrisposto «*impegni precisi del governo in ordine alle scelte economiche e agli obiettivi di riforma istituzionale*».

Il documento finale, discusso e concordato fra i partiti della maggioranza e con il governo, sanziona, infatti, la necessità di un rapido avvio di una diversa politica dei trasporti, sulla base delle risultanze, che la conferenza ha fatto proprie, delle sette commissioni che hanno esaminato il problema dei trasporti in rapporto all'economia, al territorio, all'industria, ai collegamenti internazionali, al Mezzogiorno, alle fondi di spesa, agli aspetti istituzionali

E' ormai indilazionabile procedere — afferma il documento — ad «*un più giusto riequilibrio dei trasporti pubblici collettivi rispetto a quelli privati individuali, cercando di combinare, in un giusto rapporto, gli uni agli altri secondo i criteri della integrazione e della intermodalità, il tutto ai fini di una oggettiva riduzione dei costi e di una più alta efficienza del servizio*».

Precisate, così, le linee ispiratrici della politica dei trasporti si sottolinea che nel piano triennale di prossima discussione al Parlamento, ai trasporti «*sia assegnata la necessaria priorità*» in quanto scelta di fondo «*ai fini dello sviluppo economico, del risparmio energetico e della riorganizzazione del territorio secondo le grandi scelte di sviluppo dell'occupazione e a favore del Mezzogiorno*» di cui si riconferma la «*centralità*» e per il quale si chiede che nella ripartizione di spese, commesse, esecuzioni di opere, si adottino criteri che consentano di «*sviluppare l'attività industriale*» ai fini di «*una maggiore occupazione*».

Per i prossimi tre anni gli stanziamenti per il settore — il ministro Vittorino Colombo nelle sue conclusioni si è impegnato a tradurli rapidamente in disegni di legge — dovranno assommare a «*non meno di diecimila miliardi di lire*» per investimenti nelle ferrovie, nei porti, negli aeroporti, nei cantieri, per l'autotrasporto e la viabilità. Qualcosa in questo senso si è già mosso. Proprio ieri l'altro il Consiglio dei ministri sulla base delle indicazioni del Parlamento ha approvato il disegno di legge, che passa ora all'esame e all'approvazione delle Camere, per lo stanziamento integrativo di 6.500 miliardi nel triennio per gli impianti fissi e l'assetto idrogeologico delle ferrovie. Nell'agosto scorso era stato approvato dalle camere lo stanziamento di 1.665 miliardi per il materiale rotabile delle FS. Nei progetti del governo e negli impegni da questo assunti con la maggioranza, ci sono — come ha ricordato Colombo — altri stanziamenti che riguardano la viabilità, i porti e gli aeroporti.

Ma gli stanziamenti di per sé non bastano. Occorre mettere in condizioni le aziende, quella ferroviaria in particolare, di spendere i soldi di cui dispongono evitando così anche di ingrossare residui passivi. Occorre cioè dare il via, rapidamente, alla riforma delle FS. Il governo — afferma la risoluzione — deve presentare presto il preannunciato — nuovamente confermato ieri dal ministro — disegno di legge. La commissione Trasporti della Camera, d'altra parte, ha posto al governo scadenze precise e in caso di mancato rispetto è decisa a procedere lavorando sulle proposte di iniziativa parlamentare già presentate.

Sono maturate, si afferma nel documento conclusivo, la esigenza e le condizioni «*per andare ad una azienda di cui sia esaltato il ruolo autonomo ridefinendo i compiti di vigilanza e di gestione*» (su questo punto c'è fra i partiti di maggioranza discordanza di opinioni che spetterà al Parlamento superare anche sulla base del disegno che dovrà presentare il governo - *ndr*) che risponda «*a criteri di decentramento tali da assicurare il massimo di funzionalità sulla base di una diversa organizzazione del lavoro che tenga conto del suo carattere industriale e di una più alta capacità di spesa e di intervento ai fini dello sviluppo del trasporto ferroviario*».

I problemi di natura istituzionale non si esauriscono, però, alla riforma delle FS. C'è infatti la necessità affermata dalla Conferenza di affrontare «*in concreto e nell'immediato*» anche altre questioni fondamentali di riforma quali «*la regolamentazione delle competenze e attività dei trasporti locali (urbani ed extraurbani) con la istituzione del fondo di finanziamento delle aziende di servizio collettivo (pubblico e privato)*» e la necessità, già nella fase di elaborazione del piano generale dei trasporti, di costituire un «*organismo nazionale di coordinamento rappresentativo dei vari modi di trasporto e di tutti gli organi istituzionali con particolare riferimento alle Regioni*».

Sulle conclusioni della conferenza che dovrebbe diventare periodica per «*verificare il grado di attuazione delle proposte fatte e ridefinire i nuovi problemi da affrontare*», un giudizio sostanzialmente positivo è stato espresso anche dai responsabili dei trasporti della DC, sen. Monti e del PSI, on Caldoro. Quest'ultimo ha detto che si sono acquisiti «*elementi utili ai fini dei futuri impegni politici e parlamentari*» e che in alcune commissioni si sono individuati «*elementi riformatori molto avanzati*». I sindacati unitari daranno un giudizio complessivo e articolato al termine della riunione convocata per mercoledì prossimo.

Anche per il compagno Libertini le conclusioni sono positive soprattutto «*per gli impegni concordati in termini di investimenti e sulle leggi da condurre a rapida approvazione in Parlamento: fondo trasporti, piano integrativo ferroviario, riforma delle FS, legge sui porti*».

Ilio Gioffredi

Nuovi scioperi nei trasporti

ROMA — Dalle ore 10 di domani lunedì, i ferrovieri «autonomi» aderenti alla Fisafs faranno ritardare di mezz'ora la partenza dei treni. L'agitazione andrà avanti fino al 19 ottobre; il 20 si asterrà dal lavoro per due ore il personale degli impianti fissi e il 21 il personale degli uffici.

Sempre domani gli autoferrotranvieri dovranno rendere note le modalità dello sciopero nazionale di 24 ore indetto a sostegno del rinnovo del contratto di lavoro.

Venerdì, infine, scendono in sciopero gli assistenti di volo aderenti alla Federazione unitaria di categoria (Fulat). Durante le 24 ore di sciopero, indetto per protestare contro l'andamento negativo delle trattative verranno assicurati i collegamenti con le isole.

Fiat-Teksid: omicidio colposo per 6 dirigenti

TORINO — Sei comunicazioni giudiziarie sono state inviate dal magistrato ai dirigenti della Teksid (Fiat Ferriere) in relazione alla morte del capofossa Eugenio Biangino, carbonizzato dalla fuoriuscita di acciaio fuso da una siviera il 31 agosto. Le comunicazioni giudiziarie parlano di «omicidio colposo». I dirigenti sono: Vinicio Caruso, direttore delle acciaierie Teksid di Torino, Andrea Balbiano, direttore delle acciaierie 1 e 2 di Corso Mortara (le ex-Fiat Ferriere), Franco Giacone, dirigente dell'acciaieria 1 e Giancarlo Caramanno direttore dell'acciaieria 2, Giampaolo Chiantaretto, ex direttore dell'acciaieria 2, dimessosi dopo la morte del Biangino e Walter Varello, responsabile della manutenzione degli stabilimenti.

Dopo i «tempi tecnici» indispensabili per studiare i rapporti sul gravissimo infortunio (altri due operai sono rimasti in quell'occasione gravemente ustionati e sono tuttora ricoverati in ospedale) e per effettuare tramite l'ENPI e l'Ispettorato del lavoro, alcuni sopralluoghi, il magistrato ha giudicato la situazione della Teksid estremamente precaria, tanto da contestare ai dirigenti il reato di non aver osservato né tantomeno predisposto le misure antinfortunistiche necessarie ad evitare le tremende disgrazie.

Inoltre, il giudice ha disposto il sequestro «con facoltà d'uso» delle siviere e degli apparati di colata delle acciaierie 1 e 2. La «facoltà d'uso» è vincolata alla condizione che la direzione della Teksid faccia innalzare i bordi delle siviere (dalle quali in ben tre occasioni è fuoriuscito acciaio fuso che ha ustionato 9 operai e ucciso il Biangino) e rispetti i limiti di portata degli impianti.

A Bari per il Sud i delegati edili

Un corretto uso delle risorse evitando gli sprechi degli ultimi anni

ROMA — Se è vero che l'industria delle costruzioni può essere il volano della ripresa economica del Mezzogiorno, è anche vero che ancora troppe strozzature (burocratiche e politiche) ne ridimensionano le potenzialità alla stregua di un fenomeno meramente anticongiunturale. Questo elemento di denuncia sarà riproposto dall'assemblea di 800 delegati e dei quadri meridionali della Fic, che si riunisce domani e martedì a Bari.

Non sarà una denuncia fine a se stessa. Bari dovrà essere anche — lo ha sostenuto Esposito, della segreteria, nella relazione al Comitato esecutivo — «*un momento di riflessione aperta e di aggregazione di forze realmente impegnate su una linea di ripresa meridionalista dell'iniziativa sindacale*», l'occasione per superare «*ottiche di sola difesa dell'esistente*», che pure sono presenti all'interno del movimento, e riuscire a esprimere un proprio organico progetto, di utilizzazione dei mezzi finanziari, degli strumenti tecnici e dei provvedimenti legislativi finalmente operanti in questo settore, col quale misurarsi col governo e il padronato.

La crisi è tale da imporre l'immediata utilizzazione, in termini produttivi, di tutte le risorse disponibili. E', però, possibile evitare gli sprechi che hanno caratterizzato i «*lavori pubblici*» negli ultimi anni? Per Esposito si impongono vincoli e controlli per «*indurre processi di riorganizzazione produttiva nei settori tali da consentire un corretto uso produttivo delle risorse*». Perché ciò avvenga bisognerà «*rompere logiche verticistiche e impedire mistificatorie operazioni demagogiche*».

Un solo esempio. Per la Fic le ipotesi di alcune grandi opere autostradali, a cui ha accennato il ministro Stammati, come i trafori dello Spluga e dello Stelvio, il tracciato Ulm - Monaco - Milano e altri grandi lavori pubblici, ivi compreso il ponte sullo stretto di Messina, «*non possono limitarsi ai soli accertamenti di fattibilità tecnica*». Si chiede, invece, che «*ogni ipotesi di finanziamento e ogni istanza di effettiva realizzazione vadano commisurate alla scala delle priorità da definire a livello di programmazione nazionale, a precisi piani di assetto del territorio e alle possibilità concrete di sviluppo economico e produttivo*».

Le opere sulle quali punta la Fic sono essenzialmente quelle che riescono a collegare le risorse alla ripresa del Mezzogiorno e creano nuova occupazione. Quindi: agro - industria, riassetto del territorio, fonti alternative di energia, piano ferroviario, piani di riconversione industriale.

Anche i progetti speciali rappresentano una leva importante per smuovere un certo immobilismo produttivo. Il segretario generale della Fic, Truffi, richiama il «*caso Napoli*». C'è da realizzare il risanamento del centro storico. I corsi di formazione, allora, possono essere anche corsi di lavoro, durare non più di un anno e trovare sbocco immediato in lavori realmente pubblici e produttivi.

Un po' diversa l'esperienza di Taranto. Qui 3.000 lavoratori sono usciti dal Centro siderurgico, hanno frequentato corsi di qualificazione professionale, ma soltanto 6-700 hanno trovato un'occupazione alternativa. A maggio scadrà la cassa integrazione speciale e, se nei pochi mesi che restano i progetti già approvati non diventano operanti, oltre 2.000 edili resteranno disoccupati.