

Il PCI per contratti e lavoro

Chiaromonte: la DC deve pronunciarsi

Il compagno Gerardo Chiaromonte ha concluso ieri l'assemblea nazionale sulla siderurgia indetta dal PCI. Ecco una sintesi del suo discorso:

«Il PCI chiede che tutti i partiti si pronuncino sull'avvenire dell'industria italiana. Il nostro Paese non deve essere tagliato fuori dai giganteschi processi di ristrutturazione e di innovazione che sono in atto, per l'industria, su scala mondiale».

«Certo, l'attenzione principale deve essere rivolta ai settori industriali nuovi e tecnologicamente avanzati: dallo sviluppo di questi settori (elettronica, informatica, ecc.) dipendono, in sostanza, l'avvenire industriale e la stessa autonomia dell'Italia e dell'Europa occidentale. Ma nessuno può pensare che l'Italia possa fare a meno di un'industria siderurgica moderna e competitiva».

«Non accettiamo, per l'industria siderurgica di fronte alla crisi innegabile del mercato mondiale dei prodotti della siderurgia, una politica rinunciataria e frammentaria come quella che ha portato avanti, negli ultimi anni, il governo italiano. Per questo ci siamo opposti, nei mesi scorsi, alle minacce di smantellamento dell'Italsider di Bagnoli. Per questo ci opponiamo oggi con tutte le nostre forze, alle analoghe intenzioni per lo stabilimento siderurgico di Cornigliano».

«Questo non significa che ci rifiutiamo di affrontare con serietà i problemi dell'ammmodernamento, della produttività, della competitività dell'industria siderurgica italiana, nel quadro di una nuova politica europea per l'acciaio. Il Parlamento che sarà eletto il 26 giugno dovrà essere chiamato a discutere e a decidere sulle sorti della siderurgia nazionale, sulla base di un piano produttivo che valga per tutto l'apparato produttivo (sia quello pubblico che quello privato)».

«Il nuovo Parlamento sarà chiamato, più in generale, ad occuparsi delle crisi acutissime che travagliano altri settori importanti dell'industria nazionale: dalla chimica all'elettronica civile, dall'industria automobilistica a quella cantieristica, ecc. Sin da oggi è necessario intervenire perché siano rispettati gli accordi firmati, con l'avviso e la garanzia del governo, tra industriali e sindacati, per processi di ristrutturazione che comportavano il passaggio temporaneo in cassa integrazione per decine di migliaia di operai. Naturalmente non si può non tenere conto del perdurare e aggravarsi, in alcuni settori, della crisi produttiva, e non si possono affrontare questi problemi dei settori in crisi al di fuori di una più complessiva politica di programmazione per l'allargamento della base produttiva. La mobilità deve consentire il passaggio dei lavoratori da un lavoro all'altro, e non la disoccupazione. Ma in ogni caso gli accordi sottoscritti vanno rispettati, soprattutto per quel che riguarda il rientro al lavoro degli operai in cassa integrazione: ciò vale per la FIAT ma anche per altre aziende».

«La DC deve pronunciarsi su queste cose. E deve pronunciarsi anche sulla rottura delle trattative per il contratto dei metalmeccanici privati. Andiamo verso lo sciopero del 27 maggio, programmato dai sindacati contro l'oltranzismo della Confindustria: questo sciopero sarà una grande giornata di mobilitazione e di lotta».

«Cosa vogliono Merloni e Romiti? Una campagna elettorale segnata, sempre più, da tensioni sociali acutissime? Pensano forse di alimentare, così, tra le masse lavoratrici, collera e anche sfiducia? Scherzano con il fuoco. E scherza col fuoco la DC che, dal giorno della disdetta della scala mobile in poi, e in tutte le occasioni, si è sempre schierata, di fatto, con la politica dei gruppi più oltranzisti della Confindustria».

Dalla nostra redazione

GENOVA — Siamo in campagna elettorale, ma il governo che si costituirà dopo il voto di giugno ha già un impegno preciso: andare a Bruxelles, in luglio, a contrattare le quote di produzione di acciaio. È un appuntamento decisivo, dal quale dipenderà la sorte dell'apparato siderurgico italiano ma, di riflesso, anche dei molti settori che dipendono dalla produzione di acciaio. Se in sede comunitaria il governo italiano si presenterà acquiescente e rinunciatario, con la debolezza derivante dalla divisione tra pubblici e privati, ci sarà poco da fare: a Bruxelles già da tempo tendono a contrapporre Bagnoli e Cornigliano.

Se i rappresentanti italiani usciranno invece gli argomenti che la realtà mette a loro disposizione, gli esteri potranno essere assai diversi. I comunisti si sono battuti e si batteranno perché questo si realizzi: lo hanno riconfermato con vigore all'assemblea nazionale della siderurgia che si è svolta ieri a Genova, cui hanno preso parte anche i compagni Gerardo Chiaromonte, Andrea Margheri, Angelo Carosino, il segretario nazionale FLM Luigi Agostini, delegazioni degli stabilimenti siderurgici liguri, di Taranto, Bagnoli, Trieste, Bergamo.

Le ragioni per l'assegnazione di quote maggiori di produzione all'Italia sono state ampiamente illustrate dal relatore, Andrea Margheri. In sintesi: l'Italia ha la struttura siderurgica più moderna d'Europa, non sono quindi possibili paragoni con i tagli operati in altri paesi europei. Inoltre l'Italia ha il peggior rapporto tra consumo e produzione di acciaio e, per quanto riguarda ad esempio i laminati piatti, im-

Siderurgia, la CEE deciderà a luglio

Un convegno nazionale a Genova - Sulle scelte peserà il ruolo della Finsider - Le proposte del PCI - Le infrastrutture nel Mezzogiorno

porta grandi quantità d'acciaio, in particolare da Fos, in Francia. Inoltre soprattutto il Mezzogiorno ha bisogno di infrastrutture e quindi di acciaio.

A questo punto emerge la questione della volontà politica e delle scelte economiche. Vale a dire: gli interventi nel Mezzogiorno, così come il piano delle ferrovie, così come il rilancio dell'edilizia e degli altri settori, ci saranno soltanto se sarà sconfitta la politica recessiva del governo e se si imporranno scelte di politica industriale rigorose. La DC di De Mita, invece, alla faccia del rigore, sta architettando il baratto di fette di mercato ai privati

avendone in cambio il controllo del «Corsera»: una manovra che di recente ha addirittura provocato la violenta reazione dell'assessore regionale democristiano Garassino. «Cose che succedono nei partiti che parlano in un modo a Roma e nell'altro a Genova — ha detto il compagno Piero Parodi, segretario della sezione Cabral dell'Italsider di Cornigliano —. Noi comunisti sosteniamo invece che i quattro centri siderurgici a ciclo integrale esistenti in Italia possono e devono continuare a vivere e produrre perché ci sono le condizioni di mercato e perché i molti miliardi investiti

non devono essere buttati».

Ma il settore siderurgico ha bisogno anche di integrarsi con i comparti più avanzati come l'elettronica, l'informatica e l'impiantistica. Ci vuole finalmente un piano di settore che metta insieme pubblico e privato, occorre una «regia» Finsider ispirata ad una visione integrata, di sistema, della siderurgia. E poi bisogna realizzare un programma equilibrato di innovazioni e ristrutturazioni per non accentuare il già notevole gap tecnologico italiano. «Ma come si deve fare questa operazione? — si è chiesto Andrea Margheri —. Ripianando i deficit ed espellendo manodopera? Per scorporare, secondo la ricetta Prodi, pubblici e privati, facendoci primi un servizio a spese della collettività e dei secondi i destinatari dei profitti? No — ha detto Margheri — si deve puntare in tutto il settore all'efficienza e alla produttività per dare una mano alla ripresa e per creare, in prospettiva, sviluppo e nuove occasioni di lavoro».

Sergio Farinelli

Incontro Indesit Pandolfi, nel nuovo piano manca Caserta

Il ministro lo illustrerà ai rappresentanti del gruppo - Chiederà di ritirare i licenziamenti

ROMA — Pandolfi incontra questa mattina i dirigenti della Indesit per illustrare il nuovo piano dell'elettronica di consumo. Il ministro è stato costretto a compiere un rapido dietrofront e ha deciso di modificare radicalmente il vecchio progetto. La nuova ipotesi del ministro dell'Industria si basa sulla inclusione della Indesit, in particolare degli impianti di None (Torino), nella società operativa REL-Zanussi. Il nuovo gruppo dovrebbe produrre televisori a colori di piccole dimensioni. Per il momento resta fuori dal nuovo piano lo stabilimento di Caserta, che parteciperebbe all'operazione solo con accordi commerciali.

Sulla base di questa ipotesi Pandolfi chiederà ai dirigenti Indesit di ritirare i 1.370 licenziamenti. La decisione dell'azienda era scaturita da una precedente scelta del ministro dell'Industria che aveva dichiarato di voler escludere un intervento della REL nella Indesit.

Poi, dopo giorni e giorni di polemiche, durante i quali Pandolfi era stato duramente attaccato dai sindacati, dal PCI e, infine, sconfessato persino da qualche autorevole rappresentante del governo, è venuto fuori questo nuovo piano che ancora, però, non garantisce l'occupazione alla Indesit Sud (1.400 dipendenti). Frattanto, ieri, la FLM ha fatto sapere che l'ingresso della Philips nella Zanussi «è da una parte ha un significato positivo, dall'altra può portare ad uno strapotere nell'elettronica italiana del colosso olandese».

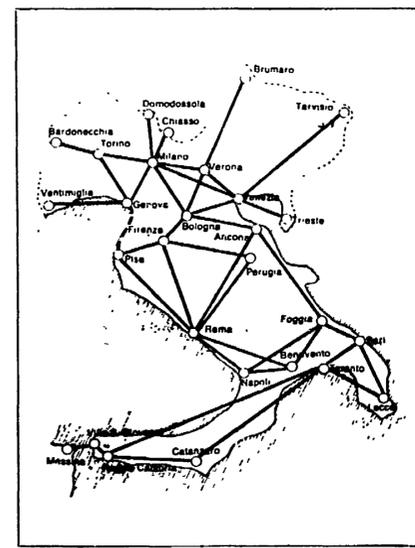
E i treni gareggiano con le tartarughe Si va da Roma a Palermo a 57 km orari

ROMA — E sempre il solido ritornello. Ogni volta che scatta un aumento delle tariffe ferroviarie, si leva il coro di chi sostiene che in ogni caso le nostre rimangono le tariffe più basse d'Europa. Giustissimo. Peccato che non si prendano in considerazione gli altri parametri, quelli che stanno ad indicare che le ferrovie italiane sono anche le meno veloci, le meno puntuali e, come ha scritto domenica scorsa «Fortebraccio», le più scomode rispetto a quelle europee.

Nessuno naturalmente pensa e pretende le supervelocità e che le nostre linee siano servite come la Parigi-Lione da «TGV», il treno a gran velocità francese. Ma è giusto chiedere che assieme alla massima puntualità (sembra quasi sempre un pio desiderio) si realizzi una maggiore velocità commerciale che renda sempre più appetibile il treno rispetto ad altri mezzi di trasporto. Senza naturalmente trascurare la comodità.

Purtroppo — lo ricavamo da uno studio delle stesse FS — con il passare degli anni i treni italiani stanno tornando... alle origini, cioè a velocità sempre più basse. Eppure — si rileva nello stesso studio — l'azienda attualmente dispone di un complesso di fattori quantitativi

La velocità media dei rapidi è scesa al disotto dei cento all'ora Per andare a Bari un'ora e mezzo in più rispetto al '78 La riforma mancata e i ritardi del piano



vamente e qualitativamente migliore che nel passato. Il raffronto abbraccia il periodo 1970-1980 ma tiene conto del fatto che nel biennio 81-82 non si sono avute modifiche sostanziali, semmai qualche aggravamento, rispetto all'80.

Partiamo dunque dal potenziamento della rete e del parco rotabile. In dieci anni le linee a doppio binario sono aumentate di 491 km, e rappresentano quasi il 34 per cento dell'intera rete. L'elettificazione copre il 55 per cento dell'intero sistema con un aumento di sei punti. Il parco rotabile si è arricchito di 510 locomotori e di oltre 1.600 carrozze, mentre la capacità di carico dei carri merci è stata incrementata di oltre il 3 per cento. Insomma c'è stato nel decennio un considerevole aumento dell'offerta (+ 26%) da parte dell'azienda, cui non ha corrisposto un analogo incremento di richiesta da parte dei viaggiatori (+ 22%) con una differenziazione fra viaggiatori ordinari (+ 18%) e abbonati (39%). Alla fine si scopre che c'è una preoccupante tendenza alla diminuzione dell'utilizzazione dei posti offerti. Si è passati dal 41 per cento del '70 al 39 per cento dell'80.

Nonostante i «salti» di quantità e di qualità le FS perdono

terreno rispetto agli altri mezzi di trasporto. Se nel '70 la quota di persone trasportate in treno sul totale di tutti i mezzi era del 10,55%, nell'80 era scesa all'8,23%. Incrementi, invece, si sono ad esempio registrati nel settore delle autolinee extraurbane dove si è passati nello stesso periodo dal 4,65% al 6,52%. I motivi di questi fenomeni sono tanti, non ultimo, come dicevamo, quello della velocità sempre più ridotta del treno. A partire dal prossimo mese — assicura la direzione dell'azienda — la velocità sarà aumentata. Vedremo.

Fra il '72 e l'81 però — rileva lo studio delle FS — si è registrata una forte e generalizzata diminuzione sia nelle brevi che nelle medie e lunghe distanze. Ormai anche i treni rapidi, i nostri supervelocità, marcano tutti a velocità di «crociera» inferiore ai cento chilometri orari. Qualche esempio: il rapido 897 Roma-Napoli che nel '72 osservava una velocità di 140 km orari, ora marcia a 95 km. Il «Settebello», treno di prestigio, «bandiera» delle FS, sulla tratta Milano-Roma procede ad una media oraria di appena 102 km. (nel '72 la media era di 114 km). Nemmeno l'attivazione di un lungo tratto della direttrice Roma-Firenze ha consentito di aumentare nuovamente la velocità. Anzi. Nel 1978 i «rapidi» procedevano sulla Firenze-Roma a 115 km. Ora procedono a 105 km, la stessa velocità del 1972 quando la direttrice non esisteva ancora.

Se poi scendiamo al Sud le cose peggiorano. Le distanze, sul piano temporale, si allungano a dismisura. Il «Peloritano», il rapido che collega Roma a Palermo rispettava nel '72 una media oraria di 84 km. Attualmente è impostato su una velocità di appena 72 km orari. Un espresso da Milano per la Sicilia va ad una velocità di appena 70 km orari in media. Nel '78 per andare in rapido da Roma a Bari occorrevano 5 ore e 15, ora ne occorrono 6,44, cioè un'ora e 29 minuti in più. Altri esempi, sempre riferiti a treni espressi. Sulla Milano-Lecce si va a 58 km orari e sulla Roma-Palermo si scende a 57 km orari. Per andare da Milano a Bari seguendo la linea adriatica occorrono oggi 9 ore e 58 minuti (ne occorrevano 8,31 nel '72). Sulle linee locali, infine, siamo ritornati, se non ovunque, alle folli velocità di quando le ferrovie muovevano, nel secolo scorso, i primi passi.

Questa, dicono alle FS, è solo una «radiografia». Ma partendo da essa bisogna pur trovare i rimedi. Chi questi rimedi doveva somministrare si è, però, guardato bene dal farlo o ha cominciato a farlo con molto ritardo. Il piano di investimenti straordinari, conquistato grazie all'impegno e alla lotta dei comunisti, è partito lentamente e con almeno quattro anni di ritardo. La riforma dell'azienda va affrontata da capo nella nuova legislatura, mentre le innovazioni anche organizzative interne all'azienda tardano a far sentire i loro effetti. Il risultato è una gestione ancora fortemente burocratizzata e, per rimanere in tema, treni sempre più lenti.

Illo Gioffredi

In Europa 150 mila licenziamenti

STRASBURGO — Il Parlamento europeo prevede per i prossimi quattro anni 150 mila nuovi licenziamenti nel settore siderurgico. Tra il '74 e l'81 nei paesi della CEE sono già stati espulsi dalle fabbriche di acciaio 247 mila lavoratori. Il comunista Aldo Bonaccini ha criticato la volontà di procedere ad ulteriori tagli e ha chiesto il «congelamento della produzione», per evitare la distruzione di molti impianti.

Ford Sierra Diesel. Dinamiche emozioni.



Sierra Diesel, una linea che esalta le prestazioni e riduce i consumi. Un motore potente e silenzioso. La tecnologia Ford per un confort integrale. Sierra Diesel, velocità 155 kmh. 19,6 km con un litro a 90 all'ora. Quinta marcia e servosterzo di serie su tutte le versioni berlina e station wagon. Finanziamenti Ford Credit a 42 rate mensili senza cambiali o formula leasing.

Sierra Diesel L Lire 11.270.000
Sierra Diesel GL Lire 15.082.000
Prezzi chiavi in mano.

Fino al 30 Giugno un'offerta esclusiva dei Concessionari Ford: Superbollo gratis per un anno.

