Itavia: prima la bancarotta e ora pretende, anche, i soldi dallo Stato

Nei prossimi giorni tutta la faccenda andrà a finire in Parlamento - Interrogazione dei comunisti contro ogni tipo di finanziamento alla società - Incontro tra ministro, sindacati e presidente della società

ROMA — Ieri sera l'Itavia ha effettuato il suo ultimo volo. Da oggi tutta la flotta (sei DC-9 e tre Fokker 28) è a terra. I lavoratori, secondo l'invito del presidente della compagnia, Davanzali, dovrebbero rimanere a casa, salvo i pochi «comandati» in servizio. Ma non sarà così. Saranno «tutti presenti sul posto di lavoro, così come deciso nella assemblea di lunedì», annuncia un comunicato del Consiglio d'azienda. Sarà questa la prima risposta al documento, definito «falso e provocatorio» con il quale ieri Davanzali ha annunciato la cessazione dei voli.

Quella di ieri è stata una giornata di convulse riunioni, di incontri, di contatti, per cercare di trovare una via d'uscita alla ingarbugliata vicenda. Tutta la questione in ogni caso finirà nei prossimi giorni nelle aule del Parlamento. La bancarotta dell'Itavia, su richiesta dei deputati comunisti e radicali, sarà discussa a Montecitorio mercoledì mattina. Non è ancora fissata la data in cui il governo risponderà alle interrogazioni presentate al Senato. I comunisti (primo firmatario il compagno Libertini) nella interrogazione chiedono fra l'altro di sapere «se il governo può garantire che nessun finanziamento ulteriore sarà concesso alla società Itavia considerato che essa non ha alcun titolo per ottenerli e che comunque non è in grado di proseguire l'attività». Inoltre chiedono di sapere se il governo intende revocare le concessioni alla società per trasferire i collegamenti all'Alitalia.

Ieri pomeriggio, c'è stato un incontro ai Trasporti fra sindacati, ministro e il titolare della società, Davanzali. Questi ha ribadito il suo atteggiamento, già manifestato nella nota diretta ai lavoratori e nelle dichiarazioni rese alla stampa. Il succo è questo: l'Itavia ha un deficit colossale, circa 50 miliardi di lire. La causa non va ricercata nella cattiva gestione, nella inefficienza, nella disorganizzazione — dice Davanzali — ma nel fatto che «all'Itavia sono state affidate linee non produttive». Ciò non ci consente di salvaguardare l'equilibrio di gestione (è però dalla sua costituzione che i bilanci sono sempre stati in rosso). Insomma, insiste, se quelle linee debbono essere effettuate «deve essere lo Stato ad assumersene il carico» e deve essere sempre lo Stato, se si vuole che l'Itavia continui a volare, a garantire «un minimo di tranquillità economica che ci consenta almeno il pareggio del bilancio». Ragionamento esplicito: lo Stato paghi i debiti passati e quelli futuri.

Il ministro dei Trasporti sta cercando di mettere a punto un piano di emergenza da affidare alla compagnia di bandiera Alitalia per garantire i collegamenti sulle linee per il momento gestite dall'Itavia in attesa di una definizione della vicenda che — secondo quanto richiesto dal nostro partito — la si avrà solo con la revoca delle concessioni alla compagnia privata e il passaggio all'Alitalia anche di tutto il personale, circa mille lavoratori di cui 140 piloti.

L'Alitalia ha fatto sapere che è disposta ad attuare i servizi di emergenza sulla base delle indicazioni che verranno fornite dal ministro in relazione ad orari, aerei e piloti. Attorno a Davanzali e a difesa del cosiddetto pluralismo dei vettori, si è determinato ieri uno schieramento abbastanza composito. L'Anpac, l'associazione autonoma dei piloti, ha annunciato che i propri associati dell'Alitalia e dell'Ati non voleranno sulle linee finora gestite dall'Itavia.

La stessa decisione è stata presa dalla Fipac-Cisl la quale si spinge a chiedere il reperimento dei fondi per salvare Davanzali «in ambito Iri o altra finanziaria pubblica o privata». Anche il sindacato autonomo degli assistenti di volo ha invitato i propri associati a non volare su aerei Alitalia o Ati in servizio sulle rotte già Itavia.

Tutto ciò fa esprimere al sottosegretario ai Trasporti, incaricato dei problemi dell'aviazione civile Tiriolo (DC), perplessità sulla possibilità che i collegamenti Itavia possano essere garantiti dall'Alitalia. E aggiunge, naturalmente, che in ogni caso deve essere garantita la pluralità dei vettori.

«Oggi come oggi — ha detto il compagno Lucio De Carlini segretario generale della Filt-Cgil — dietro la difesa del pluralismo dei vettori si nasconde la nuova richiesta di Davanzali di una barca di quattrini pubblici per risanare una gestione "privatistica" nel senso di "segreta", quale è quella che ha portato alla disastrosa situazione Itavia». La Filt — ha aggiunto — appoggia le «iniziative del ministro dei Trasporti intese a garantire sia il servizio che i diritti dei lavoratori».

Ilio Gioffredi

Pensioni tranvieri: il governo rinvia

ROMA — Il governo continua a rinviare i tempi della rivalutazione delle pensioni dei lavoratori autoferrotranvieri collocati a riposo prima del '64. Lo ha confermato il sottosegretario al Lavoro, Zito, rispondendo alla Camera ad un'interrogazione comunista.

Zito ha confermato sì l'impegno della rivalutazione, ma senza annunciare quando il governo sarà in grado di concretare questa volontà in un provvedimento legislativo; se ne parlerà solo a conclusione dei «contatti in corso» tra Lavoro e Tesoro.

Il compagno Mario Pochetti ha replicato contestando proprio la vacuità di simili promesse dietro le quali — ha detto — sembra di cogliere «una cinica ma belluina» volontà del governo di attendere la morte di questi pensionati per tagliar corto al problema.

FLM e «capi» discutono come cambiare la fabbrica

A Genova nelle aziende pubbliche esperienze comuni, ma anche difficoltà di rapporto tra quadri e sindacato - Come si modificano le relazioni industriali

Dal nostro inviato

GENOVA — Difficile capire esattamente che cosa sia un «quadro» aziendale oggi: «spesso neppure noi ci riusciamo», mi diceva un dirigente genovese d'azienda pubblica. Perché il lavoro in fabbrica e in ufficio va cambiando, lo stesso sistema delle imprese è in rapida evoluzione. Cambia il rapporto tra attività operaie e tecniche, a vantaggio di queste ultime; l'innovazione tecnologica si manifesta ormai sul piano tecnico-informativo, più che su quello della «macchina», ecco un motivo di tanta complessità.

E proprio qui sta, secondo Carlo Castellano, dirigente del raggruppamento Ansaldo, il nocciolo della «crisi dei capi». Qui la sorgente di quella «diffidenza» che ancora caratterizza il rapporto tra classe operaia e quadri intermedi. Noi — dice il presidente nazionale del Sinquadri Mario Polastro, quadro Italsider, ex-operaio, ex-comunista, nativo di Rivarolo, roccaforte operaia alla periferia nord della città — lo abbiamo detto più volte: non rimpiangiamo il passato. La pensano tutti così? Nessuno tra loro rimpiange almeno un pochino l'antico potere formale-disciplinare? Non sapremo dire. Un po' come chiedere se nessun operaio serbi in cuore qualche nostalgia per il «sindacato dei no», quello che soprattutto — e in una certa fase storica, ovviamente — sapeva esercitare un suo potere di veto. Domande difficili, da porre.

Ma il punto, ci sembra, è questo: c'è un'organizzazione del lavoro — che grosso modo possiamo identificare nel taylorismo, cioè nella «teoria e nella prassi della catena di montaggio, della scomposizione delle mansioni, della massima divisione tra progettazione ed esecuzione» — un'organizzazione del lavoro, dicevamo, che oggi è in crisi. Umilia l'uomo, gli sottrae potere, conoscenza: viene rifiutata. Ma una nuova ancora non c'è. Ci sono lotte, esperimenti: è un problema aperto. Il «malessere» dei capi, dice Carlo Castellano, è il risvolto di questa più vasta crisi. Che cosa accade in sostanza? Il raccordo tra sistema tecnico-informativo e organizzazione del lavoro è in fase di accelerato mutamento, d'accordo. Ma ciò non significa che sia stato inventato un qualche marchingegno tecnologico in grado di sostituirlo. E il «capo» è proprio quel raccordo, come ricordava Mario Fumagalli, del Sinquadri di Milano. Un anello, per usare ancora una sua espressione, che oggi si è spezzato.

«Ecco perché sui capi si rovesciano tutte le più forti tensioni del conflitto in fabbrica», diceva quel dirigente aziendale. A questo punto saltano fuori quelli che si augurano l'estinzione graduale — ma rapida — della categoria. Hanno ragione? Ci sembra di no, visto che una mediazione di tipo nuovo non è ancora pronta. E poi ci sono quegli altri che, come il Sinquadri di Mario Polastro, ma non solo questa organizzazione, chiedono la costituzione di un sindacato autonomo di quadri. «Per ridare efficienza e redditività alle imprese», dicono; «per recuperare il nostro ruolo di quadri».

Ma è questa la strada? Antonio Montessoro, segretario regionale del PCI, è convinto del contrario. «Anche noi vogliamo aziende che funzionino. Ma non credo che dividere i lavoratori sia la strada giusta. La prova ce l'abbiamo sotto gli occhi, proprio qui a Genova. Le aziende che hanno dato i più netti segni di vitalità sono quelle dove si è conquistato il massimo di democrazia industriale. Pensiamo soltanto all'Italimpianti e all'Ansaldo. Che cosa insegnano queste esperienze? Primo, che la democrazia industriale è indispensabile per coinvolgere i lavoratori in un processo di risanamento aziendale; secondo, non si crea un sistema di democrazia industriale se non c'è unità tra operai e tecnici, quadri, impiegati».

Certo non è un tema facile per il sindacato e per la sinistra, quello dei «capi». Appena aperto il sipario dei problemi che toccano nel vivo dei suoi interessi la categoria, la sua protesta contro l'appiattimento salariale, la ricerca del ruolo, i rimproveri al sindacato e alle aziende, si scopre che in gioco è la necessità stessa di trasformare l'organizzazione produttiva e, insieme, l'esigenza di avviare esperimenti di democrazia industriale. «Ogni nuova forma di organizzazione del lavoro — scriveva qualche giorno fa Castellano — deve fare i conti col consenso della classe operaia; ma la classe operaia deve fare i conti con le professionalità ancora necessarie ad una nuova organizzazione del lavoro».

In questa città, d'altronde, sono in corso esperimenti di relazioni industriali moderne (quelli citati da Montessoro, tra gli altri), che non giustificano enfatizzazioni (a tutti sgradite), ma che, ci sembra, autorizzano qualche cauta speranza. Qui — va ricordato — è stato sconfitto il disegno corporativo della DC di isolare i «quadri» dell'industria pubblica. Ecco Franco Sartori, FLM regionale: «Abbiamo commesso errori, certo: enunciando una linea senza esser capaci di applicarla fino in fondo. Ma Genova, lo credo, è la città in cui è più possibile recuperare il terreno perduto. E non soltanto costruendo una politica rivendicativa che premi di più la professionalità. Ma anche contrattando tutto il ciclo produttivo, tutta l'organizzazione del lavoro: cioè salario, mansioni, professionalità, conoscenze, decisioni. Oggi tra i quadri genovesi per quel che ne so c'è un clima, come dire, di passività: non stanno contro di noi ma neppure con noi. Per cui: o noi imbocchiamo la strada che ho detto, oppure la passività, temo, si tradurrà in ostilità».

C'è già qualche segnale in questo senso, ricordano al sindacato, e fanno anche qualche esempio. «Ma ci sono anche segni diversi», dice con una certa veemenza Cozza, dell'AMN, e racconta un'esperienza, la loro, alla AMN, basata sulla creazione di gruppi di lavoro che operano con determinati obiettivi di produzione contrattati in anticipo, sull'arricchimento delle mansioni, sul riconoscimento della professionalità collettiva e individuale.

E' una città, questa, dove sembrano convivere due estremi. Da un lato abbiamo le esperienze avanzate di democrazia industriale, una tradizione di lotte di tecnici, come ricorda Marciasini, della Camera del lavoro. Dall'altro, in queste stesse aziende-laboratorio dove si sperimenta una nuova strategia sindacale e dove è in atto un nuovo cimento per le forze di sinistra, operano esponenti di organizzazioni autonome di «quadri» che sono tra i più duri e intransigenti nel criticare il sindacato e nel ritenere impossibile il dialogo. A Genova, ricorda Mantero (CGIL regionale), è stato creato il primo gruppo di lavoro di tecnici nella struttura sindacale. Che cosa segnala questa coesistenza di estremi? Forse che una divaricazione è già in atto?

Edoardo Segantini

«Per i controllori di volo si torni al testo originario»

Lo chiede il PCI - La Cisl conferma gli scioperi

ROMA — Due appuntamenti sono in programma per i controllori di volo: un incontro, oggi, con la presidenza della commissione interparlamentare incaricata di esprimere un parere sul decreto delegato per la costituzione dell'azienda di assistenza al volo (Anav) elaborato dal governo; un nuovo confronto, a quanto sembra lunedì prossimo, con i ministri della Funzione pubblica, Darida e dei Trasporti, Formica.

Novità si sono registrate anche sul fronte sindacale. Il sindacato di categoria Uil ha sospeso gli scioperi che aveva programmato assieme alla Cisl. L'organizzazione autonoma, dal canto suo, ha ridotto ad una sola ora, dalle 7 alle 8, lo sciopero già indetto per stamane e che avrebbe dovuto avere la durata di sei ore. Solo la Cisl ha confermato ieri con una conferenza stampa del segretario generale della Federazione trasporti, Fantoni, le astensioni, rispettivamente di 12 e 24 ore, già decise per il 17 e 19 novembre. Rimangono in piedi anche le agitazioni degli autonomi per i giorni 16, 18 e 20 dicembre. La Cgil, com'è noto, non aveva aderito al programma di scioperi ritenendoli inopportuni

La Cisl — nella conferenza di ieri — ha annunciato che una sospensione del suo programma di scioperi si potrà avere solo in seguito ad «un preciso impegno del governo a mutare il testo del decreto delegato» per la costituzione dell'Anav.

La Commissione interparlamentare dovrà concludere l'esame del decreto improrogabilmente entro il 2 gennaio. In questa fase — ha detto ieri il compagno Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti del PCI e uno dei relatori sul provvedimento legislativo — è opportuno «non creare inutilmente disagi agli utenti». Il testo proposto dal governo — ha aggiunto — è «inaccettabile e occorre tornare a quello originario che era stato predisposto dal ministero dei Trasporti d'intesa con i sindacati».

Infatti — dice Libertini — «riportare l'Azienda di assistenza al volo nell'ambito del pubblico impiego è ridicolo e assurdo sul piano tecnico e operativo, perché l'inquadramento nel pubblico impiego è incompatibile con le qualifiche professionali e con la funzionalità del servizio. In tutti i paesi avanzati dal punto di vista aeronautico, il controllo del volo è organizzato sul modello di una agenzia autonoma e non si capisce perché noi dovremmo seguire una via diversa rispetto a quella dei paesi di maggiore esperienza e con i quali il nostro servizio di assistenza al volo deve d'altra parte integrarsi».

Sia chiaro — ha concluso — che noi comunisti «assumendo come parametro decisivo l'interesse della collettività, non accetteremo un modello diverso da questo, proprio perché intendiamo garantire l'efficienza e la sicurezza dei voli».

Patti agrari: DC e destra votano contro la riforma

Respinto emendamento PCI: ora le commissioni provinciali possono agire «con criteri diversi dalla legge»

ROMA — Con un voto che l'ha vista unita alla destra liberale e missina, la maggioranza governativa ha inferto ieri alla Camera un serio colpo ad un corretto avvio della riforma dei patti agrari. Nel segreto dell'urna è stato infatti respinto un emendamento PCI-sinistra indipendente-PDUP che tendeva a vincolare la commissione tecnica centrale e quelle provinciali ad attenersi rigorosamente, nella prima fase d'applicazione della nuova legge (quella della revisione provvisoria dei redditi catastali per la determinazione dei canoni di affitto), alle norme e ai criteri generali ispiratori della riforma.

Rifiutando la proposta correttiva delle sinistre è stato così confermato il testo dell'articolo 8 nella formulazione a suo tempo votata (contrario il PCI) dal Senato, quello che appunto introduce nella legislazione agraria italiana una vera e propria mostruosità giuridica: e cioè l'abilitazione delle commissioni, che sono organismi amministrativi, a sostituirsi al Parlamento nella determinazione qualitativa e quantitativa dei canoni.

Dice infatti il testo confermato ieri sera dalla Camera che, in attesa della revisione, la commissione tecnica centrale autorizza le commissioni provinciali «ad applicare coefficienti diversi» da quelli previsti dalla legge, oppure — addirittura — «criteri diversi da quelli previsti dalla presente legge»!

La situazione creata dal voto di ieri sera ha dunque una rilevanza non solo politica ma anche costituzionale: «In questo modo — ha dichiarato il compagno Guido Ianni, primo firmatario dell'emendamento — si è creato un dato di fatto paradossale dal punto di vista giuridico e istituzionale e, soprattutto si è legittimata, in chi sarà chiamato ad applicare la riforma, la possibilità di vanificare la volontà del Parlamento».

Ianni ha poi rilevato che l'atteggiamento della maggioranza è tanto più inammissibile dal momento che lo stesso rappresentante del governo aveva giudicato in aula non prive di valore le argomentazioni a sostegno dell'emendamento della sinistra. Subito dopo la Camera ha cominciato ad affrontare l'esame delle norme relative alle tabelle per l'*equo canone* che dovranno essere approntate dalle commissioni provinciali utilizzando, per ogni qualità di coltura e per gruppi di classi catastali, coefficienti di moltiplicazione dei redditi imponibili. Il coefficiente massimo viene indicato, nel testo in discussione, in 240 punti. Il PCI ne ha chiesto la riduzione a 200.

Blocco totale delle attività nelle banchine del porto di Genova

GENOVA — Tutto fermo, ieri mattina, nelle banchine del porto di Genova per lo sciopero dei quasi diecimila lavoratori del consorzio e della compagnia unica. Al blocco totale della attività si è giunti dopo una lunga sequenza di agitazioni riprese proprio nei giorni scorsi con scioperi articolati.

Ecco i fatti: all'inizio di agosto, dopo un anno di trattative, sindacati e CAP hanno raggiunto l'intesa sul nuovo inquadramento professionale dei dipendenti del consorzio. Un fatto nuovo, importante, che determinava la nascita di nuovi profili professionali, più adeguati alla nuova realtà portuale, articolati in sei livelli. La delibera relativa all'accordo è stata approvata dall'assemblea del CAP a metà settembre, quindi è stata inviata a Roma per la necessaria ratifica ministeriale. In tre mesi la firma non c'è stata.

Inchiesta ISCO: stazionaria la situazione economica delle famiglie

ROMA — Qual è la situazione economica delle famiglie italiane e come esse vedono la situazione per la occupazione, i prezzi e l'economia in generale? Questi sono i punti principali dell'indagine congiunturale condotta dall'ISCO nel mese di ottobre di quest'anno. Il 38 per cento delle famiglie giudica stazionaria la propria economia, come d'altronde nelle precedenti rilevazioni. Inoltre si rileva che il 39 per cento dei nuclei familiari hanno un reddito compreso tra le 500 e le 750 mila lire mensili, il 27 per cento tra le 250 e le 500 mila lire, mentre il 6 per cento ha un reddito di sole 250 mila lire.

L'indicatore di «fiducia» a questo punto dell'inchiesta volge sul nero: le famiglie italiane sono pessimiste sulla possibilità di raddrizzare la situazione economica e sul rallentamento della corsa dei prezzi.

DIESUS ci va piano con l'alcol e forte con le erbe.

Da sempre.

Arrivano i piemontesi!