

## Le cifre ufficiali sulla distribuzione del reddito nel '79 dicono che...

## non è stato il salario a spingere l'inflazione

Sta diventando di nuovo prevalente l'idea che la mossa decisiva per dare scacco matto all'inflazione sia ridurre il costo del lavoro, magari fiscalizzando una parte degli scatti di contingenza, cioè trasferendo dalle imprese allo Stato il pagamento di una quota di salari e stipendi. E' un'ipotesi che trova molti consensi, ma anche alcuni dissensi. Mario Monti, ad esempio, sostiene che, oltre al pesante onere che ricadrebbe sul bilancio pubblico, nessuno può garantire che le imprese accompagnino la riduzione dei costi del lavoro con una diminuzione dei prezzi. Mariano D'Antonio, pur da posizioni diverse, ha sostenuto che si tratterebbe di un puro e semplice regalo ai profitti.

Perché la riduzione del costo del lavoro sia davvero la carta vincente contro l'inflazione, occorre che la spinta dei salari sia la causa principale della nuova flammata dei prezzi e che i profitti siano stati compressi in modo tale da esaurire ogni spazio per gli investimenti. Ma è davvero così? Può aiutarci a capirlo, la «relazione generale sulla situazione del paese» (fresca stampa di stampa) che contiene i dati del '79 sulla distribuzione dei

redditi tra lavoratori e imprenditori e sulla dinamica della produzione e dei salari. Scopriamo che i salari sono aumentati molto meno della produttività, lasciando così buoni margini ai profitti. Tanto che, nella distribuzione del reddito nazionale, la quota attribuita al lavoratore dipendente è scesa sensibilmente, mentre è aumentata la fetta della torta tagliata dal capitale.

Ma prendiamo prima di tutto l'industria, che è senza dubbio lo specchio più chiaro del tiro alla fune tra salari e profitti. Secondo i dati della relazione generale, il valore aggiunto dell'industria, in termini reali, cioè tolto gli effetti dell'inflazione, è aumentato del 6 per cento nel '79. L'occupazione, però, è cresciuta a sua volta dello 0,2%. L'aumento della produttività per occupato è stato, dunque, del 5,8%. Il costo del lavoro è aumentato del 17,6%, ma siccome i prezzi per operai e impiegati sono rincarati del 15,7%, salari e stipendi in realtà sono cresciuti appena dell'1,9 per cento.

Questo significa che il costo del lavoro per unità di prodotto si è ridotto del 3,3%. In altri termini, si può dire

Migliorati i profitti; ma ciò non ha indotto ad abbassare i prezzi. Il ventaglio tra le categorie di lavoratori

che il sovrappiù prodotto dall'industria è stato suddiviso tra salari e profitti in modo favorevole a questi ultimi, poiché la dinamica del costo del lavoro è stata inferiore a quella della produttività. Ma ciò non ha certo riflesso positivi sui prezzi i quali, anzi, hanno continuato a crescere. E' fondato, dunque, il sospetto sulla efficacia antinflazionistica di nuovi sostegni ai profitti.

Questa «svolta distributiva» può essere estesa all'insieme del sistema economico e non cambia anche se si tiene conto degli effetti redistributivi delle spese pubbliche. E' continuato, infatti, il sostegno dei redditi attraverso i trasferimenti sociali,

## COME E' CAMBIATA LA DISTRIBUZIONE DEI REDDITI (DATI IN PERCENTUALI)

	1977	1978	1979
Redditi interni da lavoro dip.	68,6	68,2	66,4
Redditi da capitale			
Impresa e autonomi	30,9	31,2	33,0

FONTE: relazione generale e programmatica.

N. B. - La somma delle due percentuali, come si noterà, non risulta uguale a 100, perché abbiamo omissi i redditi che provengono dalle rimesse degli emigrati. Tuttavia essi sono una parte molto piccola e non variano in base ai rapporti di forza interni tra classi e ceti sociali. Dal nostro punto di vista, dunque, non sono influenti.

tuttavia il '79 è stato caratterizzato da una più accentratrice erogazione di denaro pubblico alle imprese, anziché a quelle private. La distribuzione funzionale del reddito nazionale, mostra appunto, che i redditi dei lavoratori dipendenti erano il 68,2% nel 1978 e sono scesi al 66,4 l'anno scorso (l'1,8 in meno), mentre quelli da capitale, impresa e lavoro autonomo, sono passati da 31,2 a 33 per cento.

Viene confermata così una tendenza che era già apparso nel 1978, anche se in minor misura. Sono due anni che i rapporti di forza si sono capovolti. Naturalmente, il sostegno dei redditi attraverso i trasferimenti sociali,

non significa di per sé profitto. Tuttavia questi due indici ci danno un'idea degli equilibri economico-sociali. Usati dalle autorità di governo (e da Guido Carli) negli anni scorsi per dimostrare che una quota eccessiva di reddito era stata «espropriata» dal lavoro al capitale, ora dicono, in realtà, esattamente l'opposto.

Ma per capire più da vicino cosa è successo ai salari l'anno scorso, possiamo attingere anche ad altre pagine della relazione generale. Prendiamo le retribuzioni dei lavoratori dipendenti. La differenza tra i settori è notevole. Prendiamo gli effetti del sostegno dei redditi attraverso i trasferimenti sociali, gli aumenti in termini reali.

Vediamo, così, che i bancari hanno perduto il 5,3% del loro potere d'acquisto, mentre i dipendenti del settore trasporti e telecomunicazioni hanno guadagnato il 6,7%. In mezzo, tutti gli altri.

E' un ventaglio retributivo solo in parte prodotto dalla scala mobile, la quale, come è noto, è più efficace per chi ha redditi più bassi. Infatti, poiché i lavoratori dell'industria hanno ancora salari inferiori a quelli dei servizi, la conseguenza dovrebbe essere che le loro paghe sono più protette dall'inflazione. Invece non è così. Il salario reale è cresciuto più nei servizi (ad eccezione del credito) che nelle fabbriche.

Ma quanto ha guadagnato nel '79 un lavoratore dell'industria? Il salario medio orario, prima di togliere le tasse, è aumentato del 16%, passando dalle 3 mila 617 lire del '78 alle 4 mila 195 del '79. Aumenti superiori si sono avuti nella chimica, nell'industria estrattiva, nelle costruzioni, nel comparto metalmeccanico e nei mezzi di trasporto. Ci sono settori, invece, come il tessile e l'alimentare, dove la paga oraria non è riuscita nemmeno a tener testa all'inflazione.

Da tutto questo turbinio di cifre si può concludere una cosa fondamentale: che la relazione salario, profitto, prezzi, non è come la dipingono in molti e che per capire la nuova flammata inflazionistica non è possibile limitarsi a considerare solo la busta paga degli operai.

Stefano Cingolani

## Le banche rilanciano il caro-dollaro

## Tasso d'interesse primario al 20% negli Stati Uniti

L'annuncio al termine di una giornata di declino della valuta americana - Drammatica crisi in Giappone Pressione per far salire i tassi in Europa

ROMA - La scalata dei tassi d'interesse è proseguita ieri con l'annuncio da parte di due grandi banche USA, la Chemical Bank e la City Bank di Chicago, di un tasso primario del 20 per cento. Altre banche si sono allineate. Fin dalla serata di lunedì la Borsa Manhattan Bank aveva adottato un tasso del 19,75%. La base su cui vengono decisi questi aumenti è l'esistenza di una domanda di credito. Tale criterio, adottato sia dalle autorità politiche che dalle grandi banche, non tiene conto del fatto che in una economia basata sull'indebitamento - e quindi sulla scadenza - il rinnovo a ritmo vertiginoso dei crediti - la soppressione della domanda equivale, per molte imprese, alla cessazione pura e semplice delle attività.

Quando ciò non si verifica, si ha un drenaggio crescente di profitti a favore delle banche e di altri prestatori ma non una riduzione della domanda.

D'altra parte, la reazione delle grandi banche statunitensi si è verificata nel corso di una giornata che aveva visto declinare la spinta rialzista del dollaro in Europa. Dopo il ribasso nei confronti del marco, il dollaro è sceso anche in Italia da 912 a 907 lire. Alcune «puntate» speculative al rialzo venivano liquidate in vista della vacanza pasquale. L'aumento del tasso primario ha probabilmente lo scopo di bloccare subito questo movimento al ribasso, consentendo alla speculazione di sperare in un'altra settimana di rialzi.

Ciò chiarisce l'intreccio che si verifica fra intenzioni politiche - i tagli alla produzione come mezzo per frenare l'inflazione, aumentando i disoccupati e riducendo i salari - e acquisizione di profitti al tavolo verde della speculazione monetaria.

A Tokio, diversamente dall'Europa, si è vissuta ieri una giornata drammatica. L'accordo con la Banca Nazionale Svizzera per un prestito in valuta di 200 miliardi di yen, insieme alla riduzione delle riserve della Banca del Giappone, sono stati interpretati come il segnale di una svalutazione inevitabile. Di qui la corsa a cambiare yen in dollari. La Banca del Giappone ha potuto contenere la spinta a 236 yen per dollaro soltanto giocando in un sol giorno quasi tutto il prestito svizzero: 600 milioni di dollari. Negli ambienti finanziari statunitensi e inglesi si commenta con ironia questa «difesa» delle monete, fatta per evitare un aumento dei tassi di interesse e, di conseguenza, per evitare la recessione economica che il governo di Washington dice invece di perseguire deliberatamente.

Il rincaro del dollaro ha fatto circolare ieri la voce che il prezzo della benzina verrà portato presto in Italia a 700 lire o anche a 725 lire. I prezzi del petrolio sul mercato internazionale, però, sono in ribasso. E' vero che il governo ha regalato ai petrolieri quella «scala mobile» che vorrebbe togliere ai lavoratori ma questi annunci sono davvero precisi.

## La CISL ripensa tutta la contrattazione

Carniti, nell'intervento al seminario sugli integrativi, parla di «fantasmi di cui liberarsi» - Il punto delle vertenze aziendali - Incrementi di produttività per favorire l'occupazione - «Se serve una deroga sui tempi delle riduzioni d'orario»

ROMA - «Nella nostra discussione c'è qualche fantasma», dice Pierre Carniti. In questo seminario della CISL la discussione è sulla contrattazione articolata. Cosa chiedere nelle piattaforme aziendali, come portare avanti le vertenze? Sono interrogativi d'attualità, nonostante la stagione degli integrativi sia già a uno stato avanzato. Il perché emerge dalle esperienze già fatte o tuttora in corso sulle quali il settimanale della CGIL, *Rassegna sindacale*, ha aperto una prima riflessione.

Cogliamo qualche spunto. Veggiamo, dei chimici: «Noi abbiamo fatto accordi sostanzialmente pesanti senza una ora di sciopero». Celata, dei tessili: «I rinnovi sono stati fatti come al ciclostile e hanno riguardato essenzialmente il premio di produzione». Larizza, della UIL: «Si è realizzata una congiunzione ab-

bastanza esplicita fra la disponibilità padronale a dare e una chiara predisposizione dei lavoratori a chiedere». Agostini, dei metalmeccanici: «Vi è come un assestamento fra noi (i lavoratori) e loro (i padroni) rinvii, probabilmente più avanti il confronto». Del Piano, della CISL: «E' inevitabile di fronte alla mancata soluzione di vertenze generali come quella che abbiamo aperto nei confronti del governo ci sia una spinta a ribellare, a rifugiarsi in fabbrica». Garavini, della CGIL: «E' che a un certo punto il salario copre la risposta impropria ai problemi di qualità su quali se non interveniamo noi interviene il padrone con le sue soluzioni e con un distacco fra i lavoratori e il sindacato».

Emergono con chiarezza come l'intera strategia salariale del sindacato sia rimasta in discussione. In questo se-

minario della CISL Del Piano ha posto esplicitamente l'esigenza di una decisa correzione di tiro, insistendo sul rischio di un «baratto» tipo: «Più soldi in cambio di meno potere». Il dibattito poi è sembrato trasformarsi in una sorta di referendum interno. A questo punto l'intervento di Carniti.

E' stato un discorso deciso, con numerosi accenti autoritativi, teso soprattutto a rimuovere vecchie incrostazioni in questo sindacato che ha fatto della contrattazione l'asse del proprio modo di essere. Dice: «Leggendo alcune piattaforme ho difficoltà a capire cosa chiediamo; sembrano siano scritte dall'apparato del sindacato più che selezionate dai lavoratori». E per rendere tutto ancora più esplicito, il segretario della CISL parla dell'esigenza di predisporre momenti di approfondimento, non

solo sui contenuti della contrattazione ma sulla sua stessa struttura. Quella tradizionale, in tre livelli (aziendale, di categoria e interconfederale), «non deve essere considerata immutabile».

Un invito alla «fantasia» e all'«invenzione» che vale già per l'oggi. Carniti torna a parlare di questa fase contrattuale, insistendo sulla necessità di un responsabile contenimento salariale. «Si tratta - afferma - di rifiutare ogni suggestione di massimalismo rivendicativo che è il riflesso dell'incapacità di fare fronte alle proprie responsabilità». E' un richiamo alla drammaticità della situazione, all'esigenza di non rinunciare alle scelte di fondo compiute all'EUR. «Non si tratta di perdere alcuni benefici, bensì di prendere atto che la situazione economica e sociale è mutata e di conseguenza, cambiare le nostre posizioni». Il sindacato

dice - non può ignorare che gli aumenti dei costi delle materie prime e del petrolio sono ormai un dato costante. Se si vuole mantenere, «non deve essere considerata immutabile».

Ma come? «L'alternativa - sostiene Carniti - non deve essere tra rigidità dogmatica e governo unilaterale delle imprese; l'elemento che decide è la flessibilità contrattata. Il rifiuto di una massimalismo rivendicativo per puntare alla razionale utilizzazione degli impianti, all'intervento sulle tecnologie, alla modifica dell'organizzazione del lavoro, al miglioramento della condizione operaia. Il problema vero - aggiunge - è la destinazione che si dà agli incrementi di produttività». Di conseguenza «gli obiettivi diventano discriminatori, già nelle piattaforme di questa stagione contrattuale: l'occu-

pazione, l'aumento della base produttiva nel Mezzogiorno, la perequazione. Se serve, arriva a dire colui che della riduzione di lavoro ha fatto una bandiera, non è neppure da escludere una deroga sui tempi di attuazione dei nuovi orari «in cambio di risultati concreti e immediati sull'occupazione nel Sud».

E' arrivata l'autocritica di Carniti? «Giudicate voi», risponde al cronista. Fatto è che ieri il segretario della CISL ha sottoposto a verifica critica uno dei punti fermi della linea di questa organizzazione: la contrattazione, appunto. Ha detto ai suoi che questa resta uno strumento essenziale, ma a condizione che sia calata nella realtà dei processi economici. Se alla recente assemblea dei delegati la CISL aveva messo occhielli nuovi, oggi apre gli occhi.

Pasquale Cascella

## Borghini: il PCI presenterà proposte per un piano dei trasporti

Al termine di una riunione della sezione industria dedicata ai problemi dell'auto il compagno Borghini, della Direzione del PCI, ha rilasciato la seguente dichiarazione.

Il PCI presenterà quanto prima proprie proposte per la definizione di un piano di settore per i trasporti all'interno del quale affrontare i problemi dell'auto con particolare riferimento ai problemi finanziari, della ricerca, della componentistica e della esportazione di impianti.

Tale piano è reso indispensabile dalle difficoltà dell'industria automobilistica nazionale; difficoltà che si possono superare, ad opinione dei comunisti, soltanto avviando un serio processo di risanamento, di ristrutturazione e di rilancio produttivo. Tutto ciò comporterà, accanto a notevoli investimenti, anche un notevole sforzo di ricerca (motori a più basso consumo energetico e meno inquinanti), la riorganizzazione dei processi produttivi, un mutamento nella

organizzazione del lavoro e un decentramento delle produzioni (in particolare della componentistica) che non potrà essere realizzato senza un attivo contributo da parte del governo e degli organi della programmazione tanto più se si vuole che questo decentramento avvenga nel Mezzogiorno.

L'obiettivo del piano deve essere quello di aiutare, al di fuori di ogni anacronistica tentazione protezionistica, l'industria automobilistica italiana a mettersi rapidamente in grado di reggere il confronto con la concorrenza internazionale recuperando le quote di mercato perse. In tale direzione si è mos-

so in questi ultimi mesi il gruppo dirigente dell'Alfa sia formulando ipotesi di riorganizzazione produttiva sia ricercando collaborazione con altri gruppi italiani e stranieri. Questa ricerca non contrasta con la finalità di un piano nazionale di settore il quale, in ogni caso, non potrebbe non prevedere anche lo sviluppo, in varie forme, di collaborazione fra i diversi gruppi italiani e fra questi ed altri gruppi stranieri.

Compito del governo, a questo punto della vicenda, è quello di verificare molto rapidamente l'esistenza o meno di una seria alternativa nazionale all'accordo fra l'Alfa e la Nissan. I comunisti hanno sempre esplicitamente dichiarato la loro preferenza per un accordo fra gruppi italiani ma se questa alternativa non ci fosse o non avesse le caratteristiche necessarie a garantire il rilancio dell'Alfa allora il governo avrebbe motivi validi per procrastinare ulteriormente la firma dell'accordo fra l'Alfa e la Nissan.

## Quali richieste alla FIAT? Discussione aperta a Torino

**Dalla nostra redazione**  
TORINO - La stagione delle vertenze nei grandi gruppi industriali ha preso il via ieri, con due avvenimenti di rilievo: la riunione dei delegati del coordinamento FIAT, che entro oggi stenderanno la piattaforma rivendicativa per i duecentomila lavoratori del gruppo, ed uno sciopero di due ore effettuato in tutti gli stabilimenti e le filiali Olivetti.

Ma è vero, come si dice da varie parti, che questa mobilitazione nelle grandi industrie arriva in ritardo, quando già in decine di piccole aziende sono stati conclusi accordi esclusivisti salariali, che contraddicono la linea del sindacato? Lo chiediamo al compagno Pio Galli, che oggi concluderà i lavori del coordinamento FIAT. Ci fornisce alcuni dati. Per quanto riguarda i metalmeccanici, gli accordi già fatti in medie e piccole aziende sono una sessantina in Piemonte per appena novemila lavoratori, circa 240 in Lombardia, meno in Emilia e Veneto. Molte di queste intese contengono conquiste importanti su organizzazioni del lavoro, inquadramento, ecc.

Le due ore di sciopero fatte ieri all'Olivetti hanno visto una partecipazione soddisfacente, attorno al 60-70 per cento, comprendendo in questo dato anche i tecnici e gli impiegati che all'Olivetti sono più degli operai. Nelle assemblee sono stati discussi i due obiettivi della giornata di lotta: la risposta al tentativo dell'azienda di non applicare l'accordo dello scorso novembre-dicembre, che garantiva l'occupazione ed una politica di sviluppo programmato, e la preparazione del confronto vertenziale che quanto prima si aprirà con l'Olivetti.

I lavori del coordinamento FIAT sono stati aperti da una relazione di Tonino Regazzi, che ha definito i caratteri della prossima vertenza di gruppo: non una sommatoria di rivendicazioni su tutti i problemi esistenti, ma una vertenza caratterizzata da una forte carica programmatica, con obiettivi di grande respiro, seppur realizzabili gradualmente.

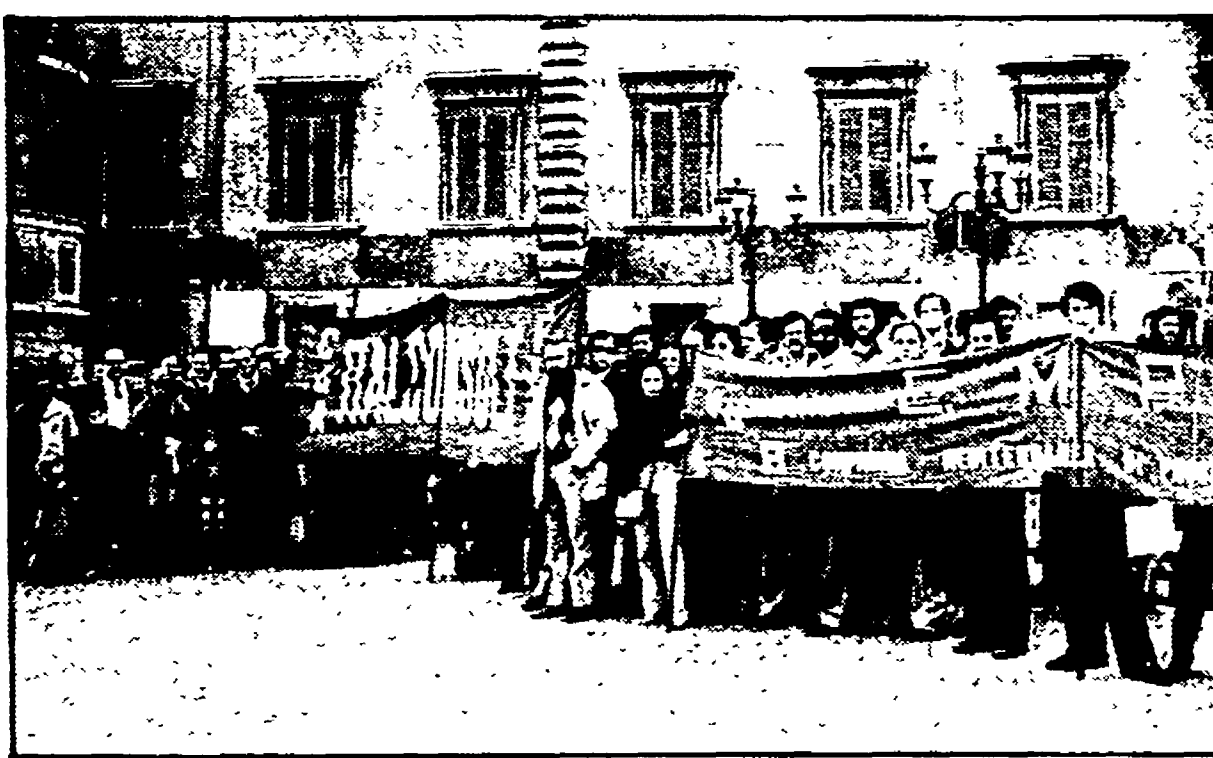
Naturalmente la relazione non poteva ignorare la situazione critica della FIAT e la necessità di recuperare efficienza nella grande azienda. Ma, per il sindacato, i terreni su cui si deve recuperare produttività sono quelli dell'organizzazione del lavoro, della modifica degli impianti (fino al superamento delle linee di montaggio), della riorganizzazione della produzione.

Un certo numero di nuovi occupati, ma qualificazione della struttura produttiva meridionale, per esempio puntando al Sud l'industria automobilistica, aumentando l'utilizzo degli impianti con diversi regimi di orario, trasferendo dagli stabilimenti settentrionali affetti da «gigantismo» delle produzioni al Sud e risolvendo anche certi problemi di saturazione che ormai esistono in alcune fabbriche meridionali (per la nuova «Panda», fabbrica di Termini Imerese, si stanno accumulando ritardi di otto mesi nei tempi di consegna, perché la produzione non riesce a tener dietro alla domanda).

Sul salario, l'orientamento prevalente è di chiedere un aumento sulle 10 mila lire mensili, così ripartito: una parte uguale per tutti sul premio ferie di circa 12 mila lire mensili. Una parte più consistente (in media 20-22 mila lire) da corrispondere come terzo elemento retributivo e da parametrare a seconda dei livelli professionali (nel rapporto 100 a 200). Una terza voce di «correttivo» o meglio di «superminimo collettivo transitorio», tenendo conto del fatto che alla FIAT il 70 per cento dei lavoratori hanno qualifiche basse e salari inferiori alla media dei metalmeccanici italiani.

Su questa terza voce salariale ci sono varie proposte: darla agli operai di linea, darla agli operai diretti di terzo livello, darla sul premio di produzione mensile (che invece dei quattro livelli attuali ne avrebbe solo uno o due).

Michele Costa



Italconsult: ricevuti ieri al Quirinale

ROMA - Ieri i lavoratori dell'Italconsult, una società di progettazione da otto mesi in crisi, sono andati in massa al Quirinale e una delegazione si è incontrata con la Presidenza della Repubblica.

La società Italconsult è stata dichiarata in stato di insolvenza il 20 marzo dal tribunale di Roma e da allora è automaticamente soggetta alla legge Prodi e quindi alla gestione commissariale. La nomina del commissario, che è secondo i lavoratori dell'Italconsult - un atto dovuto e non discrezionale del ministro dell'Industria, è stata bloccata senza alcuna considerazione della urgenza della situazione interna (mancanza di stipendi e di servizi essenziali quali il telefono) - prosegue una nota del coordinamento sindacale Cgil, Cisl, Uil ed estera (cantieri bloccati, personale arrestato o preaccettato, conti correnti bloccati); urgenza già riconosciuta dallo stesso ministro dell'Industria con un comunicato ufficiale emesso un mese fa.

In questa situazione il ministro degli Esteri è costretto alla inoperatività, nonostante abbia più volte sollecitato una verbalizzazione ufficiale degli impegni già assunti dal governo, la cui certezza oltre che drammaticamente la situazione dei lavoratori italiani all'estero, rinnova i problemi di credibilità del nostro paese con i produttori di petrolio.

NELLA FOTO: la manifestazione dei lavoratori dell'Italconsult.

## Marcora e la «matassa» dell'AIMA

Marcora, se sarà ancora nominato ministro dell'Agricoltura, ha infatti appena dichiarato di voler dedicare esclusivamente al partito, fra le prime cose che dovrà «sbrogliare», la «matassa» dell'AIMA e le sue ricche clientele.

Il punto centrale è la riforma dell'AIMA. Ma ci sono questioni da risolvere subito: la giusta utilizzazione di tutti i lavoratori senza mortificare professionalità e diritti.

documento approvato dall'assemblea - del direttore generale; il tentativo di trasformare l'azienda in «centro di favoriti» verso una parte del personale e verso alcuni creditori e assuntori; la giusta utilizzazione di tutti i lavoratori senza mortificare professionalità e diritti.

## «Cossiga, non dimenticare FS, porti, servizi urbani, ...»

ROMA - Il primo governo Cossiga ha chiuso in rosso il capitolo trasporti. Vale per tutti la vicenda della riforma della FS con il sistematico stravolgimento in sede di ministero dei Trasporti degli impegni che mano a mano erano stati assunti a Palazzo Chigi. Ma si possono citare ancora il ritardo nella approvazione del piano integrativo delle FS (è rimasto bloccato per quasi un anno) o gli ostacoli frapposti in Parlamento alla sollecita approvazione di importanti provvedimenti legislativi alcuni dei quali (è il caso del Fondo nazionale dei trasporti) già definiti nella precedente legislatura.

Un bilancio negativo che non poteva non preoccupare le organizzazioni sindacali del settore alla vigilia della formazione del secondo governo Cossiga. Ne è testimonianza la lettera che i segretari generali della Federazione trasporti Cgil, Cisl, Uil, De Carlini, Fantoni e Manfron hanno inviato al presidente incaricato. In essa chiedono fra l'altro che nel programma di governo la politica dei trasporti trovi «una giusta collocazione», fermo restando che il mantenimento degli impegni assunti «più volte» dai precedenti governi e dalle forze politiche in relazione alla «realizzazione di un piano generale dei trasporti» è un «dovere primario» per la futura campagna e rappresentazione «una risposta coerente» con le indicazioni uscite due anni fa dalla conferenza nazionale dei trasporti.

Non sfuggono, i tempi tecnici e politici necessari, ma in ogni caso è indispensabile che «si cominci seriamente

## Accordo per i siderurgici inglesi, ma con polemiche

LONDRA - I lavoratori della siderurgia statale britannica tornano oggi al lavoro, ma aspre sono le reazioni per l'accordo sul 15,5 per cento di aumento che hanno firmato fine allo sciopero di tredici settimane, il più lungo arresto di lavoro nel paese dalla fine della seconda guerra mondiale.

I negoziatori dei due più grandi sindacati dell'acciaio hanno deciso, con 41 voti contro 27, di accettare l'aumento, proposto dalla commissione indipendente di inchiesta. Ma un gruppo di picchetti in collera ha fatto irruzione nella sede centrale della Iron and Steels Trade Confederation (ISTC), la confederazione sindacale del ferro e degli acciai, per protestare contro l'accordo. I picchetti, gridando che si trattava di una «liquidazione», hanno occupato gran parte dell'edificio, e hanno fatto da palazzo i giornalisti in attesa di un comunicato.

di programmazione del settore».

I sindacati precisano di non voler con la loro lettera entrare nel merito dei diversi provvedimenti. Intendono solo richiamare i «più urgenti», quelli che rappresentano una indicazione concreta sulla «volontà politica di muoversi verso un modo nuovo di fare politica dei trasporti».

Otto sono per la Federazione trasporti i punti urgenti che debbono entrare a far parte del programma di governo: investimenti per FS, ferrovie concesse, porti, aeroporti e strutture intermedie; riforma delle procedure per rendere più coerente il rapporto tra investimenti e capacità di spesa; riforma istituzionale dell'azienda FS; costituzione del Fondo nazionale trasporti per i servizi urbani di linea; riforma delle gestioni portuali; attuazione integrale, con le necessarie modifiche, della legge relativa alla disciplina del trasporto merci su strada; definizione delle norme di attuazione della legge di ristrutturazione della flotta di Stato in modo da consentire il definitivo completamento; riforma dei servizi aeroportuali e della Direzione dell'aviazione civile per il settore del trasporto aereo.

Sono tutte questioni «ancore», dalla cui soluzione fra l'altro, possono derivare anche occasioni di nuovi posti di lavoro. Se vengono lasciate ancora irrisolte anche il raggiungimento degli accordi contrattuali in scadenza per diverse categorie.