

Allarme per le PP.SS. Ma alle parole non seguono i fatti e tutto si aggrava

Nonostante i numerosi appelli sulle sorti dell'impresa pubblica il risanamento non va avanti

Il governo parla di 6500 miliardi, in realtà il fabbisogno finanziario del triennio è di 15.500

Può anche darsi, come è stato detto, che le ripetute grida d'allarme per le sorti delle PP.SS. lanciate da De Michelis e Sette facciano parte di quelle «grandi manovre» che, per solito, precedono il rinnovo delle cariche al vertice degli Enti. Se così fosse (e la degenerazione della lotta politica in Italia è andata talmente avanti da non farcelo escludere a priori) noi, certo, ci troveremo di fronte ad una manifestazione di cinismo e di mancanza di senso di responsabilità nazionale a poco agghiacciante. A ciò, però, non vogliamo credere. Preferiamo pensare ai tratti di una sua pur tardiva presa di coscienza del punto di estrema gravità cui è giunta la crisi delle PP.SS. e della necessità di avviare una coraggiosa opera di risanamento prima che il paese si veda costretto ad operare un salvataggio di dimensioni inaudite e per il quale è arduo immaginare dove si possano reperire le risorse necessarie.

Se di questo — come noi crediamo — si tratta, non invece di una squallida lotta di potere, allora il dibattito ed il confronto debbono spostarsi molto rapidamente dal terreno della denuncia a quello delle cose da fare per evitare che a questo esito catastrofico si giunga.

Vi è, innanzi tutto, il nodo finanziario. Di quanto hanno effettivamente bisogno le PP.SS. per risanare le perdite, ricapitalizzare le imprese e fare gli investimenti? Il governo parla di 6500 miliardi nel triennio. Si tratta però di una cifra appena sufficiente a coprire le perdite d'esercizio dell'81 e dell'82. E le ricapitalizzazioni? Gli investimenti? Come pensa il governo che le PP.SS. possano superare la loro attuale gravissima crisi e contribuire allo sviluppo del paese, e, in particolare, a quello del Mezzogiorno, se non dispongono dei mezzi necessari per ristrutturarsi e per fare gli investimenti? Il fabbisogno delle PP.SS. è, in realtà, di almeno 15.000 miliardi nel triennio.

È una cifra imponente, ce ne rendiamo perfettamente conto: ma questa è la dimensione esatta del problema e fingere di ignorarla non è un nesso molto stretto con il dibattito e il confronto.

Quale ruolo si pensa possano svolgere le PP.SS. nello sviluppo del paese? Qual è il rapporto che deve stabilire fra le imprese pubbliche, i loro dirigenti e lo Stato? A quali criteri, infine, si deve ispirare — nella concreta situazione di oggi — la ricerca di nuovi equilibri fra pubblici e privati? Le risposte che giungono a queste domande sono, nel migliore dei casi, confuse e contraddittorie.

Si dice che le PP.SS. debbono svolgere un ruolo propulsivo nello sviluppo dell'apparato produttivo nazionale ma intanto la tendenza che va avanti è quella del loro ridimensionamento mentre di varie parti (e persino da parte del ministro) si alimentano grossolane e indiscriminate campagne denigratorie nei confronti del pubblico. Si invocano le regole dell'impresa, i sacri valori dell'autonomia, dell'imprenditorialità e della responsabilità. Ma nei fatti nulla cambia negli Enti e nelle aziende. La riforma degli Statuti è di là da venire e nel frattempo gli uomini della P2

restano al loro posto (l'unico ad andarsene è stato Capanna e non certo perché iscritto negli elenchi di Gelli ma per raggiunti limiti di età). I vertici più discussi e compromessi non vengono toccati con grave danno per gli Enti che essi dirigono, mentre nessuno viene mai chiamato a rispondere dei disastri industriali che ha contribuito a provocare. Al tempo stesso l'autonomia imprenditoriale viene calpesta. La lottizzazione continua e penetra sin dentro alle strutture operative. Giunte esecutive, consigli di amministrazione, direttori del personale e di stabilimento: nulla è sottratto alla logica spartitoria. Come possono affermarsi, in queste condizioni, i valori della imprenditorialità, della autonomia e della responsabilità individuale? È davvero arduo capire.

Si dice, infine, che bisogna stabilire un rapporto nuovo tra pubblici e privati con l'obiettivo di rafforzare «l'impresa Italia» per poterla meglio proiettare sui mercati internazionali. Intenzionalmente e pienamente condivisibile. Ma cosa accade, nei fatti? Accade che si riproducono, nelle nuove condizioni, la subordinazione delle PP.SS. agli interessi

più miopi e contingenti (e non sempre limpidi) dei gruppi privati. Quella che è in atto è, in realtà, una gigantesca operazione di pubblicizzazione delle perdite e di privatizzazione dei profitti, altro che «sinergia» fra pubblico e privato per potenziare e qualificare l'apparato produttivo nazionale.

Propaganda? Sarà, ma come definire altrimenti ciò che è stato fatto nella chimica? Si era detto che lo Stato doveva «sacrificare» la sua presenza nella Montedison per facilitare la ricapitalizzazione dell'impresa da parte dei privati. Lo Stato e i contribuenti il sacrificio lo hanno fatto (anche se nessuno ha chiesto all'aparlamento cosa ne pensasse) ma la ricapitalizzazione non c'è stata e solo Dio e forse Cuccia sanno se e quando ci sarà.

L'accordo ENI-Montedison era stato presentato come un patto di ferro che avrebbe posto fine alla guerra chimica, ora invece si scopre che è poco più di una lettera d'intenti all'ombra della quale la Montedison cerca di operare il passaggio dei suoi rami secchi all'ENI. L'accordo ENI-OKI, che tante provincie grida di meraviglia ha suscitato, è in realtà un oggetto ancora

assai misterioso e, da quel poco che se ne sa, è talmente squilibrato a vantaggio dell'OKI da far temere che non di internazionalizzazione si tratti ma di una colonizzazione della chimica italiana. Resta, infine, il polo pubblico nel quale finiranno per convergere tutti quegli impianti che la Montedison e l'OKI non avranno ritenuto di loro gradimento. Come faccia poi qualcuno a meravigliarsi se la chimica pubblica continuerà ad essere in crisi e bisognosa di assistenza è davvero difficile capire.

Che dire poi della vicenda poco esemplare del salvataggio di Monti e di quella, davvero curiosa, dell'acquisto da parte dell'ENI delle fattorie e della rete di distribuzione delle bombole che la Liquichimica aveva in Brasile se non che anche queste operazioni (che con l'internazionalizzazione dell'ENI entrano molto poco) fanno parte di una delle vicende meno limpide della nostra recente storia industriale. E non ci si venga, per favore, a dire che almeno questa volta c'è un piano chimico nazionale, perché, purtroppo quel piano, per ammissione degli stessi dirigenti delle imprese, è semplicemente inesistente.

È mancanza di cultura industriale, è settarismo, se alla luce di queste vicende esprimiamo la più viva preoccupazione per il trattamento in corso fra le PP.SS. e la FIAT sugli acciai speciali e sull'auto?

Come si può vedere le questioni da affrontare e risolvere per avviare il risanamento e il rilancio delle PP.SS. sono molte e complesse e non sono soltanto finanziarie ma anche e soprattutto politiche. Proprio per questa ragione sarebbe avvilente se tutto si riducesse a discutere di qualche miliardo in più o in meno agli enti e non si cogliesse invece questa occasione per affrontare il problema alla radice.

Gian Franco Borghini

Se i turisti non vengono in Italia di chi è la colpa?

ROMA — Finite sotto un fiume di pioggia le vacanze estive, dette e non dette le cifre di una innegabile crisi del turismo (che non ha risparmiato nessuna regione d'Italia), la tanto sbandierata «responsabilità» dei lavoratori di hotel, alberghi, mense e bar per la brusca frenata di arrivi e presenze nelle maggiori località turistiche, è scomparsa dai titoli di tutti i giornali. Eppure nel periodo «caldo» della vertenza, gli oltre ottocentomila lavoratori turistici (ancora da 5 mesi senza contratto) non c'era giorno che non fossero additati all'esecrazione pubblica: «Ma come — si diceva — il turismo va a rotoli e voi scioperate?». Poi, d'incanto, riaperte le fabbriche, terminate le chilometriche file autostradali, tornati alla normalità i valichi di frontiera, tutto tace. Vuol dire che qualcosa si è risolto? Niente affatto. I lavoratori sono sempre senza contratto, le prime parziali stime sull'andamento della stagione, sebbene manifestino vistose crepe, non sono così catastrofiche come quelle paventate dalle aziende all'inizio dell'estate; ma di questi lavoratori non si parla. Non «fanno più notizia».

È con questo amaro in bocca che gli addetti al turismo affrontano ancora in questi giorni la lotta per il contratto (in questa settimana la Federazione unitaria dovrebbe decidere altri scioperi).

«Non è solo nostro interesse dopotutto — dice Venanzuolo, lavoratore dell'albergo Bernini-Bristol di Roma — che le cose cambino nel turismo. Fino ad oggi questo settore è stato di pochi nella nostra economia che «tira», ma anche qui se si dovessero perdere dei colpi sarebbe la catastrofe nazionale».

Lo scontro con il padronato (Confindustria) non è solamente sulle poche decine di migliaia di lire (60 mila lire) al mese di aumento richiesto. Lo scontro su cui si è sempre accesa la vertenza è sulla richiesta dei lavoratori di mettere in discussione l'assetto produttivo del settore, per imprimervi un nuovo impulso e sviluppo: dal riassetto del personale (e, perché no, anche degli imprenditori); per non dimenticare, infine, una promozione all'estero del «prodotto Italia» con organismi che non siano quel «carrozone» dell'Ente o peggio ancora quegli enti provin-

ciali per il turismo capaci solo di stilare i listini per le tariffe alberghiere.

«Un esempio di come si può cambiare — dice sempre Venanzuolo — è quello che è avvenuto nel nostro albergo. Dopo una lunga serie di lotte siamo riusciti ad ottenere dal padronato una ristrutturazione, costata ben due miliardi, che ha investito non solo le strutture murarie ma anche la stessa organizzazione del lavoro. Sono scomparsi gli «acronistici» «reparti per piani» eliminando molti punti morti nella giornata lavorativa ed anche privilegi tra gli stessi lavoratori. Ma le cose non vanno così dappertutto: basta vedere ciò che accade, ad esempio, al Caffè di Paris, nella famosissima via Veneto.

«Non molto tempo fa — dice Domenico Pironi, uno dei superstiti dell'epoca felliniana — eravamo ottanta inseruiti, oggi a malapena raggiungiamo la trentina. Ma quello che è più grave — aggiunge Pironi — è che tutto ciò non è ascrivibile alla crisi economica ma, invece, ad una vera e propria mancanza di professionalità in chi ci dirige. Tanto per fare un esempio un anno fa il padrone (in verità è una società) erò un «american bar» che non è stato mai utilizzato. Potremmo organizzarci facendo convenzioni con uffici, ministeri e con gruppi di turisti. Invece niente».

Ma è solo incapacità oppure è in atto un vasto piano di speculazione sul patrimonio turistico-alberghiero in particolare modo dei centri storici? La domanda è chiaramente retorica ma il calcolo fatto da società non troppo ben definite è fin troppo semplice: un locale con una posizione nel centro storico di una città ha un valore direttamente proporzionale anche al costo del lavoro e quindi ai lavoratori impiegati. Ora se si riesce a «sfoltire» la mano d'opera il valore complessivo dell'esercizio aumenta. Ma non basta; se si pensa che con una sentenza della Corte Costituzionale si sono svincolati i proprietari di alberghi e pubblici esercizi, costruiti entro il '41, dal mantenere l'obbligo dell'esercizio si capisce come il pericolo di vedere sfumare sotto le grinfie della speculazione questo vasto patrimonio sia più che reale.

I trasporti nelle zone terremotate: alcune cose da fare subito

Il congresso della Filt-Cgil campana - Una grande occasione di programmazione del territorio da non perdere - Gli interventi

Dal nostro inviato VICO EQUENSE (Napoli) — «È stata una catastrofe, una tragedia di proporzioni eccezionali. Evitiamo che passi alla storia anche come una grande occasione perduta». Una preoccupazione, pesante, ma legittima, quella che ci esterna un compagno delle «zone interne» della Campania, di quelle che il terremoto del 23 novembre di un anno fa ha praticamente cancellato. Ma è anche il tema che si è posto il congresso campano della FILT-CGIL. L'ottica è quella del territorio ma il punto di riferimento costante è il territorio, la grande area metropolitana di Napoli, le zone litoranee e interne.

L'obiettivo che esce dal congresso — come ricorda il compagno Giovanni Zeno, segretario generale della FILT-CGIL campana — è «la costruzione di un sistema di trasporti capace, partendo dalle zone terremotate e dalla situazione nuova che si è creata, di contribuire al recupero dell'equilibrio fra Nord e Sud, tra zone interne e zone esterne». È in definitiva un contributo determinante alla definizione di un nuovo assetto del territorio ma anche per imporre una diversa concezione del trasporto, inteso non più come «settore di servizio», ma come struttura economico-industriale di una generale programmazione.

E come potrebbe essere diversamente in una realtà come quella napoletana e campana? Quando si afferma — lo ha fatto il congresso di Vico Equense — la necessità di piani di trasporto «strettamente collegati ai piani economici di sviluppo e ai piani territoriali, saldando gli interventi a breve, medio e lungo termine», si dice una cosa giusta, ma che nella realtà della Campania e delle zone terremotate, significa anche stretta e indissolubile connessione con i programmi di ricostruzione, con quelli di risanamento e di nuovo assetto del territorio; i trasporti sono un tutt'uno con le altre strutture sociali della collettività, la casa, la scuola, il lavoro, la sanità, il tempo libero.

Il piano di ricostruzione per l'area napoletana stabilisce la realizzazione di almeno ventimila alloggi. L'emergenza ha imposto delle scelte rapide. Si è optato così per la costruzione di 12.300 alloggi entro la cintura del comune di Napoli, 7.700 nei comuni ad essa addossati. Un piano che modificherà una grande area. Si verificheranno

probabilmente nuovi squilibri, con decongestioni da una parte, nuove congestioni dall'altra. Ma è anche l'occasione per affrontare di petto la questione trasporti, come strumento di riequilibrio e non solo come inevitabile e indispensabile prolungamento di un servizio verso nuovi insediamenti abitativi.

Ci siamo limitati ad un solo aspetto della legge di ricostruzione ed ad una sola area fra quelle previste. Nel conto dovremmo mettere anche la ricostruzione dell'Irpinia, il soddisfacimento delle vecchie necessità, di quelle preesistenti al terremoto. La fame di case è enorme. Il «fabbisogno pregresso» è valutato intorno a un milione e mezzo di vani.

Nessuno però pensa a piani faraonici. Tantomeno i lavoratori dei trasporti. Cominciamo, dicono, a muoverci per gradi, seppure in una visione unitaria del problema. Manca è vero il piano regionale dei trasporti (ma anche quello nazionale continua ad essere relegato negli impegni di governo, mai realizzati), ma sono disponibili degli indirizzi, cui potersi richiamare. Nel congresso si è insistito molto sulla necessità di un «progetto unitario» e nel rifiuto di tendenze a sommare investimenti e spese correnti, progetti vecchi e nuovi per gabbellare poi il tutto come piano o programma.

La grande area metropolitana di Napoli, tutti lo sanno, è in uno stato di perenne congestione.

Muoversi nella città partenopea è impossibile. Ora si va, di fatto, anche in conseguenza della ricostruzione ad un diverso assetto del territorio. Per i trasporti è l'occasione di creare il «bacino di traffico» quella che anche a livello europeo è stata individuata come l'unità di base ottimale per organizzare i trasporti, integrando i vari modi, con criteri di razionalità, efficienza, produttività. Lo stesso può dirsi per certe zone «interne» omogenee. Se si vuole anche come fase sperimentale, in particolare, appunto per le aree più congestionate e emarginate.

Ferrovie di Stato, ferrovie concesse, linee automobilistiche, metropolitane, classiche o leggere di superficie, sistema portuale e aeroportuale, ricostruzione di vecchie strade e realizzazione di nuove, sono i punti su cui operare, a livello di «bacino» di comprensorio e di regione; per costruire quella «grande vertenza trasporto», cui si è fatto costante riferimento nel congresso, inserita — ha detto il compagno Zeno — nell'iniziativa più generale per la ricostruzione e lo sviluppo programmato della Campania.

Le potenzialità sono enormi, come enormi sono le risorse economiche e le occasioni di lavoro che vengono messe in movimento. Il solo piano integrativo delle FS assicurerebbe alla Campania — secondo alcuni calcoli — oltre sei milioni di giornate lavorative agli edili, metalmeccanici, chimici, ecc. Anche per questo la «vertenza trasporto» non può essere solo dei lavoratori del settore, ma di tutti e la si costruisce giorno per giorno di pari passo con le vertenze contrattuali e rivendicative, coinvolgendo — ha sottolineato Fontano, segretario nazionale della FILT — l'insieme del movimento sindacale.

Il congresso ha individuato tanti punti d'attacco, obiettivi da realizzare. I lavoratori dei trasporti della Campania si sono impegnati a muoversi con fermezza e tempestività. Non vogliono — come qualcuno ci faceva osservare — che il «terremoto» diventi una premessa d'obbligo nei documenti sindacali o politici. È questa loro azione e determinazione hanno però bisogno anche di tutto il sostegno degli altri lavoratori, di tutto il paese, perché la rinascita e lo sviluppo delle zone terremotate impegni tutti al Nord e al Sud.

Nio Gioffredi

Oggi a Roma incontro cantieristi-deputati PCI

ROMA — Stasera, alle 9,30 nella spallata del gruppo parlamentare della Camera (Via di Campo Marzio - Roma) si svolgerà un'assemblea-incontro di membri dei consigli fabbrica e delegati dei lavoratori di tutti i cantieri navali con i rappresentanti dei gruppi comunisti del Senato e dirigenti del partito di Montecitorio. Al centro del confronto la crisi del settore navale e le proposte del PCI. L'assemblea sarà conclusa dal compagno Libertini, responsabile della sezione trasporti del PCI.

Il 104 Peugeot ha colpito ancora: la nuova gamma '82 attacca i consumi e mostra le sue doti sportive.

IL COLPO DELL'ANNO.



L'ARMA VINCENTE: LA QUINTA MARCIA.

Ormai nel «giro» si sa: in fatto di risparmio, il colpo dell'anno porta la firma del Peugeot 104. Nell'imprescindibile presenza del 950 cc, un modello che si fa apprezzare per economicità e bassi consumi. Noti anche il forte temperamento sportivo e la maggior potenza degli altri due modelli da 1200 e 1400 cc. Ora hanno la quinta marcia: un'arma in più per ridurre i consumi di carburante.

UN LAVORO BEN FATTO.

La gamma del 104 è formata da 6 modelli, un'ampia scelta di cilindrate e versioni, tutti convenienti ed ognuno con la sua specializzazione: familiare, sportiva, elegante. Per infliggere un duro colpo ai consumi, il 104 Peugeot ha impiegato anche dei nuovi rapporti di trasmissione del cambio già collaudati sulla Vera, un'automobile sperimentale che è un vero e proprio laboratorio viaggiante.

GIU' LA MASCHERA!

E il 104 mostra il suo nuovo volto. Giù la tradizionale mascherina e su quella nuova. Via i cerchioni preudenti, ed ecco quelli dal design più attuale. Ultimo tocco, lo specchietto retrovisore, nero, antiriflesso: per non essere mai sorpresi alle spalle.

104 PEUGEOT NUOVA GAMMA '82.

Nella gamma del 104 Peugeot trovi quattro modelli da 950 cc, un modello da 1200 cc a 5 marce, un modello da 1400 cc a 5 marce, nelle versioni a 3 o 5 porte, a partire da Lire 5.700.000 compreso IVA e trasporto presso tutti i concessionari Peugeot. Finanziamento nuovo e usato PSA Finanziaria Italia S.p.A.