

Bisogna svelare il «giallo» nei conti della STET e dell'IRI per le telecomunicazioni

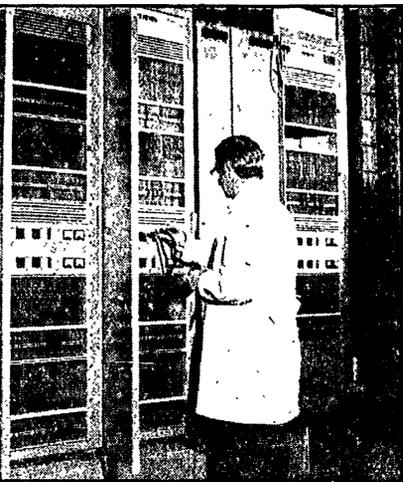
La SIP ha miliardi di debiti e non vuole spiegare perché

La sentenza del tribunale di Roma che ha condannato la Sip per falso in bilancio, obbligandola a risarcire gli utenti per gli aumenti tariffari illeciti, è il punto cui è giunta l'indagine sulle telecomunicazioni (che avviene nel Senato in seguito a una nostra iniziativa) fanno emergere una vera e propria questione nazionale.

Valgono i fatti. Le telecomunicazioni sono in tutti i Paesi di capitalismo avanzato un settore decisivo dello sviluppo economico. Il loro matrimonio, ormai avvenuto, con l'elettronica e l'informatica dischiudono nuovi vasti orizzonti. Non c'è soltanto la telefonia, la quale dal passaggio alla commutazione elettronica riceve un violento impulso in avanti. Cresce e crescerà sempre più la rete del telex, si prospetta l'avvento della posta elettronica, la trasmissione dati diventa un servizio nazionale decisivo per l'economia, sorgono tecniche di comunicazione audiovisive che consentono incontri, riunioni, conferenze realizzate anche a grande distanza; e gli sviluppi delle telecomunicazioni trasformano i trasporti, il sistema bancario, gli apparati amministrativi. Sarà questo insomma, con i trasporti e la trasformazione delle fonti di ener-

gia, uno dei settori decisivi per lo sviluppo negli anni 80. Non a caso in tutto il mondo si annunciano giganteschi investimenti; e in Italia, mentre nell'area delle telecomunicazioni gravitano 300.000 addetti, gli investimenti previsti come necessari sono tre volte superiori a quelli della Fiat nel prossimo quinquennio; e pari a molto più della metà di quelli dell'Iri.

Ma una crisi per molti aspetti paradossale incombe nel nostro Paese in questo settore. I dirigenti dell'Iri, della Stet e della Sip (questa ultima fa parte del gruppo Stet) sono stati estremamente chiari nel corso delle recenti sedute della Commissione senatoriale di indagine. La Sip ha debiti per 6.540 miliardi, la Stet per 7.200 miliardi. Il solo pagamento degli interessi dei debiti della Sip assorbe oltre 600 miliardi l'anno, quasi un terzo del fatturato. Sono previsti, sino al 1984, 10.000 miliardi di investimenti, ma i dirigenti dell'Iri ci hanno avvertito che solo il 10 per cento di questi investimenti sarà finanziato con risorse proprie, e tutto il resto andrà ad accrescere l'indebitamento. Insomma un gruppo finanziario e industriale di grandi proporzioni rischia di franare sotto il peso di debiti che crescono ver-



L'indagine avviata al Senato rivela cifre assurde e una nuova richiesta di consistenti aumenti delle tariffe. Impedire che paghi il telefono anche chi non l'ha mai avuto - Il ruolo delle multinazionali estere del settore e il sistema dei controlli

del gruppo Stet, le condizioni della ricerca, e la dipendenza tecnologica dalle grandi multinazionali del settore (a partire dalla celebre IRT). A questi e ad altri inquisiti interrogativi sta cercando una risposta esauriente l'VIII commissione del Senato, impegnata in una diligente indagine.

In attesa che si sveli questo «giallo» due considerazioni, per il momento conclusive, possono essere fatte. La prima è che in questo campo esiste una molteplicità di controlli, almeno sul piano formale. Ma siamo in tanti,

non vogliamo il fallimento delle società, la crisi del settore. Vogliamo invece garantirne lo sviluppo, risolverne i problemi, e perché ci interessa lo sviluppo economico e tecnologico del Paese, e le grandi prospettive che anche alla esportazione e nel rapporto con i paesi nuovi si aprono per le telecomunicazioni; ma per questo è necessario fare chiarezza e che si colpiscano i responsabili della situazione attuale.

Lucio Libertini

La direzione delle Poste cerca di snaturare il contratto

ROMA — Stanno andando male le trattative con l'amministrazione delle Poste per la definizione delle «code» del contratto 1976-1979. Lo scoglio è rappresentato — informa una nota del sindacato postelegrafonico Cgil — dalla definizione dei profili professionali delle otto categorie previste dal nuovo ordinamento contrattuale. Ciò che l'azienda vorrebbe realizzare è in contrasto con lo spirito e la lettera della legge di attuazione del contratto.

Autostrade: raggiunto l'accordo revocati gli scioperi

ROMA — Ieri mattina all'alba si è finalmente conclusa la vertenza contrattuale (aperta da 17 mesi) dei dipendenti delle autostrade pubbliche e private. L'intesa di massima sottoscritta dai sindacati con l'Intergruppo e l'Assintra, dovrà ora essere sottoposta alla approvazione delle assemblee dei lavoratori. Sono state, intanto, revocate tutte le azioni di lotta in programma.

Aeroporto di Fiumicino: note dolenti del servizio antincendi

Se l'idrante si deve cercare col «fiuto»

Sono arrivate le nuove autobotti «elettroniche» - Necessità di mezzi di appoggio, di una squadra in più e di altri vigili del fuoco

ROMA — Da anni riformare di carburante un aereo in volo è un gioco poco più che da ragazzi. Riformare di acqua le autobotti dei vigili del fuoco in servizio nell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino è invece un grosso problema. Eravamo convinti che lungo le piste, ragionevolmente intervallati e nei punti strategici dell'aerostazione, fossero installati degli idranti per fare tempestivamente il «pieno» di acqua in caso di necessità e di emergenza. «Ma quali idranti ai bordi delle piste?», rispondono in coro i vigili del fuoco. «Se non sappiamo ancora quanti ce ne sono, dove sono, se funzionano. Insomma il più delle volte bisogna andare a naso. «Fiutare» l'esistenza dell'idrante. Da tempo, quanto ormai non lo ricordiamo più, abbiamo chiesto una «piantina» di tutte le bochette di acqua. La società «Aerporti romani» che gestisce i servizi a terra dello scalo ha dato assicurazioni che provvederà. «Speriamo sia la volta buona», è il commento dei pompieri.

Mezzi costosi (si parla di circa duecento milioni l'uno), efficientissimi (le cifre che ci indicano sui metri cubi di schiuma «spray» dal «canonico» sono impressionanti), ma anche estremamente delicati. La manutenzione deve essere continua (ma gli specialisti dove sono?) per preservare la sua parte tecnica, sia i circuiti elettronici che nel caso specifico di Fiumicino debbono fare quotidianamente i conti anche con il salmastro (il mare è a poche centinaia di metri). I motori, poi, debbono essere mantenuti ad una certa temperatura per poter effettuare le partenze veloci, indispensabili nell'emergenza. In una parola amano il caldo.



le vecchie autobotti. Le nuove, assai più larghe, hanno a disposizione sui fianchi uno spazio utile di 10-15 centimetri per parte. E così — commenta amaro un vigile — «parliamo alla supersensibilità di una tarantola».

Stavamo quasi per dimenticare un altro trascurabile particolare della modernissima sede est: gli idranti. Ce n'è uno solo, di portata limitata e collocato sul retro dell'edificio. Per rifornire le autobotti (quattro) i pompieri debbono impiegare un manico di tela di una decina di metri. E quando il termometro, d'inverno, scende sotto zero e il manico gela e allora addio rifornimento.

efficacemente al suo compito. Gli interrogativi che si pongono gli stessi pompieri, ma anche i lavoratori dello scalo aeroportuale, sono tanti, soprattutto se riferiti allo sviluppo e al potenziamento dell'azione civile. È insufficiente l'organico (44 uomini per turno); la deattiva preparazione specifica (non si è mai fatta pratica sugli aerei, ma si sono ricevute «istruzioni» solo con diapositive); manca tutta una serie di mezzi d'appoggio. È successo tempo addietro che per liberare un hangar dell'Alitalia, di masto prigioniero tra i portoni scroccati di un hangar si sono dovuti chiamare i pompieri di Roma Ostiense perché quelli di Fiumicino non disponevano di «binde» in grado di allontanare fra loro le due chiusure scorrevoli.

che rimanga infortunato, magari cento metri prima della «barriera» aeroportuale? È già successo, alcuni mesi fa un automobilista rimase incastrato nella propria auto schiantata sull'autostrada per Fiumicino a poche centinaia di metri dalla «barriera» che delimita l'area dello scalo. Che fare? La competenza era dei vigili del fuoco di Roma Ostiense (23 chilometri di distanza). Quelli di Fiumicino, naturalmente non hanno avuto esitazione. Hanno «viziato» il regolamento, questo sì, ma sono ugualmente intervenuti.

Ma la Montedison non c'entra col capitale SNIA?

MILANO — La Borsa è piombata in un clima di allarme mentre le quotazioni si trascinano con alti e bassi inconfidenti. Gli affari sono diventati «cristallizzati» da 12-14 miliardi di media, sono scesi a 7-8. Le cause di questa caduta non stanno solo nelle perturbazioni mondiali causate dal crollo del dollaro, in legame con la politica americana dei tassi crescenti di interesse, ma anche in alcuni nodi specifici accumulati dal sistema in questo ultimo anno. Questi nodi o queste zeppe che ceppano la Borsa, nonostante una campagna di dividendi tutto sommato positiva, stanno nelle crescenti difficoltà da parte dei grandi gruppi industriali di reperire capitali di rischio o di raccogliere nuovi mezzi finanziari senza alzare ulteriormente il livello di indebitamento. I consorzi bancari previsti dalla cosiddetta legge Prodi (la «197») fatiscano a nascere, anche là dove i punti di crisi sono divenuti un dramma.

parte di Mediobanca e nuovo aumento del capitale) che per riuscire ha bisogno del contributo sia della «legge Prodi» sia della «Consorzio» (la «197») fatiscano a nascere, anche là dove i punti di crisi sono divenuti un dramma. La cosa però che più colpisce in questo «progetto» finanziario della Snia, è l'assenza di una forte azione di questa società, la Montedison che, fino a prova contraria, come gruppo, possiede il 35 per cento del capitale. Ma che ne ha quattro di controllo. È evidente che la Montedison, non è nelle condizioni finanziarie di poter intervenire «a propria quota» poiché stessa dovrà aumentare il proprio capitale: ma se così sarà la composizione azionaria della Snia sarà «a testa bassa».

Una «valanga rosa» (dodicimila) ha investito l'azienda e interroga il sindacato

C'è una «città delle donne» nella fabbrica FIAT

Un inserimento frutto di dure lotte - Una difficile riunione delle delegate a Torino - Ritardi, lentezze e pigrizie nella FLM - Solo trenta nei consigli di fabbrica L'obiettivo, formare quadri femminili

TORINO — Come è difficile fare politica e attività sindacale per le donne «una fabbrica che non le prevedeva»? Negli stabilimenti Fiat dell'area torinese dal '78 ad oggi sono entrate 12 mila nuove assunte. La loro presenza, per la prima volta nel dopoguerra, si è fatta tangibile, ben visibile non solo negli uffici ma in molti reparti di produzione, compresi quelli di tempo vietati alle donne. La Fiat, insomma, negli ultimi due anni è stata investita da una vera e propria «valanga rosa». È stato questo il risultato di una grande battaglia, fatta con la legge di parità da un lato, la mobilitazione, la lotta, l'inveniva dall'altro.

margine della riunione delle delegate Fiat, che si è tenuta nei giorni scorsi a Torino e che aveva come primo scopo quello di contribuire alla stesura della piattaforma per la vertenza di gruppo con idee, proposte e rivendicazioni uscite dall'analisi e dall'elaborazione delle donne delegate.

«Paghiamo ritardi storici» dice una delegata della Fiat Mirafiori — il nostro essere discese fra casa e lavoro, quello che si chiama il doppio ruolo o meglio la doppia catena di montaggio dentro e fuori la fabbrica».

Di certo l'organizzazione del lavoro sarà nei prossimi anni alla Fiat un terreno di scontro aperto con un padronato che vuole recuperare margini di produttività attraverso il classico sistema dell'aumento dello sfruttamento. Le donne non possono mancare a questo appuntamento, pena una loro ulteriore e più marcata emarginazione nei reparti di produzione e negli uffici. All'appuntamento — è forse questo il dato in gran parte nuovo — vanno con una più diffusa coscienza dei loro diritti, hanno qualche arma in più.

«La nuova organizzazione del lavoro — riassume Liliana Omegna — deve tener conto della specificità della donna. Il legame fra modo di lavorare, salute e necessità deve essere stretto». Già si parla di gruppi omogenei di donne da organizzare nei reparti su questi temi. Le donne, insomma, crescono; debbono crescere ancora, certo, e con loro deve però crescere anche il sindacato.

Bianca Mazzoni