

# Il «sommerso» viene alla luce

## Come e quanto crescono le piccole aziende

Uno studio del Censis testimonia che il settore ha incrementato l'occupazione - In calo il numero di occupati nelle grandi fabbriche Crescono i consorzi tra le aziende, soprattutto nel campo delle esportazioni - Le innovazioni tecnologiche e la diffusione dei robot

ROMA — «Dentro» la crisi, sono state le uniche a muoversi. Intanto, puntando sulle innovazioni tecnologiche, sulla specializzazione produttiva, hanno sperimentato nuove forme di imprenditorialità. E, a conti fatti, sono state le uniche a garantire il posto a chi lo aveva, ma a sviluppare l'occupazione. Si sta parlando delle piccole e medie imprese, quel settore dell'apparato industriale che da sempre ha mostrato una enorme vitalità.

Su questo particolare tipo di impresa si sofferma a lungo uno studio del Censis (il Centro Studi, Investimenti Sociali), che utilizza anche i dati dell'ultimo censimento. Vediamo allora come sono cambiate le piccole e medie aziende in questo ultimo decennio.

«Elemento più importante» è senza dubbio quello che riguarda l'occupazione. Dalla ricerca (sintetizzata dalla tabella che pubblichiamo qui a fianco) risulta che c'è stato un forte incremento del numero dei lavoratori nelle aziende che hanno meno di cento dipendenti. In questo settore gli occupati sono aumentati addirittura di un ventinove e mezzo per cento. In pratica sono state proprio queste piccole fabbriche a sopportare tutto il peso della crisi, se si considera che in tutta Italia l'occupazione negli stabilimenti con più di

Classi di addetti	1971		1981		'71-'81		variazioni %			
	nr.	%	nr.	%	Un. locali	Addetti				
1 - 9	438.621	66,4	1.020.110	20,2	520.611	84,7	1.291.743	22,8	+ 18,7	+ 26,6
10 - 99	62.221	12,3	1.644.952	32,5	86.664	14,1	2.040.572	36,0	+ 39,3	+ 24,1
100 - 499	5.972	1,1	1.178.579	23,3	6.287	1,0	1.208.657	21,3	+ 5,3	+ 2,6
500 e oltre	884	0,2	1.212.181	24,0	878	0,2	1.131.085	19,9	- 0,7	- 6,7
TOTALE	507.698	100,0	5.055.822	100,0	614.440	100,0	5.672.057	100,0	+ 21,0	+ 12,2

Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati ISTAT

cento dipendenti, nel decennio che va dal '71 all'81, è passata da 1,1 a 2,3 addetti per unità locale. Anche un altro dato testimonia come questo settore si sia «robustito», nonostante le difficoltà economiche: nel decennio preso in considerazione c'è stato un incremento notevole delle unità «estenti», cioè del numero di fabbriche. L'incremento è maggiore nella «classe» che occupa da dieci a cento dipendenti, con un aumento di nove per cento. Più contenuto invece l'aumento registrato nelle imprese con pochissimi dipendenti (tra uno e dieci), più del doppio per cento. Man mano che si passa poi alle categorie con un mag-

gior numero di addetti, l'aumento delle unità si è attenuato (più cinque e mezzo per cento nella classe tra cento e cinquecento occupati) per diventare addirittura in diminuzione (meno zero e sette per cento) nelle fabbriche con più di cinquecento lavoratori. Tutto ciò fa scrivere al Censis che «l'espansione del «piccolo» non si è concentrata sui segmenti artigiani e «micro», ma è stata soprattutto una nuova classe di imprese. Nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo, in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e il 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un ciclo già robotizzato. In più nel 57 per cento dei casi le industrie sprovviste di apparecchiature meccanizzate si sono dette disponibili a investire in robot.

Contemporaneamente a ciò, è andata avanti l'innovazione del soggetto imprenditoriale. Tradotto, vuol dire che gli industriali del settore hanno sperimentato nuove formule di im-

prenditorialità, puntando soprattutto su quelle collettive. Il modello consorzile per esempio ha trovato una diffusione notevole (tra il '71 e l'81 i consorzi sono aumentati del 69%), così come l'associazionismo nel credito. E questo ha comportato anche una sorta di «legittimazione» del settore. Le piccole e medie imprese insomma sempre meno sfruttano il lavoro nero, il decentramento e sempre più arrivano ad una regolamentazione del futuro contratto. Insomma, per dirla con il Censis, il «sommerso» sta venendo allo scoperto. E lancia una sfida a tutta grandezza: quella degli alleamenti zootecnici, non particolarmente numerosa,

# Ancora da rinnovare contratti per tre milioni di lavoratori

Intesa per i dipendenti degli allevamenti zootecnici e pre-contratto alla Lips-Vago di Milano - Interessati ai rinnovi anche autotrasportatori, ferroviari, postelegrafonici, marittimi e portuali

ROMA — La chiusura dei contratti dei tessili e degli alimentari ha, come unanime è stato rilevato dalle organizzazioni sindacali, isolato ancora di più gli oltranzisti della Federmeccanica. Si tratta di risultati — osserva una nota della Federazione tessili (Fulta) — che «vanno ben oltre il settore direttamente interessato; l'obiettivo coltivato dai gruppi imprenditoriali oltranzisti di umiliare il movimento sindacale, mettendone perfino in discussione le rappresentatività, appare quanto mai voluttario». All'interno stesso della Federmeccanica si continuano a registrare dissensi con la dirigenza attraverso la firma di «pre-contratti» che, ad esempio, per i tessili (ne sono stati firmati più di 700 prima della sottoscrizione dell'accordo nazionale) hanno costituito — rileva la Fulta — uno strumento «formidabile» per far cambiare atteggiamento alla Federmeccanica.

Ieri a Milano è stato sottoscritto un pre-contratto con la Lips Vago, azienda metalmeccanica con 350 dipendenti con sede a Cernusco sul Naviglio. L'accordo siglato con la F.I.M. ha come base l'intesa per il metalmeccanico di cui è stata firmata la partecipazione statale e «avrà valore integrativo per quanto riguarda la parte economica rispetto a quanto verrà stipulato nel contratto nazionale delle aziende metalmeccaniche private, mentre verrà adeguata la parte del futuro contratto delle aziende metalmeccaniche private la parte normativa della riduzione dell'orario di lavoro; per il resto rimangono ferme le condizioni migliori favorevoli esistenti in azienda». Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvidenza di arenarsi. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

ma i contenuti dell'accordo sono ugualmente di notevole rilievo. Innanzitutto è stata conquistata la riduzione dell'orario, a partire dal prossimo 1° gennaio, a 39 ore settimanali. L'accordo prevede un aumento salariale medio di 63 mila lire, dieci scatti di anzianità al 5 per cento e la garanzia di conservazione del posto di lavoro per 18 mesi in caso di infortunio o malattia.

La stagione contrattuale rimane in ogni caso ben lontano dall'essere conclusa. E non solo per la rovente vertenza del metalmeccanico. Almeno tre milioni di lavoratori dei diversi settori attendono il rinnovo dei rispettivi contratti. Per la maggior parte si tratta di contratti già scaduti da tempo, molti all'inizio dell'81, per un'altra parte (circa 800 mila lavoratori) si tratta di accordi che scadono fra settembre e dicembre. In ogni caso per tutti, o quasi, le trattative potranno essere riprese o avviate solo a partire dai primi di settembre. Unica eccezione è costituita dai dipendenti del settore alimentare delle cooperative (circa 35 mila addetti) per i quali la trattativa sarà ripresa nei prossimi giorni e potrebbe essere conclusa prima di ferragosto.

Quelli le categorie maggiori interessate al rinnovo? Oltre al metalmeccanico, gli addetti all'autotrasporto merci, i postelegrafonici, i dipendenti dei telefoni di Stato, quelli dei monopoli, dell'Anas, i vigili del fuoco e, per la prima volta, le forze di polizia. Fra i contratti in scadenza a partire da settembre figurano il trasporto aereo, i marittimi, i ferroviari, i lavoratori telefonici della Sip, i portuali e numerose altre categorie dei diversi settori, dall'agricoltura, al commercio, allo spettacolo, ai servizi, ai trasporti.

# BTR, complicità fra Tesoro e creditori

La corsa ai CCT: di fronte ad un'offerta di 3500 miliardi, ne sono stati sottoscritti 7000 - L'indicizzazione dei redditi finanziari è più che reale ma la Banca d'Italia pensa che questa «si fa ma non si dice» - Finalizzazioni mancate, alle spalle del contribuente

ROMA — Il Tesoro ha messo in vendita CCT (certificati di credito del Tesoro) per 3500 miliardi; le richieste sono state per 7000 miliardi. Il Tesoro si è affrettato a raddoppiare l'offerta, emettendo CCT per altri 3500 miliardi. L'indebitamento dello Stato è un affare che va a rotta di collo, uno degli investimenti di maggior successo. I motivi sono due: 1) il risparmio finanziario resta elevato, secondo nel mondo solo, perché il cedda, a sua volta, alle banche. Il BTR si presenta con la faccia più onesta del mondo: titolo a durata decennale, è prevista la rivalutazione annuale del capitale a partire dal 1° agosto 1984; si aggiungerà un interesse del 2,5% sul capitale

revalutato. Se l'inflazione annuale sarà del 15%, l'interesse annuo del 2,5% non sarà calcolato su mille lire ma su 1150.

Il Tesoro, in sostanza, si impegna a rimborsare al possessore il capitale e il profitto ricevuto al riparo dal rischio di svalutazione della lira ed a pagare, in più, un interesse che perciò viene detto «reale».

Le critiche più severe vengono dagli ambienti della Banca d'Italia. Questi ambienti hanno criticato l'alto tasso di interesse — oggi l'BOT a 12 mesi rendono il 17,94%, forniscano la indicizzazione — ma non vogliono che la garanzia diventi un diritto, un patto scritto. L'indicizzazione più immediata, e fin

troppo onviva, è che se il Tesoro garantisce il denaro dell'inflazione al 125%, come può negare una eguale garanzia al salario pattuito con i contratti salariali? Ed è solo l'inizio di un ragionamento che si può estendere ad altri aspetti della spesa. Quello che gli esperti della Banca d'Italia non dicono — in sede parlamentare non si sono avute prese di posizione — è che l'introduzione del BTR, proposta come una forma di indirizzamento del risparmio verso i prioritari; o di difesa del risparmio dei ceti più esposti alla rapina inflazionistica; o come parte di una manovra di rientro dall'inflazione, vale a dire come una forma di riduzione della massa di interessi che gra-

vano sulla spesa pubblica (50 mila miliardi) in cambio della garanzia a rimborsare moneta reale, viene fatta al di fuori di qualsiasi finalità anticrisi.

Si prenda il caso più semplice: il risparmio depositato al Bancoposta, il quale affluisce direttamente al Tesoro, ha una durata media, viene da strati sociali che usano il risparmio come una forma di previdenza. Il Tesoro non ha voluto accordare il tasso reale al Bancoposta e, bisogna dirlo, senza nemmeno incorrere in censure parlamentari.

Altro esempio: il Tesoro poteva offrire alle banche di consolidare alcuni pacchetti di debito specifico (del-

l'ENEL o delle Ferrovie) offrendo il tasso reale in cambio di un rinvio effettivo e quindi di una riduzione dell'onere per il bilancio e quindi della spesa corrente.

Così com'è, il BTR si presenta come un patto fra il Tesoro e i suoi creditori a spese dei contribuenti. Ed infatti — questo è il terzo esempio — il BTR non ha alle spalle una manovra fiscale che faccia rientrare nelle casse dello Stato i profitti di inflazione. Si dice che la pressione fiscale è già alta solo per alcuni tipi di reddito. Su cui grava e graverà ancora una indicizzazione finanziaria fatta solo per «vivere sull'inflazione».

ROMA — Sono trascorsi quasi quattro mesi dal giorno in cui il Parlamento ha convertito in legge il decreto per l'esodo di circa cinquemila lavoratori dai porti italiani. Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvidenza di arenarsi. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

# Ancora bloccato l'esodo di 5 mila portuali

ROMA — Sono trascorsi quasi quattro mesi dal giorno in cui il Parlamento ha convertito in legge il decreto per l'esodo di circa cinquemila lavoratori dai porti italiani. Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvidenza di arenarsi. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

### Brevi

**Perché la cassa integrazione alla Sidercomit?**  
MILANO — Il consiglio di fabbrica della Sidercomit (commercio di acciai) ha inviato un esposto alla magistratura per contestare l'utilizzo della cassa integrazione da parte dell'azienda. La società, infatti, dopo un periodo di crisi (in cui chiese l'intervento dell'Inps) ha realizzato nell'ultimo anno profitti per 23 miliardi. Allora — si domandano i lavoratori — è giusto che una società possa continuare a usufruire della cassa integrazione che quando viene meno il presupposto per godere dell'intervento dell'Inps?

**Rischiano il licenziamento i frontalieri**  
VENTIMIGLIA — Momento difficile per i frontalieri di Ventimiglia occupati in impresa ed in attività di pulizia. Le ditte, impegnate in lavori pubblici, investite in pieno dalla crisi stanno procedendo a massicci licenziamenti. E a fare le spese dei provvedimenti saranno per primi sicuramente i lavoratori italiani che ogni mattina passano il confine per recarsi sulla Costa Azzurra.

**Soprattutto giovani i disoccupati torinesi**  
TORINO — La maggioranza dei disoccupati di Torino, iscritti alle liste di collocamento, è costituita da donne e da giovani: è quanto emerge da una ricerca condotta dall'Osservatorio sul mercato del lavoro della Regione Piemonte, il 63,7 per cento dei senza-lavoro è costituita da donne. La maggioranza dei disoccupati, pari al 70,6%, ha meno di 29 anni; il 54% meno di 24 anni e il 26,6% un terzo del totale) meno di 19 anni.

### I cambi

	1-8	1-8
Dollaro USA	1574,75	1578,50
Marco tedesco	591,57	591,255
Franc francese	195,65	195,715
Florino olandese	529,885	529,405
Franc belga	25,959	25,957
Sterlina inglese	238,7	238,61
Sterlina irlandese	1872	1887,15
Corona danese	164,62	164,575
Dollaro canadese	1276,30	1278,325
Yen giapponese	236,42	236,455
Franc svizzero	73,495	73,495
Scellino austriaco	84,247	84,137
Corona norvegese	202,11	202,155
Corona svedese	202,11	202,385
Marco finlandese	278,025	277,86
Escudo portoghese	200,48	200,48
Peseta spagnola	164,62	164,575

### PROVINCIA DI TORINO

**AVVISO DI GARA D'APPALTO**

La Provincia di Torino indice la seguente gara d'appalto mediante licitazione privata:

— complesso scolastico di proprietà provinciale in Rivoli - Adattamento del 3° piano alla ex ad us 6 aule e servizi per il Liceo Scientifico. Importo a base di gara: L. 1.800.013.234.

La licitazione privata avrà luogo offerta segreta con il metodo di cui all'art. 1 lett. a) della legge 2 febbraio 1973 n. 14 (con il modalità di cui all'art. 1 lett. a) del D.L. 23-5-1974 n. 827 e con il procedimento previsto dal successivo art. 76 comma 1°, 2° e 3°, con esclusione di offerte in aumento.

Entro il termine di giorni 15 dalla data del presente avviso, le imprese interessate all'appalto suddetto, iscritte alla categoria 2° dell'Albo Nazionale dei Costruttori di cui al D.M. 25-2-1982 n. 770, potranno far pervenire la propria richiesta di invito alla gara in carta legale da L. 3.000 alla Divisione Contratti della provincia di Torino - via Maria Vittoria, 12 - 10132 - TORINO.

Si fa presente che la richiesta d'invito non vincolerà in alcun modo l'Amministrazione.

Torino, 3 agosto 1983

Il Presidente della Giunta Provinciale dott. Eugenio Maccarri

### AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VITERBO

**AVVISO DI GARA**

La Provincia di Viterbo intende procedere all'appalto dei sottobalconi mediante apposte e separate gare di licitazione privata:

- Lavori di risagomatura e riciclaggio del piano viabile lungo la S.P. FAGGETTA al Km. 4+800. Importo a base di gara L. 101.900.000.
- Lavori di rettificazione curve al Km. 2+150 e Km. 2+400 della S.P. POGGIO CAVALIERE. Importo a base di gara L. 121.917.234.
- Lavori di pavimentazione lungo la S.P. DOGANELLA da Ischia di Castro all'incrocio con la S.P. Di Castro. Importo a base di gara L. 345.690.000.
- Lavori di costruzione di un sottopassaggio carrabile al Km. 9+500 della S.P. Verdana. Importo a base di gara L. 113.860.174.
- Lavori di pavimentazione dal Km. 0+000 al Km. 3+200 e dal Km. 10+000 al Km. 19+100 della S.P. Canavese. Importo a base di gara L. 345.610.000.
- Lavori di pavimentazione della S.P. VERBANIA dal Km. 0+000 al Km. 6+500. Importo a base di gara L. 187.845.000.

Le licitazioni private saranno esperte con il metodo di cui all'art. 1 (lett. d) e successivo art. 4 della legge 2/2/1973 n. 14.

Le imprese interessate possono chiedere di essere invitate alle suddette gare, indicando la relativa domanda in bollo all'Amministrazione Provinciale di Viterbo - Via Sallustiana, 43, specificando le gara alle quali intendono partecipare. Tali domande dovranno pervenire a questo Ente entro il giorno 23 agosto 1983. Tutti i lavori di cui al presente avviso sono finanziati mediante appalti murali della Cassa ID.P.P. La richiesta di invito non vincola l'Amministrazione.

Viterbo, 3/8/1983

IL PRESIDENTE Ugo Spicciotti

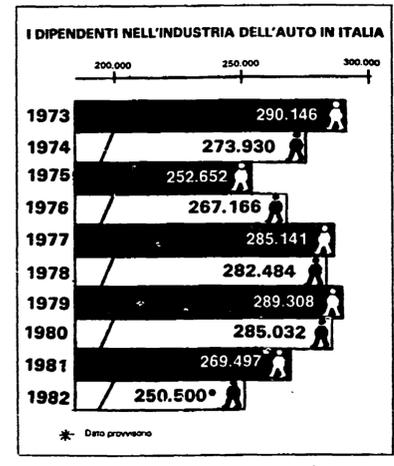
# 40 mila occupati in meno in 2 anni (eppure l'auto non supera la crisi)

MILANO — L'occupazione nel settore dell'auto è in declino negli ultimi due anni: un crollo: quarantamila occupati in meno, sui 290 mila dell'anno che segna l'inizio della grande crisi del settore — il 1973. Non sono compresi in questa cifra i lavoratori in cassa integrazione a zero ore che hanno pochissime possibilità di rientro in fabbrica, se non vengono contrattate dai sindacati le nuove condizioni di lavoro, se non si mettono sotto controllo i processi di ristrutturazione che velocemente stanno investendo anche l'industria automobilistica italiana. E in contrasto la contrattazione dei processi di ristrutturazione in fabbrica con la ripresa del settore? Nuove e più avanzate relazioni industriali impediscono davvero il superamento della crisi? La Fiat dice strumentalmente di no. Lo dice nel momento in cui impone alla Federmeccanica e alla Confindustria la firma del contratto di

lavoro dei metalmeccanici, secondo la tesi bizzarra che il futuro della nostra industria sarebbe legata ad un pugno di ore di lavoro in più in meno e alla ricetta di applicare nelle aziende di Agnelli, ossia la sfida aperta al potere del sindacato in fabbrica, l'arretramento nelle relazioni industriali. «Colpa dei sindacati», dicono oggi i nostalgici di Valetta alla Fiat — che non ci facevano licenziare come in USA e nella Germania Federale». E, naturalmente, merito di Romiti e della sua linea dura, sarebbe aver invertito questa tendenza: negli ultimi due anni — l'81 e l'82 — gli occupati nel settore sono scesi di 40 mila unità, quasi tutti concentrati, natural-

mente, nel gruppo Fiat. Sono scesi i dieci ultimi mesi della casa torinese? Certo, la Fiat ha ripreso a guadagnare, grazie soprattutto alle sue attività di esportazione. Le importazioni sono diminuite — sempre nell'ultimo decennio —, le esportazioni diminuite di oltre duecentomila unità su una produzione annua che supera di poco oggi il milione e duecentomila vetture. L'andamento dell'occupazione rimaneva stazionario fino all'80: 290 mila erano gli addetti nel '73, 285 mila nel 1980 anno in cui si era già in piena crisi. «Colpa dei sindacati», dicono oggi i nostalgici di Valetta alla Fiat — che non ci facevano licenziare come in USA e nella Germania Federale». E, naturalmente, merito di Romiti e della sua linea dura, sarebbe aver invertito questa tendenza: negli ultimi due anni — l'81 e l'82 — gli occupati nel settore sono scesi di 40 mila unità, quasi tutti concentrati, natural-

mente, nel gruppo Fiat. Sono scesi i dieci ultimi mesi della casa torinese? Certo, la Fiat ha ripreso a guadagnare, grazie soprattutto alle sue attività di esportazione. Le importazioni sono diminuite — sempre nell'ultimo decennio —, le esportazioni diminuite di oltre duecentomila unità su una produzione annua che supera di poco oggi il milione e duecentomila vetture. L'andamento dell'occupazione rimaneva stazionario fino all'80: 290 mila erano gli addetti nel '73, 285 mila nel 1980 anno in cui si era già in piena crisi. «Colpa dei sindacati», dicono oggi i nostalgici di Valetta alla Fiat — che non ci facevano licenziare come in USA e nella Germania Federale». E, naturalmente, merito di Romiti e della sua linea dura, sarebbe aver invertito questa tendenza: negli ultimi due anni — l'81 e l'82 — gli occupati nel settore sono scesi di 40 mila unità, quasi tutti concentrati, natural-



# Precettati a Venezia equipaggi in sciopero

VENEZIA — Otto equipaggi della società «Panfido», che gestisce il servizio di rimorchiatori del porto di Venezia, sono stati precettati dalla Prefettura di Venezia fino alla mezzanotte di ieri. Il provvedimento è stato preso in considerazione della grave situazione che si era venuta a verificare nello scalo veneziano a causa di uno sciopero proclamato fino alle 24 di oggi dal sindacato autonomo Federmar-CISAL. Il blocco dei rimorchiatori che dura dal 21 luglio scorso, nonostante le misure di emergenza prese dalla Capitaneria di porto, aveva causato gravi danni allo scalo veneziano ed in particolare stava compromettendo il rifornimento di materie prime alle industrie di Marghera: di qui la precettazione decisa dal pretore su sollecitazione, fra gli altri, dell'Associazione Industriali. Con un telegramma inviato al ministro della Marina Mercantile, al Prefetto di Venezia ed alla Capitaneria di porto, il segretario nazionale della Federmar-CISAL ha precisato che solamente in presenza di rischi per la sicurezza del porto gli equipaggi precettati aderenti alla Federmar-CISAL accetteranno di far entrare o uscire le navi dallo scalo.

# Per Montefibre rinvio al prossimo governo

VERBANIA — Dall'incontro a Roma tra i ministri Pandolfi e De Michelis, la GEPI e la Fulcr per la verenza della Montefibre di Pallanza e Ivrea è scaturita una sola cosa: il segno di legge che consentirà alla GEPI di allargare la sua area di intervento ai bacini di crisi, presenti al nord per ora non c'è, perché a stordir sarà il tempo per una soluzione possibile. In questo modo vengono dimenticati gli valetti presi

scuere dell'incontro romano e della trattativa aperta in fabbrica con la direzione sui problemi del riavvio della Taban, previsto per metà settembre.

Nell'area di Pallanza, dove vengono prodotti gli acetati, la Montefibre ha presentato una proposta che prevede solo 250 addetti rispetto agli attuali 500. Per il momento la trattativa è in una fase interlocutoria, ma già si preannuncia molto difficile. Per il nylon, invece, è stata raggiunta la prima intesa tra la direzione e sindacato sulle paghe da liquidare ai lavoratori: entro la prima decade d'agosto saranno liquidate 500 mila lire ad ogni operaio, come anticipo delle spettanze accumulate durante le tante settimane di lotta. Ma nonostante questa parziale intesa, la tensione è salita ancora in questi giorni. La Montefibre, infatti, ha tentato

l'altro ieri sera una provocazione verso mezzanotte alcuni automezzi si sono presentati davanti alla fabbrica, per caricare del nylon. In questa occasione fosse stata concordata con i Consigli di fabbrica e con i lavoratori. L'intervento degli operai è stato necessario per evitare la siena dello stabilimento ha impedito questo colpo di mano.

Rimane aperta ancora la vicenda delle decine e decine di denunce che hanno colpito i lavoratori, sindacalisti, dirigenti comunisti in questa lotta.

«Vanno buttati tutti i tentativi di colpevolizzare questa lotta proprio nel momento in cui si strappano i primi risultati come quello del riavvio della Taban — afferma il segretario regionale della CGIL, Fausto Bertinotti.

Marco Travaglini