

Siderurgia: importiamo acciaio anche perché la Finsider non sa vendere ciò che si produce

L'import copre ormai il 40% del mercato italiano - Le carenze dell'impresa pubblica - Le responsabilità del governo - Oggi a Genova riuniti i Sindaci delle città interessate - Venerdì previsto un incontro con l'Italsider

Da Genova a Taranto una sola risposta all'Italsider e a De Michelis

Dalla redazione

GENOVA - Ieri riuniti i delegati e assemblee di lavoratori in diversi stabilimenti siderurgici: oggi a Genova si riuniscono i sindaci delle città interessate alla crisi di questo settore; domani il coordinamento sindacale dell'Italsider si riunisce a Taranto con la segreteria nazionale della FLM e parteciperà a una conferenza stampa del sindacato metalmeccanico; venerdì, infine, le organizzazioni sindacali si incontreranno coi dirigenti dell'Italsider e, in seguito, col rappresentante del governo.

E' durata poco la sorpresa per l'annuncio, di sabato, della decisione di mettere in cassa integrazione 5 mila operai (da 2 a 5 settimane) negli stabilimenti di Cornigliano, Taranto e Novi Ligure. Al la mossa pre-festiva della azienda si risponde senza rassegnazione, puntando sulle cause vere della crisi della siderurgia. Lo si è visto, ieri, nella sala del circolo ricreativo di Cornigliano.

I 300 delegati dei due stabilimenti genovesi sono tutti lì, vogliono sapere cosa ha veramente deciso l'azienda nell'incontro dell'altro ieri, scollano la testa sbirciando su l'Unità il pensiero del ministro De Michelis che vuole risolvere la crisi della siderurgia riducendo la occupazione (« Questa la avevo già sentita », commenta un delegato), ma sono il soprappiù per decidere. Allora, che lotta fare? Questa dell'Italsider è la prima grande vertenza che si apre dopo la vicenda Fiat. « E si, compagni - dice un anziano delegato - la settimana scorsa abbiamo aperto la vertenza del gruppo, per le preoccupazioni sulla drammatica crisi finanziaria e di mercato dell'azienda, e abbiamo ancora una volta suggerito delle vie d'uscita. Questa gente - l'azienda, l'Iri ma soprattutto il governo - deve rispondere a una nuova volta. Siamo stufi di sentirsi dire che avevamo ragione, se poi le nostre proposte vengono nascoste nei cassetti ».

Sono bastati pochi interventi per sciogliere il nodo della cassa integrazione. « Accettiamo di discutere », ha detto Donini, della FLM genovese - ma loro debbono confrontarsi sulla nostra

vertenza, discutere con noi sul risanamento e il rilancio della siderurgia pubblica ». E se la risposta sarà negativa, allora sarà la lotta, lotta dura », rispondono prontamente diversi delegati. « Perché siamo stufi di vederli proromperci panni tiepidi per curare un malato che ha bisogno di ben altro, per poi sentirsi dire che la malattia è diventata davvero grave e allora bisogna amputare, tagliare produzione e occupazione facendo pagare tutto ai lavoratori ».

All'azienda possiamo contare il metodo che ha seguito per prendere la sua decisione - hanno detto prima Maggi, e poi Gabbi - ma i problemi della fabbrica si debbono affrontare. Certo, la cassa integrazione non risolve niente, perché se non si comincia a programmare e a ridurre le misure serie tra qualche mese saremo daccapo. Anche per questo vogliamo vedere con chiarezza cosa c'è dietro i soldi da soli non bastano: ci vuole un programma serio.

Stesse preoccupazioni ed uguale domanda di chiarezza a Taranto dove ieri si sono svolte le assemblee in tutti i reparti (quelli della integrazione colpita a breve scadenza 2.600 dipendenti, tra diretti e lavoratori degli appalti). Ora l'attenzione si sposta sulla riunione dei coordinatori nazionali. Poi riprenderanno le assemblee in fabbrica. Sarà un'occasione importante per un confronto con tutti i lavoratori, ma anche per discutere dall'interno di una realtà di crisi il ruolo del sindacato nei prossimi anni.

Renzo Fontana

ROMA - Siderurgia: un altro aspetto della « grande crisi » dell'industria italiana. Nei prossimi giorni 5 mila operai andranno in cassa integrazione. Un altro « pezzo » dell'apparato produttivo del paese che dimostra di non essersi attrezzato adeguatamente ai cambiamenti del mercato interno e internazionale.

La crisi della produzione di acciaio è europea, ma - questo è il punto - perché la siderurgia italiana - che ha (assieme ai tedeschi) gli impianti tecnologicamente più avanzati d'Europa - si è rivelata la meno difesa nella « guerra dell'acciaio » che si è scatenata tra i grandi produttori del continente dopo il fallimento del cartello dell'acciaio (Eurofer)?

Intanto qualche cifra: nei primi otto mesi del 1980 le importazioni siderurgiche sono salite del 48 per cento, rispetto allo stesso periodo del 1979, e del 104 per cento rispetto al 1978, arrivando così a coprire il 40 per cento del consumo interno italiano. Per la prima volta, dal 1973, ci sarà quest'anno un saldo passivo della bilancia commerciale siderurgica. Come si spiega questo capovolgimento della situazione? Non c'è soltanto il ricorso al dumping (cioè all'uso per l'esportazione di prezzi artificialmente più bassi) da parte degli altri produttori della CEE. Ci sono, ben più gravi, responsabilità dell'industria nazionale. E' stata la Finsider a non attrezzarsi ai mutamenti della struttura produttiva del paese. Quando, negli anni settanta, l'asse dello sviluppo industriale si è spostato dalla grande alla piccola e media industria, e si è passati così da grandi a piccoli acquirenti di acciaio, la Finsider non si è dotata di una struttura commerciale adeguata ai mutamenti del mercato. La Sidercomit - la società di commercializzazione della Finsider - ha continuato a trattare con i grandi acquirenti, mentre la vendita al dettaglio è ge-

stata da commercianti privati, intermediari che hanno interesse a immettere sul mercato italiano acciaio europeo o americano, sia per i prezzi di « dumping » praticati da questi ultimi sia perché questi produttori hanno una efficiente e meglio organizzata struttura di vendita, anche nel nostro paese. Tra l'altro, negli altri paesi della CEE i produttori di acciaio godono di ampi sostegni statali per l'esportazione.

Il risultato è questo: mentre l'Italsider ha raggiunto recentemente, per lo sforzo produttivo degli operai e dei tecnici, il suo massimo storico di 900 mila tonnellate di acciaio al mese, siamo in calo dalle produzioni di altri paesi.

Ma quello della commercializzazione è quindi della incapacità della Finsider di adeguarsi ai rapidi mutamenti del mercato, è solo un aspetto della situazione. L'altro aspetto è la debolezza del governo italiano nell'ostacolare scelte comunitarie che penalizzano la siderurgia italiana. L'obiettivo della CEE è stato, infatti, quello di ridurre le capacità produttive del settore, per sostenere i prezzi e permettere la ristrutturazione e l'ammodernamento dei punti più deboli della siderurgia europea (in Inghilterra, Francia, Belgio). Proprio questa variazione di situazioni ha fatto fallire il cartello europeo dell'acciaio, che avrebbe dovuto, anche per quest'anno, fissare i livelli di produzione all'interno del paese europei. Accettare i tagli imposti dal cartello avrebbe voluto dire, per l'Italia, ma anche per i tedeschi, ridurre drasticamente la produzione in un momento in cui il mercato interno tira. La iniziativa è quindi passata alla CEE che, come è noto, ha dichiarato lo stato di crisi manifesta, imponendo controlli e limiti alle produzioni nazionali.

Ma le responsabilità del governo per la crisi della siderurgia italiana sono ancora più gravi. Per lungo tempo è ri-

stata inattuata la delibera del CIPI (del marzo 1979), che fissava - per il settore siderurgico - le priorità di intervento nel settore con i mezzi della legge 875. Le conseguenze di questo mancato intervento sono pesantissime. La ristrutturazione di Bagnoli si sta praticamente facendo con il credito a breve termine. Non si è avviata la costruzione dello stabilimento di Gola Taura che avrebbe dovuto produrre lamiera zincata (quest'anno abbiamo importato dalla Francia 600 mila tonnellate di questo prodotto). Le stesse responsabilità valgono per il mancato sostegno allo sviluppo di un settore « avanzato » come quello degli acciai speciali, per i quali la bilancia dei pagamenti probabilmente avrà quest'anno un passivo di 250 miliardi.

C'è, infine, la pesantissima situazione finanziaria delle imprese pubbliche del settore. Nel 1980 gli oneri finanziari della sola Italsider ammontano a 800 miliardi: si tratta del 25 per cento del fatturato, mentre a livello mondiale gli oneri finanziari sono in generale il 5 per cento del fatturato. In questa situazione, il governo dovrebbe procedere a una ricapitalizzazione delle imprese pubbliche, ma non sembra che, in tempi ragionevoli, sia intenzionato a farlo.

Di fronte a questa situazione complessiva, l'unica iniziativa del governo sarebbe questa: ridurre (da 36 a 12) le doppie abilitate allo sgombramento dei prodotti siderurgici per controllare meglio quantità e qualità dell'importazione. Sono previsti anche nuovi controlli valutari. Iniziative giuste, ma che, nel caso della crisi siderurgica come in quello di altri settori industriali, sono assolutamente insufficienti rispetto alla portata dei problemi da risolvere.

Marcello Villari

Viti per il 2092? Ma è il computer

Così le FS spiegano la vicenda degli approvvigionamenti - Incompatibilità di carattere tra azienda e calcolatore

ROMA - Nel mare delle cifre è sempre difficile districarsi. Quelle fornite, a titolo d'esempio, dai delegati sindacali del servizio approvvigionamento delle Ferrovie dello Stato indicavano « eccedenze » e « riserve » di alcuni materiali per decine d'anni, quando non addirittura per periodi che si avvicinano o superano il secolo. Quelle invece fornite dalla direzione delle FS nella conferenza stampa di ieri mattina prospettavano una situazione completamente rovesciata: le « riserve », semmai, scarseggiavano.

Paradossalmente, ma non troppo, sono emerse le « riserve » e le « eccedenze ». La verità è che le cose non « girano » a dovere, le disfunzioni ci sono. Anche perché convivono, ma quanto difficilmente, l'elettronica e la montagna di « scartoffie » che accompagnano ogni pratica burocratica dell'azienda. E i risultati non sono sempre soddisfacenti. Anzi.

I dati forniti dai delegati sindacali? Nessuna « smentita », ha detto il direttore generale delle FS, Ercole Semeranza - ma « precisazioni ». Un equivoco, una questione di « interpretazione » ha lasciato capire il direttore degli approvvigionamenti, dr. Maggi.

E sul banco degli « imputati » finisce il « cervellone », il centro di elaborazione elettronica. Spiegano i dirigenti delle FS: « è il calcolatore quello che sulla base delle "informazioni" fornitigli, li-



Il dott. Maggi, fra « effettive necessità dell'azienda e risposte del calcolatore ». L'ing. Salvati dal canto suo rileva che è « parzialmente vero » che l'elaboratore non funziona perfettamente. I motivi sono molti. L'ing. Salvati ne accenna uno: sull'entità delle scorte e le giacenze di magazzino ci si deve affidare all'archivio, una massa di carte, che - per essere smaltita - richiede anni, ma che bisogna in ogni caso liquidare per « computerizzare » il tutto.

Ma c'è un problema ben più serio ed è il funzionamento dell'intero sistema di elaborazione elettronica delle FS. E' la « parte più delicata », ha detto il direttore Ercole Semeranza. Ed ha aggiunto anche che « a una « eccedenza » che gli è stata lasciata dai predecessori, che è costata all'amministrazione fior di miliardi. Di che si tratta? Il complesso elettronico di elaborazione si compone di ben cinque sistemi diversi affittati da altrettante società, gestiti in formula « mista » cioè con personale specializzato delle FS e con quello delle stesse società noleggiatrici. E fra sistemi diversi, se ben abbiamo capito, si è creato uno stato di « incompatibilità ».

Insomma rischiano di entrare in « collisione » fra loro. A questo punto bisogna operare delle scelte drastiche, risolutive. Semeranza ha detto che siamo alla « vigilia » di una grossa decisione. Si vuole, finalmente, andare alla realizzazione di un sistema di elaborazione unificato. Come meravigliarsi se possono nascere gli equivoci, se escono cifre che non concordano se il calcolatore che dovrebbe essere una « cosa » precisa deve essere controllato - ci si passi l'erpolone - con il pallottoliera. Ma - lo ripetiamo - al di là della « guerra delle cifre » rimangono i problemi di fondo sollevati dai delegati sindacali e sui quali non ci sembra siano emerse obiezioni sostanziali: la programmazione, l'organizzazione del lavoro, la ristrutturazione del servizio, il suo adeguamento agli impegni che a breve scadenza dovrà far fronte per attuare il piano integrativo delle ferrovie (oltre 12 mila miliardi di spesa).

Il problema del magazzino ubicati in locali che più che « fatiscanti » - ha detto Semeranza - sono una schifezza (di recente sono stati appaltati i lavori per costruire un nuovo a Verona). Rimangono le mille carte che si debbono riempire ad ogni pie' sospinto (e che magari cessano di essere valide da un giorno all'altro e debbono essere ammassate come materiale vecchio da alienare sotto una lunghissima tettoia come avviene a Napoli). La riforma dell'azienda potrà risolvere molti di questi problemi. Semeranza ha assicurato che già sono pronti gli studi e i progetti per la riorganizzazione degli uffici, servizio approvvigionamenti compresi. Per il momento però se i treni continuano a viaggiare - su questo ha ragione Semeranza - lo si deve solo al sacrificio dei lavoratori delle FS.

Il tutto, come ha detto

Il tutto, come ha detto

Si è fatta marcia indietro per i controllori di volo

I ministri modificano in peggio la proposta per l'azienda di assistenza - Per i piloti maggiori disponibilità dell'Intersind - Sospeso lo sciopero dei postali notturni - Senza stipendio a ottobre i dipendenti dell'Itavia

ROMA - Piloti e controllori di volo. E' attorno alla soluzione o meno delle vertenze, contrattuali l'una, di riforma l'altra, che interessano queste due categorie che ruota la prospettiva di andare verso altre giornate « pesanti » per il trasporto aereo o verso un periodo di relativa tranquillità. Si è trattato fino a notte inoltrata in due sedi diverse - l'Intersind e il ministero dei Trasporti - senza però che si siano potuti sciogliere i nodi che rendono tuttora incerti i possibili sviluppi per il settore.

Per il contratto dei piloti si sarebbero determinate alcune disponibilità maggiori rispetto al passato da parte dell'Alitalia e l'Alti, sia sul terreno economico, sia su quello normativo. Siamo ad uno sblocco della trattativa? E' ancora presto per affermarlo. Le posizioni - è questa una cosa certa - sono ancora molto distanti. Il confronto in ogni caso si è arricchito con la presentazione della Federazione unitaria di categoria (Uilat) della sua piattaforma (Uilat).

Tutto sta ora a vedere se essa potrà essere considerata una buona base di mediazione fra alcune delle richieste (soprattutto economiche) avanzate dall'Anpac, l'associazione autonoma che raggruppa la maggioranza dei piloti, e le proposte ancora insufficienti avanzate dall'Intersind.

L'esito di questa fase negoziale - ad oltre un mese dalla interruzione del confronto - è di grande importanza. Da esso dipenderà la conferma o meno da parte dei piloti del ponderoso « pacchetto » di scioperi, 108 ore complessive, deciso nei giorni scorsi dalla organizzazione autonoma. Ieri, comunque, l'Anpac, dopo un incontro con l'azienda, ha deciso di sospendere lo sciopero (programmato fino al 15) dei piloti dell'Alti in servizio sui voli postali notturni. La vertenza solo di riflesso aveva attinenza con l'attuale fase contrattuale.

Grosse preoccupazioni desta l'andamento dell'altra trattativa. Il ministro dei Trasporti ha illustrato ieri sera al coordinamento dei controllori di volo e ai sindacati dei trasporti Cgil, Cisl, Uil le modifiche apportate, nel corso del « concerto » con gli altri ministri interessati (Difesa,

Tesoro e Funzione pubblica), alla bozza di testo del provvedimento legislativo per la costituzione della nuova Azienda di assistenza al volo (Anav).

I sindacati e i controllori hanno espresso « profonda insoddisfazione » per le correzioni apportate. Sono stati introdotti emendamenti che a loro giudizio sono fortemente riduttivi. Manca infatti - osservano - qualsiasi riferimento alla personalità giuridica dell'azienda e sono state introdotte modifiche che fanno dell'Anav una struttura burocratica incapace di assolvere ai compiti cui è chiamata. Per giunta le correzioni rischiano di compromettere anche altre riforme, quella di Civiltà e quella delle F.S.

Sono primi giudizi a « caldo ». Le osservazioni di me-

to di approccio di un tipo di gestione decisamente negativa, priva di qualsiasi programmazione e basata esclusivamente sulla politica del governo per giorno ».

Anche questa vertenza finirà sul tavolo del ministro dei Trasporti. L'incontro è fissato per domani. C'è l'improbabile necessità - rileva un documento approvato dalla assemblea dei lavoratori - di una svolta per l'azienda e di un « rigido controllo della sua gestione ». E' stata decisa la mobilitazione dei lavoratori. Tutte le prestazioni straordinarie sono sospese.

Nessuna novità, infine, nelle trattative per gli equipaggi del rimorchiatore. Lo sciopero articolato di 16 ore, in programma da domani, è stato confermato.

Il problema del magazzino ubicati in locali che più che « fatiscanti » - ha detto Semeranza - sono una schifezza (di recente sono stati appaltati i lavori per costruire un nuovo a Verona). Rimangono le mille carte che si debbono riempire ad ogni pie' sospinto (e che magari cessano di essere valide da un giorno all'altro e debbono essere ammassate come materiale vecchio da alienare sotto una lunghissima tettoia come avviene a Napoli). La riforma dell'azienda potrà risolvere molti di questi problemi. Semeranza ha assicurato che già sono pronti gli studi e i progetti per la riorganizzazione degli uffici, servizio approvvigionamenti compresi. Per il momento però se i treni continuano a viaggiare - su questo ha ragione Semeranza - lo si deve solo al sacrificio dei lavoratori delle FS.

Il tutto, come ha detto

Oggi le Assicurazioni presentano i rincari

ROMA - Le compagnie di assicurazioni hanno deciso di non aspettare il 15 novembre per presentare le richieste di aumento delle tariffe. Si annuncia, infatti, che lo faranno dello stesso giorno al governo, che niente ha fatto per evitare il peggio, proprie valutazioni circa il reddito che le compagnie stanno ricavando dal denaro degli automobilisti (prestato a tassi strozzinisti) e circa il livello di inflazione prevedibile per il 1981. Certo, gli organi governativi possono respingere queste richieste ma è noto

il vecchio gioco di chiedere moltissimo per poi ottenere il rincaro voluto. Il ministero dell'Industria non ha ancora ricostituito la commissione di tecnici, ora dimissionaria, che dovrà giudicare la congruità delle richieste sul piano semplicemente di fatto. Né ha preso altre iniziative tendenti ad eliminare dal mercato situazioni di costo abnormi fatte ricadere sugli automobilisti - dovute a cattiva gestione. C'è tempo per fare un serio programma ma non si vede alcuna iniziativa.

Ducati: 650 in cassa integrazione (per ora)

La Fim: « Manovre poco chiare » - I lavoratori della Perugina sciopereranno il 18 - Nuovo incontro il 22

BOLOGNA - Secondo valutazioni del tutto unilaterali della Zanussi, il piano di salvataggio della Ducati elettronica (che l'industria di Pordenone assorbì nel 1977, dopo la fuga della multinazionale Tomson-Brandt) è completamente fallita. Essa non ha nessun piano per mantenere al lavoro le maestranze nei due stabilimenti Ducati, quello di Bologna e l'altro di Longarone, giacché le pesanti perdite (il 1980 si chiuderà, sempre citando le cifre fornite dalla direzione, con un « deficit » di 11 miliardi) non possono oltre essere sopportate. Brutalmente, senza peraltro accennare in questa prima fase a provvedimenti drastici, si fa capire che si viene ad aprire un « buco » occupazionale non colmabile, riguardante a Bologna 800 lavoratori della componentistica passiva, dei quali 100 impiegati, e a Longarone i 500 addetti dello stesso settore produttivo. Come primo atto, a breve termine, verrebbero collocati in cassa integrazione a zero ore 650 unità dello stabilimento emiliano. Non meno dura la prospettiva nel centro bolognese, dove 400 operai sono già a casa.

La pericolosa manovra si inserisce nel quadro della crisi dell'elettronica e nel più assoluto silenzio del ministro dell'Industria e del governo. La denuncia della FLM provinciale, espressa dalla segreteria ieri mattina durante una conferenza stampa è stata quanto mai concreta. Il ministro Bisaglia, dopo l'incontro di questo martedì il quale si impegnò a presentare a sindacati e industrie il piano nazionale per l'elettronica entro il successivo settembre, non si fa più trovare. Da quel giorno è irraggiungibile. Il governo tace, il progettato consorzio GEPI-industria per riorganizzare il comparto (produzione, ricerca, vendita) è lettera morta. Nel frattempo diversi stabilimenti chiudono: in questi giorni la MIAL di Sabaudia e di Napoli, ad esempio.

La Zanussi intenderebbe giocare una carta abbastanza torbida proprio nelle aree più deboli. Essa ipotizza con il progetto Ducati, di andare anche alla chiusura delle fabbriche di Pontinia e di Sabaudia, per far nascere, nel giro di qualche anno, un nuovo stabilimento in società con la GEPI, nella quale si riserverebbe il pacchetto di minoranza « garantito ».

ROMA - Stato di agitazione e prima 4 ore di sciopero negli stabilimenti IBP dopo l'ordine della direzione aziendale di voler ridurre l'occupazione (800 unità), stravolgendo così - dicono i sindacati del settore - l'accordo del 1. gennaio '80 per la ristrutturazione del gruppo. Come è noto, la IBP pensa anche di chiudere, in tutt'Italia, i negozi Perugina, e di ridurre ulteriormente l'occupazione stagionale. Nell'incontro dell'altro ieri tra la direzione aziendale, il sindacato unitario degli alimentari (FILA) e i consigli di fabbrica e rappresentanze sindacali territoriali, i lavoratori hanno respinto il ricatto dell'occupazione: martedì prossimo, 18 novembre, si sciopererà per 4 ore in tutti gli stabilimenti.

Prima di quella data, sono convocati in tutte le aziende e in tutti gli uffici le assemblee dei lavoratori: dopo le assemblee e lo sciopero sarà convocata la riunione del coordinamento nazionale IBP; comunque prima del nuovo incontro con la direzione aziendale, fissato per il 22 novembre prossimo.

Il tutto, come ha detto

LUSSUOSA, POTENTE, 5 POSTI, 5 PORTE, SPAZIOSA, VERSATILE, COMPLETA. UNA SOLA AUTO: LA TALBOT 1510.

DA L. 6.530.000* Per descrivere la Talbot 1510 basta elencarne le qualità: grande strada, sobria nei consumi ma generosa sull'assetto; di linea piacevole ed aerodinamica, ma anche razionale, per offrire un ampio spazio interno, grazie alla concezione a "due volumi", al sedile posteriore ribaltabile e all'ampio portellone. Completamente equipaggiata, lussuosa, assai raffinata e dotata di tutti i confort.

4 modelli, 3 motori, 3 tipi di cambio; una sola auto: la Talbot 1510.

Talbot 1510: da L. 6.530.000, *IVA e trasporto compresi (salvo variazioni della Casa). Finanziamenti rateali diretti "PSA Finanziaria Italia S.p.A.", 42 mesi anche senza cambiali.

TALBOT 1510

Consegna sollecita dal 300 Concessionari Talbot.