

Impraticabile l'attuale politica di salvataggi

La crisi industriale richiede nuovi strumenti d'intervento dello Stato

Le recenti vicende, nazionali e internazionali, dimostrano come sia ormai impossibile perseguire l'obiettivo primario della difesa occupazionale affidandosi a meccanismi spontanei di mercato, ai processi più o meno incontrollati delle economie periferiche o sommerse. La crisi della grande industria pubblica e privata, o di suoi interi compatti, così come i problemi di pari «altezza» riguardanti il crescere della contraddizione qualitativa fra domanda e offerta sul mercato del lavoro, indicano, con buona pace delle utopie liberali, la necessità di avviare una nuova fase dell'intervento pubblico in economia e nella politica di programmazione. Di questa politica dovrà fare oggi parte, più organicamente che per il passato, una politica per il salvataggio. Questa termine va finalmente usato in quanto tale e senza falsi punti.

In uno scenario di sconvolti mutamenti nei rapporti internazionali, di disoccupazione strutturale e di riconversione dell'apparato produttivo (e i due fattori sono sempre, più o meno saldamente intrecciati), qualsiasi paese industrializzato deve at-

trezzarsi al governo di ampi processi di smobilizzo di determinate attività, di salvataggio di altre, di mobilità sostitutiva. Tra le «missioni politiche» del salvataggio è destinata ad assumere, nel prossimo futuro, un peso sempre crescente, in termini non solo economici, ma di consenso e controllo sociale. Ciò che caratterizza, a questo proposito, la situazione italiana non è perciò affatto l'enfasi che cade, di fatto, sull'intervento di salvataggio, ma la totale assenza di una politica ad hoc, la mancanza di qualsiasi critica all'effetto non accollato, né direttamente né indirettamente, alla Gepi, ma deve essere compito della amministrazione re-

gionale.

Secondo questa griglia, l'

area dell'intervento Gepi si delimita con una certa precisione: verso il basso, attraverso il potenziamento dell'Ente

to ai casi altriimenti «irrimediabili» delle aree del Mezzogiorno, vuoi attraverso salvataggio di altre, di mobilità sostitutiva. Aspetto decisissimo (e spesso soffocato) dell'intervento sostitutivo è quello della riqualificazione della professionalità esistente. Questo compito non può venire accollato, né direttamente né indirettamente, alla Gepi, ma deve essere compito della amministrazione re-

gionale.

E' comunque certo che il rapporto tra Gepi e PPSS.

non può limitarsi, come finora è avvenuto, alla presenza «fisica» di esponti dell'imprese pubbliche nel consiglio d'amministrazione della Gepi. E' necessario non solo che le PPSS. collaborino più attivamente alla definizione dei programmi di salvataggio, ma che si sviluppi un regime di convenzioni tale da garantire alla Gepi la possibilità di usare tempestivamente di conoscenze, esperienze, quadri esistenti nell'ambito delle imprese a partecipazione statale.

Massimo Cacciari

Cantieristica: è in crisi ma può tornare a competere

sostenere la presenza italiana

nei traffici internazionali.

Così, pur essendo evidenti anche i dati dell'inottemperabile squilibrio della nostra «bilancia dei noli», degli scompensi e delle defezioni della flotta, mercantile, l'incapacità del governo e delle PPSS.

Per un troppo lungo periodo infatti, sulla scorta di valutazioni del tutto estranee ad una corretta visione industriale della navalmeccanica,

si è dibattuto il falso tema del carattere della crisi, se cioè quello della cantieristica doveva essere considerato un settore maturo, da abbandonare, proprio mentre si sviluppavano nuove esigenze di

traffici e della flotta, legata anche a nuove domande di trasporto, poste dalla crisi energetica, che avrebbero richiesto interventi adeguati per

un piano di settore che tenesse conto delle nuove condizioni, delle quantità e delle qualità della domanda, si è dato vita ad interventi frammentari e talvolta contrapposti e si è in pratica realizzata la disgregazione della flotta, mercantile, l'incapacità del governo e delle PPSS.

Per un troppo lungo periodo infatti, sulla scorta di valutazioni del tutto estranee ad una corretta visione industriale della navalmeccanica,

si è dibattuto il falso tema del carattere della crisi, se cioè quello della cantieristica doveva essere considerato un settore maturo, da abbandonare, proprio mentre si sviluppavano nuove esigenze di

traffici e della flotta, legata anche a nuove domande di trasporto, poste dalla crisi energetica, che avrebbero richiesto interventi adeguati per

Sembra alcuni risultati importanti siano stati ottenuti in questi anni, lo sforzo su cui occorre concentrare la nostra iniziativa nel sostenere la lotta dei lavoratori, non può che essere quello di far uscire il settore dallo stato di precarietà e crisi attuale considerando gli interventi necessari che si debbono attuare un fatto essenziale e corrispondente agli interessi nazionali della politica generale delle PPSS. Per questo occorre imporre al governo la realizzazione di un piano adeguato, per vincere la resistenza, la passività e l'inabilità del gruppo dirigente della Fincantieri; occorre sviluppare, pur senza espanderla, la capacità del settore di competere sui mercati con un rinnovamento indispensabile della tecnologia e dei prodotti.

La posta in gioco è dunque alta. Ma è possibile vincere la battaglia che ci sta di fronte — quasi la sfida che lanciamo anche su questo terreno — se riusciremo a vincere prima di tutto ogni visone di abbandono e di passività.

Tullio Paiza

127: la vera convenienza



da 3.965.000 un prezzo imbattibile

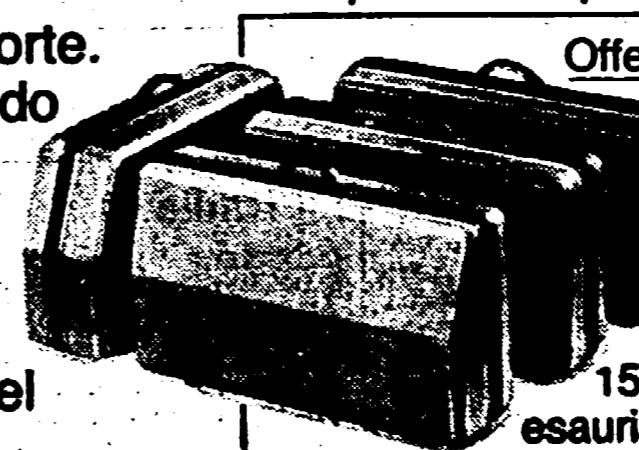
(I.V.A esclusa)

Nella vastissima gamma 127 (che offre ben 9 possibilità di scelta) ci sono due versioni oggi particolarmente di attualità:

- la 127 « 900 » 5 porte che ha tutti i vantaggi della 127 più quello delle 5 porte. E' la più nuova: 5 porte vuol dire comodo accesso anche ai posti posteriori e possibilità di caricare anche bagagli ingombranti.

La 127 5 porte assicura il massimo del risparmio e della funzionalità.

- la 127 « 1050 » CL 3 porte: la più completa delle 127. La brillantezza delle prestazioni (140 km/h) si sposa con una eccezionale ricchezza di finiture e dotazioni tutte comprese nel prezzo.



Offerta promozionale per la 127CL:
4 valige sfrutta-spazio
di disegno esclusivo che
utilizzano completamente
la capacità di carico del
bagagliaio. Questa originale
dotazione, del valore di
150.000 lire, è compresa (fino ad
esaurimento) nel prezzo.

FIAT

La trasformazione della Gepi

Poiché sempre, secondo i criteri esposti, l'intervento di salvataggio ha anche uno spiccato carattere imprenditoriale, con l'unica eccezione dei casi di crisi dell'occupazione nel Sud, esso dovrà svolgersi con il massimo apporto possibile di competenze e mezzi privati. E', infatti, impossibile disegnare una tecnostruttura pubblica per la politica di salvataggio complessivamente impegnata su tutti i fronti: finanziario e imprenditoriale, minima e grande impresa, dal tessile di massa all'informatica, in ogni contesto regionale. Questo paradosso ventaglio di ruoli costituisce la vera, asciutta, «nazionale», anomalia del caso Gepi.

Se si vuole favorire — cosa che ritengo necessaria — l'evoluzione della Gepi verso compiti essenzialmente finanziari, la parte propriamente imprenditoriale dell'intervento andrà sviluppato attraverso la partnership con privati. La partecipazione azionaria della Gepi dovrebbe valere sempre più come semplice garanzia della validità economica del progetto e della sua corrispondenza ai criteri generali della programmazione.

L'esigenza di una partnership con privati deve valere come vincolante, con le possibili eccezioni, come già detto, dei casi di «drammatici» socio-occupazionali nelle aree meridionali. Questo rapporto potrebbe risultare rinsoldato

dalla costituzione di un comitato tecnico, che affianchi il consiglio d'amministrazione della Gepi, e funzioni da suo consulente, per così dire, «imprenditoriale», comitato formato da esponti delle organizzazioni industriali.

L'intervento di tecnostruttura nazionale è del tutto sorprendentemente e dà luogo, necessariamente, a procedure lunghe e macchinose, in crisi aziendali di rilievo locale (fino a un limite di addetti tra i 50 e i 100). Molto più tempestivamente e proficuamente potrebbe intervenire, allora, l'Ente Regione, magari affidando alla Gepi (riformata secondo i criteri che qui si vanno esponendo) compiti di aiuto, di consulenza e di assistenza tecnico-finanziaria. Naturalmente, ciò presuppone che la Regione sia dotata, o voglia dotarsi di strumenti ad hoc, atti a sviluppare un'autentica politica industriale. La situazione attuale non è certo incoraggiante.

La tecnostruttura nazionale per il salvataggio, dovrebbe invece intervenire nei casi di medie dimensioni, non risottabili a livello regionale e nei casi di chiaro riferito nazionale, anche in partecipazione con organismi regionali. Si potrebbero così costituire società miste tra Gepi, Finanziarie regionali (o altri organismi da definire), privati. L'intervento a carico totale della tecnostruttura nazionale va limitato