Pubblico impiego La scala mobile primo obiettivo

Le categorie si preparano alla contrattazione - Situazione trasporto aereo

ROMA — Il settore dei servizi è in fermento. I pubblici dipendenti nel loro complesso si apprestano a scendere in lotta se da parte del governo non si darà sollecitamente inizio alle trattative per la trimestralizzazione della scala mobile; nelle ferrovie gli autonomi della Fisafs minacciano uno sciopero per fine mese (chiedono l'avvio di trattative per le competenze accessorie), ma anche i sindacati unitari sono orientati a chiamare la categoria alla lotta se — come ha dichiarato il compagno Valentinuzzi segretario del Sfi-Cgil — «non sarà avviata subito da parte del governo la trattativa sulla riforma della azienda»; malumore anche fra il personale del trasporto aereo per l'intesa contrattuale dei piloti.

Il tutto in una fase di pieno avvio (eccetto il trasporto aereo) della nuova stagione contrattuale che in alcuni casi si salda con la chiusura dei vecchi contratti. Per il pubblico impiego rimangono aperte ancora alcune vecchie pendenze: gli statali hanno definito la nuova scala retributiva, ma difficoltà permangono per quanto riguarda il primo inquadramento il passaggio cioè di chi ha raggiunto il massimo in un livello a quello immediatamente superiore. La trattativa su questo punto è stata aggiornata a martedì prossimo. Lunedì le segreterie della federazione Cgil, Cisl, Uil e della Federazione statali si riuniranno per definire le risposte da dare alle proposte del governo.

Non ancora avviata a soluzione la chiusura del contratto del personale della scuola, mentre i sindacati degli ospedalieri, finalmente ricomposta, nel corso di una riunione con le confederazioni, una posizione unitaria dopo la divisione intervenuta a conclusione delle trattative il 21 dicembre scorso (l'organizzazione Cisl firmò separatamente un protocollo d'intesa ritenuto insoddisfacente da Cgil e Uil), hanno sollecitato un «incontro urgente con il governo per pervenire unitariamente alla definizione del contratto». In questa nuova fase di confronto devono essere «recuperate a livello politico tutte le intese che già erano intervenute a livello tecnico con le controparti».

Intanto, mentre si cerca di risolvere la questione delle «code» tutti i sindacati del pubblico impiego si preparano ad affrontare la prossima contrattazione. Il 26 gennaio si terrà a Roma un seminario nazionale di tutti i sindacati del settore e della Federazione unitaria per definire le linee politiche generali delle piattaforme per i prossimi contratti. In vista di questo appuntamento il problema è stato affrontato dalla segreteria della Cgil con i rispettivi sindacati di categoria e dal Comitato esecutivo della Cisl.

Fondamentalmente le linee che si intendono perseguire sono quelle di una perequazione con i lavoratori della industria e degli altri settori, di un ridimensionamento dei meccanismi automatici di carriera, di introduzione di elementi di riforma nella pubblica amministrazione. Momenti di questa battaglia sono costituiti dall'obiettivo della trimestralizzazione della scala mobile e di una sollecita approvazione della legge quadro (purtroppo il disegno di legge che il governo avrebbe dovuto approvare ieri, è stato messo all'ordine del giorno del prossimo Consiglio dei ministri).

Per quanto riguarda il trasporto aereo, in attesa della preannunciata riunione della Federazione unitaria con i sindacati di categoria, c'è da registrare una ferma presa di posizione dei consigli di azienda dell'Alitalia e della Aeroporti romani, (rappresentano complessivamente 12 mila lavoratori) sul contratto piloti, definito come un attacco portato dalle aziende alla linea del sindacato unitario che privilegia investimenti per l'occupazione a fronte di contenimenti salariali.

Riprende il lavoro nella Ruhr Il 54,7% dice sì all'accordo

Resta un vasto scontento tra gli operai — Aumenti salariali superiori al previsto, ma la settimana a 35 ore non è passata — Il valore delle lotte

Dal nostro corrispondente

BERLINO — Nelle accialerie della Ruhr e del Reno il lavoro è ripreso ieri mattina all'alba con il primo turno dopo 43 giorni di sciopero. Gli altiforni dei grandi complessi Thyssen, Hoechst, Krupp, Mannesmann, sono stati riaccesi, le ciminiere hanno ripreso a vomitare le loro colonne di fumo nei cieli della regione nord Reno-Westfalia. I centomila lavoratori che erano stati chiamati allo sciopero e che erano stati messi ai cancelli dalla serrata padronale sono rientrati nelle aziende a testa alta fieri di una lotta condotta con grande determinazione, la prima dopo 50 anni quasi ininterrotti di tregua sindacale ma soddisfatti soltanto a metà.

La lotta ha pagato, anche al di là delle aspettative, in termini di salario. La rivendicazione che era stata posta era di un aumento salariale del 3 per cento, è stato ottenuto il 4 per cento a partire dal 1 novembre scorso. Anche per quanto riguarda il prolungamento delle ferie i lavoratori hanno motivo di soddisfazione per i due giorni in più che sono stati strappati per tutti e che diventeranno tre a partire dal prossimo anno.

Ma la rivendicazione fondamentale, quella che aveva dato il tono alla lotta, sulla quale il confronto e lo scontro con il padronato era diventato aspro, per la quale era stato possibile mobilitare un così vasto schieramento di forze, l'avvio alla settimana lavorativa di 35 ore, non ha ottenuto un successo chiaro e lampante. La formula finale di compromesso raggiunta non sancisce esplicitamente l'inizio della fine della settimana di 40 ore. I quattro turni liberi all'anno (che diventeranno sei con il 1981) per coloro che lavorano di notte rappresentano un vantaggio per una metà dei lavoratori dell'acciaio, ma introducono anche un elemento di divisione nella categoria. E se è vero, come

BOCHUM — Una recente manifestazione dei siderurgici

giustamente sottolineano i dirigenti della IG Metal, che tale conquista rappresenta una prima breccia nella settimana delle 40 ore, essa però non costringe gli industriali a istituire un nuovo turno di lavoro e, quindi, ad assorbire manodopera disoccupata o a bloccare il flusso ininterrotto dei licenziamenti.

La sicurezza del posto di lavoro e la lotta alla disoccupazione sono infatti le ragioni di fondo della rivendicazione della settimana di 35 ore, su di esse era stata condotta tutta la preparazione dello sciopero, in esse era la motivazione del lungo sciopero e della vasta solidarietà che lo aveva accompagnato sia da parte dei siderurgici che erano stati lasciati fuori dallo sciopero (circa la metà del totale) sia da parte di altre categorie di lavoratori.

Nel compromesso raggiunto è stato evitato anche ogni accenno critico o almeno problematico nei confronti della serrata alla quale gli industriali hanno fatto ricorso contro circa trentamila lavoratori. Lo sciopero aveva voluto essere anche un primo attacco della classe operaia della Germania federale per spingere alla sconfessione della serrata come mezzo legale di lotta. Sono state queste, in sostanza, le insoddisfazioni dei lavoratori dell'acciaio di fronte al compromesso raggiunto e che si sono ripercosse sui risultati del referendum svoltosi da lunedì a mercoledì sera.

Al referendum partecipavano i lavoratori iscritti alla IG Metal: 154 mila su 200 mila. Hanno votato 140 mila lavoratori. Di essi 76 mila pari al 54,7 per cento hanno approvato il compromesso, 63 mila hanno scritto «no» sulla scheda. Sarebbe bastato che il 25 per cento dei lavoratori votasse «sì» perchè il compromesso diventasse operante e venisse posta fine allo sciopero. Da questo punto di vista ha ragione Kurt Herb dirigente della IG Metal di Essen a sostenere che la decisione del sindacato ha trovato larga approvazione e che il referendum è stato un successo per il sindacato.

Tuttavia, la grande massa dei «no», la vasta insoddisfazione che si è manifestata all'interno del sindacato, non può non portare ad una seria riflessione se non si vuole che il grande slancio che ha animato la lotta dei siderurgici, che l'esempio da essi dato anche alle altre categorie, si traduca in rassegnazione e in scoraggiamento. Vi sono state aziende, come in uno stabilimento Thyssen, dove i «sì» hanno raggiunto appena il 10 per cento dei voti, segno di un potenziale di lotta ancora intatto. C'erano ancora circa 100 mila lavoratori che avrebbero potuto essere chiamati alla lotta per superare le ultime resistenze degli industriali. Il compromesso che è stato giudicato accettabile domenica scorsa era lo stesso che era stato respinto appena due settimane prima. E' inevitabile, allora, che una grande parte dei lavoratori pensi che una ragione politica si sia sovrapposta alle decisioni del sindacato.

Il cancelliere Schmidt ha avuto la accortezza di non interferire pubblicamente nella lotta alla quale il partito socialdemocratico aveva d'altra parte manifestato la propria solidarietà. Ma il prolungarsi dello sciopero creava al cancelliere difficoltà crescenti con i ministri liberali e in particolare con il ministro dell'economia Lambsdorff. Da parte liberale oltre che dalla opposizione democristiana venivano le grida di allarme per uno sciopero che, si diceva, minacciava di far naufragare la ripresa economica della Germania federale.

Lo sciopero ha dato importanti conquiste, ma ha contribuito profondamente a cambiare il volto sindacale della Germania federale infrangendo il mito e l'equivoco di quella «pace sociale» che per trent'anni ha legato le mani alla classe operaia tedesco occidentale.

Arturo Barioli

Come la Lombardia vede il contratto dei metalmeccanici

Quanto costa la piattaforma? Polemica FLM-Confindustria

ROMA — Torna a riscaldarsi il clima intorno al contratto dei metalmeccanici. I dirigenti della FLM hanno subito risposto alla giunta della Confindustria e al suo presidente Carli che mercoledì hanno «sparato» cifre sulla piattaforma esprimendo, nello stesso tempo, compiacimento per la *soluzione tedesca* alla vertenza dei siderurgici.

Nella polemica sono intervenuti con dichiarazioni alle agenzie i segretari generali Galli, Bentivogli e Mattina, i quali mettono a punto le cifre sui costi del contratto (secondo la Confindustria oscillerebbero fra il 15 e il 33 per cento): la FLM ha chiesto 30 mila lire medie comprensive e scaglionate pari al sei per cento del salario medio italiano. I siderurgici tedeschi hanno ottenuto un aumento del quattro per cento per 15 mesi al quale va aggiunto lo sgravio fiscale per i salari pari a circa 30 mila lire italiane. Il costo complessivo della piattaforma della FLM — aggiungono i dirigenti sindacali — non raggiunge un'incidenza del dodici per cento.

Anche per quanto riguarda l'orario — ha aggiunto Galli parlando di «*strumentalizzazione*» dell'accordo tedesco — «*il paragone è improponibile: rispetto ad una riduzione annuale, la nostra manovra sull'orario è articolata e, anche per le riduzioni certe, prevede un'applicazione da contrattare a livello articolato e di gruppo allo scopo di consolidare l'occupazione al Nord e di accrescerla al Sud*».

Per mettere a punto le richieste della vertenza con la Fiat — che sarà aperta insieme al contratto — la FLM ha convocato a Torino (fra il 22 e il 26 di questo mese) l'assemblea nazionale dei delegati della Fiat.

Dalla nostra redazione

MILANO — *Le lettere della FLM con la piattaforma sono partite. Ora le diverse controparti padronali stanno «studiando». La speranza è che poi possa iniziare un confronto vero, nel merito. Anche perchè la «carta rivendicativa» è molto complessa e articolata; abbisogna di confronti attenti, non di discorsi propagandistici. Ma le richieste dei metalmeccanici approvate all'assemblea di Bari come sono vissute in questi giorni tra i lavoratori lombardi, un pezzo importante della intera categoria? Ne parliamo con Gigi Panozzo, segretario regionale della FLM.*

«Qualche strascico, qualche polemica — risponde — è rifiorita, soprattutto ancora in merito all'orario di lavoro, alla decisione di allargare la richiesta al settore della metallurgia non ferrosa (insieme a quello della siderurgia). Avremo da affrontare il problema ad esempio nelle fonderie bresciane (la patria del cosiddetto «tondino»), affinché veramente riduzione significhi spostamenti di produzione al Sud, magari aprendo una vertenza territoriale. Ma bisognerà anche vedere i riflessi del nuovo assetto degli orari sulla condizione operaia. Ad esempio in queste fonderie è stata conquistata la domenica «non lavorata»; come sarà possibile tornare indietro? Inoltre, la scelta fatta del 6 per 6 al sud pone anche a noi problemi di omogeneità; viene avanti ad esempio una ipotesi: una settimana a 40 e una settimana a 32 ore con un diverso sistema di turnazioni».

A Bari c'è stata anche una concitata discussione sul caso Alfa Romeo; qual è la scelta fatta?

«La scelta è quella di un rinvio al Consiglio di fabbrica — come per la Fiat del resto — per l'individuazione delle aree di produzione, nell'ambito delle quali determinare riduzioni d'orario capaci di contribuire allo spostamento di produzioni al sud».

Il Mezzogiorno, insomma, sembra la vostra ispirazione. L'altra faccia dell'iniziativa del sindacato, soprattutto al nord, è il tentativo di controllare il mercato del lavoro; ma qui si è fatto molto poco.

«E' vero. L'unico esempio che io ricordo è quello della Redaelli di Nervio (Lecco). Qui, partendo dalla fabbrica, siamo riusciti a ricostruire una mappa del lavoro decentrato e a domicilio. Sono state fatte assemblee comuni, tra "protetti" e "non protetti"; sono state contrattate le tariffe del "lavoro nero". Una esperienza importante».

Il contratto dovrà quindi strettamente intrecciarsi alla lotta per nuove scelte di politica economica. A questo proposito c'è una polemica, a livello regionale, sempre sul rapporto nord-sud.

«Sì, c'è chi sostiene, ad esempio, che è già avanzato in Lombardia un processo di riqualificazione e specializzazione dell'apparato industriale. Ma la realtà quale è? Nel periodo tra il 1973 e il 1976, gli investimenti per nuovi impianti sono passati dal 19,9% al 14,5%; gli investimenti per ampliamenti sono stazionari, sul 22%; gli investimenti per ammodernamenti sono passati dal 56,8% al 63%. Questi dati dicono che c'è stata una ristrutturazione dell'esistente; è mancata una linea di riconversione e di ampliamento qualitativo della produzione. Perciò il problema, posto anche dal contratto, non può essere visto solo in termini di plafonamento, di blocco delle produzioni al nord. Occorre puntare ad un obiettivo più ambizioso: una ipotesi di ripresa qualificata e di riconversione, dentro la quale deve diminuire il peso percentuale dell'apparato industriale al nord a favore del Mezzogiorno».

Ma come intende muoversi in questo senso il sindacato?

«Pensiamo innanzitutto alla formulazione di un quadro, una specie di carta geografica dei rapporti produttivi tra Lombardia e Sud, per vedere come impostare un confronto, una verifica, per settori e per territori, uscendo dalla logica della singola fabbrica. E' in questa prospettiva che si dovrà poi giocare la partita dell'orario».

C'è anche chi sostiene che in Lombardia il futuro per l'occupazione è tutto nel terziario.

«Io non credo che siamo già a un livello americano-tedesco di sviluppo. Ora la forza lavoro occupata nel terziario è pari al 41,4%, contro il 54,2% nell'industria. E' già una percentuale alta. Il problema, per il terziario, è semmai quello di razionalizzare e qualificare quello che c'è, superando situazioni di inefficienza e di sprechi, contribuendo anche così alla battaglia per la produttività nell'industria».

Un altro punto della polemica in Lombardia, tra forze diverse, riguarda un «pacchetto» di opere infrastrutturali, da varare. Qual è l'opinione della FLM?

«Sono convinto che gran parte delle opere prospettate — penso al traforo dello Stelvio, alla proliferazione di nuovi aeroporti — rappresentino un supporto a uno sviluppo produttivo così come viene avanti e non ancorato ad una logica di programmazione, col rischio di integrare l'economia lombarda e quella europea in termini però di divaricazione dal resto del Paese. Ritorno al discorso precedente; gli investimenti devono avere delle priorità: allargamento e riconversione della produzione con spostamenti al Sud».

Bruno Ugolini

Trasporti e industria: una coppia che ha bisogno di stare più insieme

Dibattito a Genova con Libertini - L'esperienza dell'Ansaldo - Le nuove esigenze che nascono dai piani di investimento delle ferrovie - Il rinnovamento

Dalla nostra redazione

GENOVA — Trasporti e Industria. Di scena gli uni (con particolare riferimento al trasporto su rotaia) e l'altra, ieri, all'incontro (svoltosi presso la Camera di commercio) promosso dal raggruppamento Ansaldo e dalla direzione compartimentale FS di Genova in occasione delle celebrazioni per i 125 anni di storia dell'Ansaldo e della linea Genova-Torino.

Il settore dei trasporti «è una chiave» importante — ha detto il compagno Lucio Libertini — sia per lo sviluppo di una strategia degli investimenti che per una crescita della qualità della vita. E si afferma sempre più la necessità di far crescere settori con prospettive di sviluppo e che richiedono massicci investimenti con l'obiettivo di una consistente riduzione dei costi.

In questa cornice — ha ricordato Libertini — si collocano i trasporti urbani ed extraurbani, la seconda ricostruzione ferroviaria, la ristrutturazione della flotta e dei porti, lo sviluppo dell'aviazione civile. Il tutto, visto nella sua funzione trainante, decisivo dello sviluppo economico e industriale del paese.

Qui si inserisce il rapporto fra trasporti e industria e, nello specifico, il tema delle esigenze dell'azienda ferroviaria e delle risposte che dà (o può dare) l'industria costruttrice. Le esigenze di sviluppo e ammodernamento del parco rotabile e degli impianti fissi delle ferrovie sono state ricordate dal direttore generale delle FS dottor Ercole Semenza, da Gaetano Arconti per i sindacati. E dal ministro Colombo. «Nell'arco di tempo 1980-'90 — ha detto Arconti — dovrebbero essere sostituiti almeno il 20 per cento dei mezzi trainanti, il 40 per cento delle carrozze e il 19 per cento dei carri». E non molto dissimile è la situazione degli impianti fissi.

Quale la risposta dell'industria costruttrice, dell'Ansaldo nella fattispecie? L'ing. Giancarlo Maimone, direttore generale del settore trasporti e distribuzione del raggruppamento (che fa perno sull'Italtrafo di Napoli), ha, anzitutto, ricordato che la produzione di componenti e sistemi per il trasporto pubblico elettrificato «può considerarsi come uno dei settori industriali su cui contare nella prospettiva del rilancio economico e produttivo del nostro paese». Si tratta difatti di produzione a tecnologia medio-alta e ad elevato valore aggiunto, «produzioni dunque che ben si adattano alla natura dell'economia italiana».

Il raggruppamento Ansaldo costituisce oggi in Italia il più vasto e articolato complesso produttivo nel campo degli equipaggiamenti di bordo e degli impianti fissi per sistemi di trasporto pubblico elettrificato; la sua capacità produttiva rappresenta il 60 per cento della capacità produttiva nazionale per quanto riguarda gli equipaggiamenti per mezzi di trazione e il 30 per cento relativamente agli impianti di alimentazione segnalamento e automazione. Risultati «prestigiosi», anche sul piano internazionale già sono stati realizzati con l'automazione del nodo ferroviario di Genova e del tratto Roma-Chiusi della «direttissima».

In quest'ottica l'Ansaldo ha «continuato a sostenere la necessità dell'elettrificazione in monofase (sistema adottato in tutti i paesi del mondo eccetto l'Italia e il Cile) di un tratto significativo della rete ferroviaria italiana che permetta all'industria di progettare, provare e referenziare veicoli e impianti per l'esportazione». Ne è derivato il progetto per l'elettrificazione in monofase della linea dorsale sarda, «su un tratto della quale verrebbero sperimentate le più moderne tecnologie relativamente ai veicoli e agli impianti fissi», progetto che è stato recepito dalla commissione Trasporti della Camera ed è entrato a far parte del programma delle FS per i prossimi anni. Nel contesto di una «saldatura fra le esigenze nazionali di sviluppo del sistema ferroviario e le strategie dell'esportazione dell'industria — ha quindi aggiunto l'ing. Maimone — viene a collocarsi anche il progetto di locomotiva ad inverter e motori asincroni presentato dall'Ansaldo alle FS».

Ma, ha ricordato l'ing. Maimone, il riassetto del settore produttivo di mezzi e sistemi per il trasporto pubblico non può verificarsi solo per iniziative delle aziende che vi operano.

Lo sforzo che il raggruppamento Ansaldo ha fatto e fa in direzione delle nuove tecnologie merita — ha detto l'on. Libertini — un vivo apprezzamento «se andrà avanti in questa direzione l'Ansaldo troverà in parlamento interlocutori molto attenti e sensibili». Dovrà però contare solo sulle proprie forze «piuttosto che su protettori politici», a dimostrazione «che le partecipazioni statali non sono sempre un sottobosco clientelare ma hanno invece una autentica capacità imprenditoriale e manageriale e sul piano tecnico e scientifico».

Giuseppe Tacconi

In Parlamento avviato l'esame della riforma FS

Gli obiettivi indicati dalla proposta comunista - Nessun disegno del governo

ROMA — Il governo si era impegnato a presentare un disegno di legge di riforma delle FS per la metà luglio 1978. Ma di rinvio in rinvio sono trascorsi sei mesi e ancora del preannunciato provvedimento nemmeno l'ombra. E le ferrovie, purtroppo, non possono attendere oltre. La situazione dell'azienda è, a dir poco, preoccupante: il '78 si chiude con un deficit di 2.630 miliardi; le possibilità di spesa per il carattere sclerotico e burocratico delle FS, sono sempre più problematiche (il 1977 si è chiuso con circa 1.000 miliardi di «residui passivi»); la rete è male utilizzata.

A rompere gli indugi è venuta la decisione della Commissione Trasporti della Camera di non più attendere il disegno del governo e di cominciare a lavorare alla riforma delle FS sulla base delle proposte di legge di iniziativa parlamentare già presentate dal PSI, dalla DC e dal PCI. Un comitato ristretto è già all'opera per cercare di definire un testo unico.

Ma quale tipo di riforma dovrà realizzarsi e quali obiettivi si dovranno raggiungere? Le posizioni non sono univoche: differenziazioni ci sono fra i partiti e con i sindacati. C'è però una volontà comune, quella di trasformare radicalmente l'azienda in modo da renderla autonoma, efficiente, moderna. La proposta di legge presentata dal nostro partito (sia alla Camera, sia al Senato) si prefigge due obiettivi fondamentali: fare della riforma l'elemento decisivo per la riorganizzazione dell'attuale sistema dei trasporti; assicurare all'azienda una più alta produttività e minori costi di gestione.

Questo è possibile solo attraverso la realizzazione di alcuni punti cardine:

1. Piena autonomia e responsabilità gestionale dell'azienda che deve poter agire secondo criteri di imprenditorialità, di efficienza e di economicità.
2. Autonomia delle procedure di spesa dalle norme di contabilità dello Stato.
3. Decentramento regionale.
4. Nuovo rapporto di lavoro che tenga conto del carattere industriale dell'azienda.

Sono queste le premesse per determinare un giusto rapporto tra momento di programmazione e momento operativo della gestione. Il che, naturalmente, presuppone che gli organi decisionali dell'azienda debbano avere piena capacità di gestire e che le strutture dirigenti, dal consiglio di amministrazione alle direzioni compartimentali, siano fortemente responsabilizzate.

Al ministro dei Trasporti — come indica la proposta di legge del nostro partito — dovranno spettare compiti di direzione e di indirizzo delle attività generali del settore, ma non specifici di direzione delle FS. Un ruolo nuovo e importante viene assegnato al Parlamento in materia di indirizzo e di controllo sì da consentire un suo reale concorso alle scelte e alle decisioni.

Si tratta di un controllo politico — come si afferma nella relazione che accompagna la proposta legislativa — da «esercitarsi nel momento di approvazione dei piani programmatici, da realizzarsi con una visione non contingente ma di lungo respiro strategico, nella fase di approvazione delle leggi di finanziamento, nel momento di definire l'entità dei reintegri tariffari considerati non sanatoria di deficit accumulati, ma occasione politica per esprimere valutazioni di merito». Terreni di verifica devono diventare l'andamento aziendale e la sua rispondenza ai fini sociali, la dimensione della rete, la politica tariffaria, la valutazione della capacità gestionale.

Per le tariffe, ad esempio, si tratta di definire quella «ottimale» corrispondente al «costo economico» dell'azienda e quella «politica» come scelta sociale. La differenza dovrà essere integrata con un contributo annuo da parte dello Stato.

L'azienda riformata dovrà avere nel Consiglio di amministrazione una sede reale di decisione di cui debbono essere definiti con molto rigore i poteri ed i rapporti «con quegli indirizzi programmatori — afferma la relazione — che per le loro implicazioni complessive debbono essere dialetticamente concordati con l'esecutivo, il Parlamento, le Regioni». Non vanno affatto dimenticati i compiti che in materia di trasporti sono assegnati alle Regioni e il maggior impegno che questi comportano per le FS sul territorio per cui diventa indispensabile un ampio processo di decentramento, di riorganizzazione interna, di assunzione piena di facoltà decisionali dei dirigenti ai vari livelli, di utilizzazione più razionale delle competenze e della professionalità di tutto il personale.

i. g.

La doppia attività a Roma: così secondo la Camera del lavoro

ROMA — La lettera che di seguito pubblichiamo è la risposta dell'Ufficio economico della Camera del Lavoro di Roma a quanto scritto il giorno 9 su *l'Unità* a pagina sei (*«Ma sono davvero tanti i doppiolavoristi a Roma?»*: questo il titolo) dal compagno Aris Accornero il quale definiva «*poco attendibili*» le quote di operai interessati al doppio lavoro nella industria romana. La lettera di Accornero, a sua volta, traeva spunto dalla ricerca della Camera del Lavoro sulla «*struttura dell'occupazione e della disoccupazione a Roma*» presentata e discussa venerdì 5 da De Rita, Leon e dallo stesso Accornero (della ricerca e del dibattito *l'Unità* se ne è occupata domenica 7 con un servizio dal titolo: «*Dietro i luoghi comuni Roma appare come un grande laboratorio sommerso*»). Ma ecco il testo integrale della lettera-risposta della Camera del Lavoro:

La lettera del compagno Accornero, pubblicata il 9 gennaio su l'Unità, *dopo il pregevole servizio di Mennella sul dibattito promosso dalla Camera del Lavoro di Roma sui problemi del mercato del lavoro, contiene una critica esplicita ad una parte del lavoro, pubblicato recentemente sulla* «struttura dell'occupazione e della disoccupazione a Roma», *quella cioè relativa all'appendice intitolata* «doppio lavoro e sottoccupazione».

Tale critica tende essenzialmente a contestare l'attendibilità delle stime fornite e del metodo di indagine adottato nella parte specifica dedicata al doppio lavoro che — detto tra parentesi — nell'economia complessiva dell'indagine occupa un posto abbastanza marginale.

Possiamo concordare sui limiti del metodo di rilevazione attraverso sondaggi con le strutture di fabbrica. Noi stessi lo abbiamo sottolineato in apertura di discussione della tavola rotonda, cui il compagno Accornero ha partecipato. Inoltre abbiamo rilevato, nella stessa occasione, l'esigenza di un ulteriore approfondimento dei dati forniti, dati che peraltro sono il risultato di un campione assai vasto di aziende e di settori e di un impegno serio delle strutture di fabbrica investite (come dimostra il tipo di questionario utilizzato, il programma di riunioni di verifica più volte effettuate e ripetute con i compagni delle varie aziende).

Non è esatto quanto affermato dal compagno Accornero circa la assenza di dati relativi al carattere, alla durata, ai settori dove la seconda attività viene prestata. Vogliamo precisare in proposito che l'indagine stessa indica nell'8% i lavoratori, interessati dal fenomeno, come percepenti un reddito pari o comunque vicino a quello derivante dal lavoro «principale».

Questo significa che non ci troviamo di fronte ad un fenomeno esteso di doppia occupazione (cioè posti, possibili per nuovi occupati, non agibili per la presenza di «doppio lavoristi») ma a parcellizzate attività integrative di poche ore settimanali o mensili, fatte per lo più in attività diverse da quelle professionalmente svolte.

Questo dall'inchiesta si evince chiaramente, e non dovrebbe, quindi, suscitare sproporzionate valutazioni sull'orientamento politico e sul comportamento sindacale dei lavoratori. Inoltre, non è possibile generalizzare a tutti i lavoratori dell'industria i dati di un campione, e questo è detto nell'inchiesta. Si è voluto porre un problema che esiste e va affrontato seriamente.

I limiti imposti dalla presente precisazione ci impediscono di scendere più nel dettaglio sui risultati e sui problemi sollevati dalla ricerca. Siamo, comunque, disponibili a una verifica comune nelle aziende romane, che tenga conto delle stesse osservazioni del compagno Accornero, al di là delle formature polemiche, che non comprendiamo, contenute in particolare nella parte finale della sua lettera.

L'UFFICIO ECONOMICO DELLA CAMERA DEL LAVORO DI ROMA

Rinascita nel n. 2 da oggi nelle edicole

- Il peso del sindacato (editoriale di Luciano Lama)

La Cambogia, il Vietnam e la situazione mondiale
- Crisi e sviluppi di una rivoluzione (di Gian Carlo Pajetta)
- Vecchi e nuovi khmer (di Massimo Loche)
- Il mito, la guerra, il mito della guerra (di Fabio Mussi)
- Carter e gli altri (di Romano Ledda)

- Tribuna congressuale - I difetti nella macchina del partito (di Pio La Torre) Abbiamo «usato» bene la crisi? (di Bruno Ferrero)
- La cultura e le culture dei cattolici negli anni settanta / 3 - Firenze dopo la stagione anti-istituzionale (di Carlo Cardia, con una intervista a Ernesto Balducci)
- La retorica, la scienza e il bisogno di razionalità (di Salvatore Veca)

IL CONTEMPORANEO
Trasformazioni sociali e politica delle alleanze
Analisi e interventi di Aris Accornero, Achille Ardigò, Arnaldo Bagnasco, Corrado Barberis, Vittorio Capecchi, Luciano Cavalli, Antonio M. Chiesi, Stefano Cingolani, Franco Ferrarotti, Sergio Garavini, Emanuele Invernizzi, Emanuele Macaluso, Adalberto Minucci, Giovanni Mottura, Gabriella Pinnarò, Giancarlo Provasi, Enrico Pugliese, Chiara Sebastiani, Carlo Trigilia.