

Un Ferragosto con l'angoscia della crisi, mentre il governo guida la recessione

Industria: allarmante scenario d'autunno

Migliaia di operai rischiano il licenziamento - La caduta della produzione anche per effetto dei decreti estivi I settori trainanti richiedono interventi di ristrutturazione e non semplici tamponi - Presidio alla Indesit

Per l'operaio Mario Rossi, saldatore alle Carrozzerie di Mirafiori è stato un Ferragosto col magone, quello di quest'anno. Cosa succederà finite le ferie? Troverà una lettera di licenziamento quando rientrerà, dopo i pochi giorni di mare nel suo appartamento a Nichelino. I suoi compagni della Indesit di Orbasano, nella cintura torinese, hanno passato la festa davanti ai cancelli della fabbrica, dandosi il cambio ogni tanto. Sono a cassa integrazione ormai da due mesi e l'azienda da settembre rischia di chiudere del tutto.

L'autunno di quest'anno, dunque, si preannuncia già come la stagione della crisi della grande industria italiana; ma il pericolo è che la caduta diventi generale. I commentatori economici hanno scritto più volte che si sono create due monete corrispondenti a due aree produttive: la « lira Brambilla », quella con cui vengono pagate le merci della piccola industria, ancora competitive sui mercati mondiali (tessili, abbigliamento, calzature, pellicce, ecc.) e la « lira Fiat » ormai di fatto già troppo debole, in attesa di una svalutazione ufficiale per essere quotata ai suoi « veri » livelli. Il rischio ormai è che per effetto della crisi che investe la domanda mondiale nei settori tradizionali di consumo e grazie alla politica economica restrittiva adottata dal

governo con il decreto estivo — le due lire diventino una sola, sempre più fragile in quanto espressione di una attività industriale depressa all'interno e debolissima all'estero.

Così, una caduta congiunturale si potrà aggiungere alle difficoltà strutturali di alcuni settori decisivi (auto, chimica, telecomunicazioni, ecc.) e le aggravazioni. Per la prima volta, infatti, si chiedono licenziamenti in massa. Non basta più la cassa integrazione, occorre creare disoccupati, mettere in ginocchio il sindacato, indebolire la classe operaia. La crisi diventa, così, l'occasione per sferrare quel colpo più volte tentato e finora mai riuscito pienamente, sempre rintuzzato dalle forze del lavoro.

Il governo, invischiato nel pasticcio dei decreti, non ha fatto altro che favorire alcune di queste tendenze (per esempio comprimendo la domanda quando era più cominciata la recessione) e si presenta inerme e senza idee, al momento della verità per quel che riguarda la politica industriale (dov'è il piano auto? eppure della crisi Fiat si parla ormai da quasi un anno...). I nodi irrisolti dell'economia, dunque, saranno tra i principali e più drammatici terreni di confronto e di verifica politica.

Sette: l'IRI non licenzierà

ROMA — Il presidente dell'IRI, Pietro Sette, in un'intervista che sarà pubblicata, oggi dal quotidiano « la Repubblica », afferma che « in autunno l'IRI non cederà alla tentazione di ridurre i livelli occupazionali. Non perché — precisa il presidente dell'IRI — non ce ne sia bisogno, ma perché riteniamo che sia un nostro preciso dovere non aggravare con massicci licenziamenti una situazione che sarà più difficile e tesa. Ci riteniamo impegnati — aggiunge Sette — a non creare più problemi di quanti ce ne saranno. Non abbiamo licenziato in momenti più duri. Non lo faremo adesso. Si potrà criticare una simile decisione, ma noi siamo fermi ». In cambio — ha fatto presente Sette nel-

l'intervista alla « Repubblica » — « chiediamo al sindacato soprattutto una cosa importante: collaborazione ».

Le prime reazioni dei sindacati all'intervista del presidente dell'IRI, Pietro Sette, sono caute e positive. Il segretario confederale della Cgil Aldo Giuntini ha definito « importanti e interessanti le dichiarazioni di principio di Sette ». Il sindacato è disponibile a un confronto con l'ente per verificare nel concreto le possibilità enunciate, ma « questo non vuol dire che accetterà che passino ristrutturazioni selvagge magari mascherate ».

Anche il segretario confederale della Cisl, Paolo Sartori, ha apprezzato le affermazioni del presidente dell'IRI.

I vigili di Rimini non vogliono essere gli eterni stagionali

Dal nostro corrispondente RIMINI — In un'estate dalle mille preoccupazioni, i problemi del lavoro, per qualche giorno ancora, sono stati messi nel cassetto. Le fabbriche sono chiuse e nonostante le difficoltà che si annunciano per l'autunno, questo Ferragosto sta trascorrendo all'insegna della ricerca di un po' di svago, alle nubi scure d'autunno sarà meglio pensare quando si presenteranno. Fanno forse eccezione, in questo panorama, i lavoratori stagionali del commercio e del turismo, quelli migliaia di persone (cuochi, bagnini, camerieri, autisti) che in estate devono garantire il funzionamento dei servizi per le vacanze degli altri.

In una capitale del turismo, a Rimini, dove la popolazione d'estate si moltiplica per quattro e dove molte migliaia di persone (20.000?) lavorano solo d'estate, la tensione comincia a sentirsi. Alcuni giorni fa biglietti e autisti dei trasporti urbani (160 in tutto) hanno incrociato le braccia per 24 ore creando una serie di disagi agli utenti che dal trasporto pubblico fanno largo uso. In subbuglio sono anche i vigili urbani, ma questa volta non chiedono alcuna indennità. Sono quei vigili che lavorano pochi mesi all'anno, alcuni anche da un decennio e chiedono sicurezza per il futuro. Proprio il giorno di Ferragosto i vigili urbani hanno scioperato per la terza volta in meno di due settimane. Altri scioperi sono in programma per il 19 ed il 22 di questo mese.

« Non c'è niente di selvaggio in quello che stiamo facendo — dice Francesco Peci, vigile urbano stagionale — abbiamo preparato questa scaletta di appuntamenti di lotta che attueremo in ore nelle quali non si verificherà la paralisi della città. Nostro scopo non è quello di colpire gli utenti, ma solo di sensibilizzare l'opinione pubblica attorno al fatto che molti di noi sono lavoratori precari da molto tempo. Fra qualche giorno pianteremo anche una tenda in piazza e alla fine del mese manderemo una delegazione dal ministro Giannini ».

In cosa consistono le rivendicazioni dei vigili stagionali? Il problema è quello del passaggio dal contratto di lavoro stagionale all'assunzione stabile. Fino al 1978 i vigili urbani e gli altri dipendenti che lavorano solo nel periodo estivo godevano di alcune garanzie oggi abolite: non sono più possibili i concorsi interni nelle amministrazioni locali; occorrono concorsi pubblici; « in questo modo, però ha commentato Eros Gobbi, segretario della funzione pubblica Cgil — il lavoratore rischia di rimanere stagionale a vita ». Qualche mese fa il sindacato di categoria avanzò la proposta di estendere anche al pubblico impiego le norme della legge del turismo grazie alle quali i lavoratori stagionali devono essere riassunti l'anno successivo e accuiscono nello stesso tempo il diritto a diventare fissi secondo una graduatoria. L'unica variante alla legge per il turismo che il sindacato propone per l'amministrazione pubblica è che non tutti i posti vacanti debbano essere ricoperti da stagionali ma solo il 60 per cento.

La proposta fu approvata dall'amministrazione comunale e dalle forze politiche e fu poi bocciata dal comitato regionale di controllo. Ora i vigili tornano alla carica e protestano con il ministro della funzione pubblica Giannini perché in sede di revisione del nuovo contratto di lavoro non si è tenuto conto anche di loro.

Luciano Nigro

Il « caso » Fiat

Terminata la breve pausa di Ferragosto, per diverse migliaia di lavoratori che tra qualche giorno si incolmeranno sulle autostrade per far ritorno nelle roccaforti industriali dell'Italia del Nord si riproporrà lo spettro dei licenziamenti e della cassa integrazione. La Fiat — con 15 mila operai sui quali pesa la minaccia del licenziamento — è il simbolo di una delle più gravi crisi che abbiano colpito dal dopoguerra a oggi l'industria italiana e, soprattutto, le grandi imprese dei settori trainanti dell'economia del paese. La Fiat — il gioiello del capitalismo privato italiano — è la grande malata. Le dimissioni dell'amministratore delegato Umberto Agnelli, con il passaggio della guida operativa della holding automobilistica ad un « manager », Cesare Romiti, ha potuto dare all'opinione pubblica il senso di una situazione difficile e complessa, foriera qualora il gruppo torinese dovesse a settembre insistere sui 15 mila licenziamenti — di tensioni sociali di una gravità eccezionale.

Ma non è solo con la Fiat che governo, partiti politici e sindacati dovranno fare i conti.

Elettronica e Telecomunicazioni

Sono gli altri punti di crisi dell'industria italiana. In questo caso non è un settore privato ad essere in gravi difficoltà, ma un comparto trainante — come è in altri paesi avanzati — non solo del sistema industriale pubblico ma di tutta l'economia italiana. A giugno, come conseguenza della crisi finanziaria della Sip e del minacciato blocco della commessa, decine di industrie manifatturiere del settore misero in cassa integrazione 30 mila dipendenti. Successivamente il governo decise la ricapitalizzazione del gruppo Sit-Set e la cassa integrazione venne ritirata. Ma i problemi restano. Resta la crisi di un settore cui l'autorità politica non ha saputo fornire strategie, punti di riferimento programmatici e operare una profonda ristrutturazione per adeguare il gruppo pubblico ad una situazione di mercato sempre più difficile per la temibile concorrenza delle grandi multinazionali.

Indesit

Anche altri « gioielli » industriali del triangolo economico sono oggi in crisi. L'industria degli elettrodomestici, per esempio. L'Indesit è il caso più grave. Da più di due mesi il gruppo ha messo in

cassa integrazione i suoi 12 mila dipendenti, di cui ben 5 mila sono concentrati nelle regioni meridionali. Le condizioni finanziarie della società sono gravissime e i sindacati hanno chiesto — come per altre situazioni — l'intervento di un consorzio di banche.

Chimica e fibre

La situazione gravissima del settore è nota: le vicende della Sir e della Liguigas hanno occupato ampio spazio sui quotidiani e settimanali. Per la Sir (12 mila occupati), il governo, prima dell'estate, ha deciso l'intervento nel consorzio bancario e quindi nella « Sir finanziaria » di un comitato di nomina ministeriale con il compito di gestire il risanamento del gruppo e il successivo passaggio degli impianti all'Eni. La situazione tuttavia resta pesante, con gli stabilimenti sempre sull'orlo della fermata. Il principale responsabile del deterioramento della situazione è il governo, per la lentezza — si è tentati di dire « programmata » — con cui è stato gestito il risanamento del gruppo chimico. Per la Liguigas-Liquichimica (circa 9 mila dipendenti), la situazione è più incerta. Sottoposta ad amministrazione straordinaria — con la nomina di un commissario (Eugenio Carbone) non è ancora riuscita ad avviare la piena ripresa produttiva degli impianti. Al termine del regime commissariale alcuni stabilimenti dell'ex gruppo di Ur-

sini verranno ceduti all'Eni. Intanto, il ritardo nell'elaborazione del piano di risanamento da parte del commissario e la lentezza nella concessione, da parte del governo, delle autorizzazioni per poter accedere ai fidi bancari, non hanno permesso, sino a questo momento, di dare il via alla ristrutturazione della Liguigas.

L'altra crisi preoccupante è quella delle fibre. Per la Sna e per Montefibre sono pronti i piani di risanamento. Si prevede, nel complesso, una riduzione di occupazione per 8 mila unità — di cui 3 mila nel Mezzogiorno. Ma i sindacati hanno annunciato che si opporranno ai licenziamenti, in assenza di soluzioni occupazionali alternative.

Altri settori

Tuttavia, il panorama sconcertante della situazione industriale italiana non si ferma qui. E' da mesi che il comparto della componentistica elettronica è fermo. I circa 6 mila lavoratori della Ducati di Bologna, Latina e Longarone; della Mial e della Mistral di Latina; della Csi di Napoli, sono parte in cassa integrazione, parte sull'orlo del licenziamento. I sindacati da tempo hanno proposto la costituzione di un consorzio delle imprese del settore per avviare un processo di ristrutturazione e di razionalizzazione. Dopo mesi di silenzio il governo sembra orientarsi per un intervento della Gepi. Poi c'è la siderurgia. La situazione più

preoccupante è quella della Sidas del gruppo Redaelli di Milano — 3500 operai — che è stata posta in liquidazione. Minaccia di cassa integrazione per una parte dei 1800 operai della Dalmine di Massa Carrara, mentre sono molti mesi che gli 800 dipendenti della Sadea di Aosta sono in cassa integrazione. Ma i pericoli più gravi potranno venire dalle grandi industrie pubbliche, le cui prospettive appaiono molto preoccupanti.

Questa « radiografia » della crisi industriale italiana non è, naturalmente, completa. Altre decine di imprese nei vari settori navigano in cattive acque. Per esempio alcune aziende tessili del Mezzogiorno, da anni in gravi difficoltà. La Halo di Licata (600 occupati); la Harris moda e la Diba di Lecce (1400 lavoratori); la Cotocross di Latina e Vicenza (2 mila operai); la Manconi Tedeschi di Caserta (450 occupati). Aziende di media dimensione, collocate in zone a criticità del Mezzogiorno, il cui definitivo collasso avrebbe ripercussioni gravissime sul piano sociale.

Situazioni che mettono in evidenza la necessità e l'urgenza di una programmazione industriale per settori. Dopo tanti anni — di sabotaggi e di lentezze burocratiche — la legge 675 per la riconversione industriale è soltanto agli inizi del suo funzionamento. Non è allora difficile capire perché ci troviamo a questo punto.

Ferragosto di tregua per i trasporti, ma già incalzano i primi appuntamenti

A colloquio con Lucio De Carlini, segretario generale della FILT-Cgil — Le vertenze d'autunno riguardano aerei, economia marittima, trasporto merci

ROMA — Sul fronte dei trasporti, per la prima volta da diversi anni a questa parte, non si sono avute a luglio e in questo scorcio d'agosto agitazioni « autonome ». Non ci sono state interruzioni nei collegamenti con le isole, non si sono avuti i « tradizionali » scioperi nelle ferrovie. Alcuni disagi, in qualche zona un po' più accentuati che altrove, si sono registrati nei giorni scorsi come riflesso dell'agitazione dei doganieri promossa dal sindacato autonomo. Anche se è difficile far pronostici sulle « mosse », spesso a sorpresa, di certo sindacalismo autonomo, tutto fa sperare che anche il « grande rientro » di dopo Ferragosto e di fine mese, non venga turbato da scioperi improvvisi.



In realtà, per quanto certi dirigenti autonomi siano abituati a lavorare di fantasia, non hanno davvero, quest'anno, appigli oggettivi per giustificare il ricorso alle agitazioni in questo o quel comparto dei trasporti. « Non c'è in piedi in questo periodo estivo — ci dice il compagno Lucio De Carlini, segretario generale della Filt-Cgil — alcuna vertenza contrattuale, né nazionale, né aziendale. Ed è questo un fatto nuovo nella storia sindacale degli ultimi anni ».

Si è chiusa la vertenza per il contratto-ponte dei ferrovieri (il governo, sia pure con ritardo, ha approvato di recente il disegno legge di riforma della FS). Si è chiusa quella per il personale di macchina e viaggiante, quella del personale dei vagoni-letto, passi considerevoli in avanti sono stati fatti nelle trattative per la riforma di Civiltavia. È stato praticamente rimosso tutto il contenzioso nel settore del trasporto marittimo.

Ciò che ora occorre — dice De Carlini — è che siano accelerati i tempi, che il disegno di legge per la Cisl sia approvato rapidamente, che il Parlamento non debba attendere mesi per entrare in possesso e quindi poter cominciare a discuterle, delle misure legislative votate dal Con-

siglio dei ministri ». I sindacati unitari nella loro battaglia riformatrice si sono mossi in un'ottica ben definita, per cui « le nuove aziende trasformate e riformate » — precisa il segretario generale della Filt — devono servire a gestire un piano nazionale dei trasporti che partorirà ancora, nonostante tutti gli impegni vecchi e nuovi, non è stato elaborato; a dare un valore o un altro a seconda se ci sia o meno una contemporanea elaborazione del piano di settore ». E dipenderà anche dal fatto se saranno approvate o meno e con quali criteri le leggi di riforma già votate dal Consiglio dei ministri o concordate.

Non si dimentichi, ad esempio, che il contratto-ponte dei ferrovieri scade il 31 dicembre e che gli ultimi mesi dell'anno dovranno essere dedicati alla categoria alla messa a punto della nuova piattaforma. Ma non si dimentichi soprattutto, come dice De Carlini, che « parecchie forze, le Dc in

particolare, ostacolano con tenacia il realizzarsi di un accordo fra contratti, riforme, piano dei trasporti. Esempio in questo senso l'ennesimo tentativo, in Senato, del dc di attivare il litigio fra Regioni e Comuni sul Fondo nazionale dei trasporti dopo che questo è stato approvato, e dopo lunga e travagliata battaglia parlamentare, dalla Camera ».

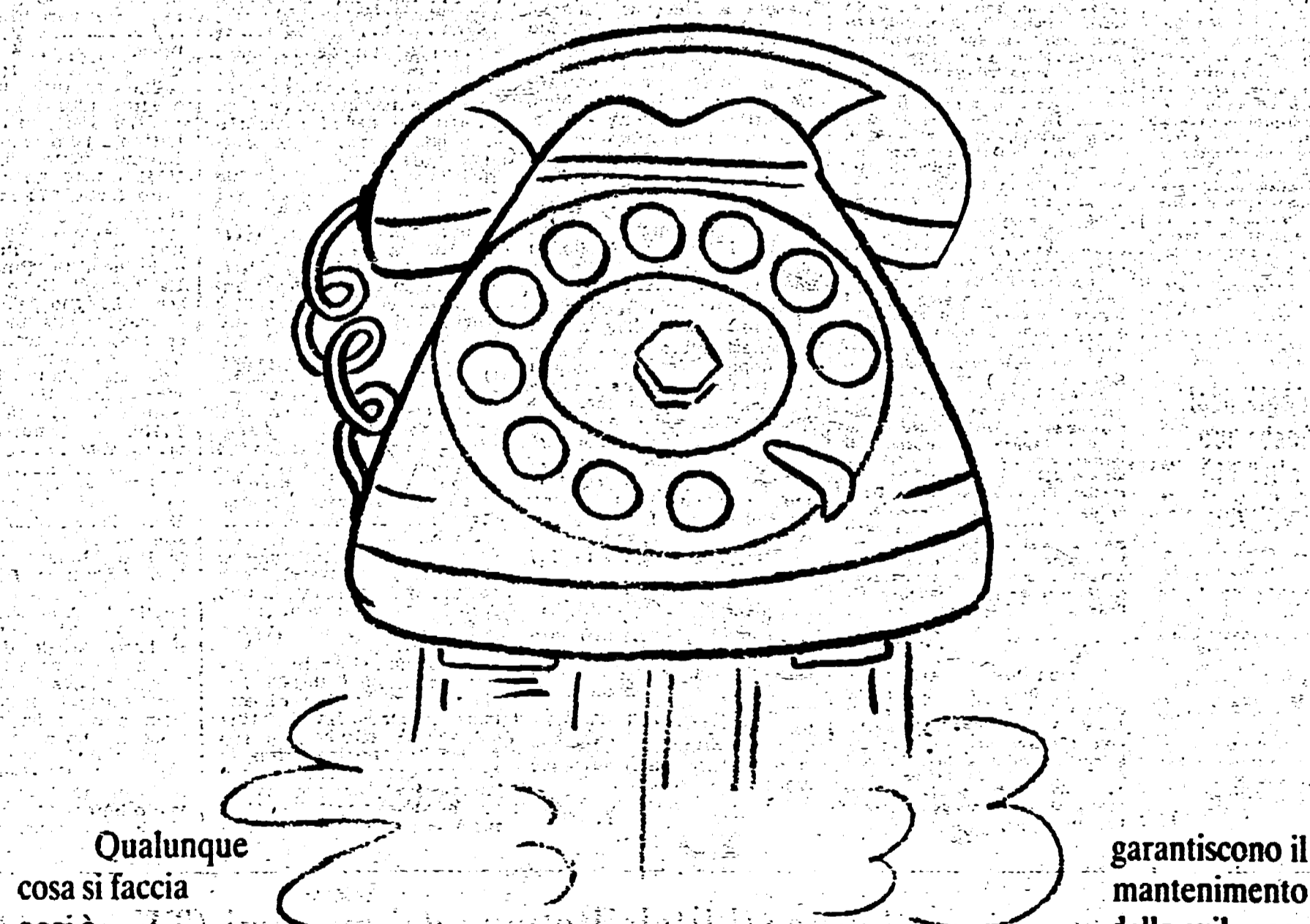
Ci si appresta, dunque, anche nel settore dei trasporti ad un autunno particolarmente caldo. I sindacati unitari — sottolinea De Carlini — lo affronteranno con fermezza, rigore, senso di responsabilità. Ma analogo impegno deve venire anche dalle controparti. A settembre sarà finalmente definito, per i trasporti, il codice di autoregolamentazione. « Mettiamo in guardia il governo, quindi, da qualsiasi tentativo di imboccare, sulla spinta di forze conservatrici o di agitazioni di autonomi, la strada della regolamentazione per legge dello sciopero » avverte De Carlini.

Ma attenzione anche a non fornire pretesti alle agitazioni autonome. Essi vengono dal continuo ritardo nelle riforme (e dalla esasperata corsa delle organizzazioni corporative a monetizzare tutto), da certe concessioni (è il caso dell'anzianità progressiva) a certe categorie, ecc.

La preoccupante situazione del paese e le tensioni sociali, destinate inevitabilmente ad inasprirsi con la fine delle ferie, investiranno in pieno, al di là dei motivi contrattuali, anche il sistema dei trasporti. Già in luglio — ci dice De Carlini — diverse azioni di lotta sono sfociate in interruzioni dei trasporti. E' un problema serio che — rileva — « chiediamo venga esaminato dalle confederazioni, dai sindacati di categoria, dai consigli di azienda. C'è il rischio infatti che queste forme di lotta finiscano con il ri-avvicinare i sindacati, ma quelli dei trasporti in primo luogo, senza ottenere la indispensabile partecipazione attiva di tutti i protagonisti, agli appuntamenti generali ».

lio Gioffredi

Il telefono come futuro.



Qualunque cosa si faccia oggi è proiettata verso il futuro.

Per un paese questo vuol dire crescere mantenendo un giusto equilibrio tra le strutture, i servizi e le necessità degli abitanti.

E questo avviene se anche il sistema di telecomunicazioni continua a progredire tenendo il passo con le nuove tecnologie.

Nel futuro, infatti, le comunicazioni avranno una sempre maggiore importanza. Ma perché un sistema telefonico possa progredire occorrono le risorse necessarie ad assicurarne le condizioni che

garantiscono il mantenimento dello sviluppo.

Per questo i Ministri responsabili hanno concordato di sostenere il settore delle telecomunicazioni con una serie di misure adeguate, tra cui l'impegno per una revisione delle tariffe: il loro costante adeguamento (per garantire l'equilibrio tra costi e ricavi e per compensare l'effetto dell'inflazione) consentirà alla Società di fornire un servizio sempre più efficiente ed adeguato e costituirà la base per riprendere gli investimenti necessari a sostenere da un lato l'occupazione e, dall'altro la crescita ed il futuro del telefono.

SIP Società italiana per l'esercizio telefonico.