

# Sempre e solo colpi al lavoro

ROMA — Il sindacato non accetterà alcuna trattativa sulla ristrutturazione dell'apparato produttivo pubblico (dalla siderurgia alla cantieristica) prima che sia stato definito il nuovo modello di relazioni industriali che, dal luglio scorso, è oggetto di confronto con il vertice dell'IRI. Lo hanno annunciato, senza mezzi termini, i segretari confederali della CGIL, Vigevani, della CISL, Colombo, e della UIL, Galbusera, nella conferenza stampa unitaria per la presentazione della bozza di protocollo d'intesa già inviata a Prodi sulla costituzione dei «comitati consultivi paritetici» a tutti i livelli delle partecipazioni statali.

**«Con l'IRI trattiamo solo se torna indietro»**

Si tratta di sapere, insomma, se si debbono discutere i tagli oggi per fare della demagogia sulla reindustrializzazione domani, oppure se da subito si affrontano i problemi dei settori e delle aree colpite dalla crisi con un metodo corretto di informazioni, partecipazione e garanzie. Il protocollo sulle relazioni industriali — sul quale il sindacato è pronto a un negoziato immediato — diventa l'occasione per rimettere il confronto sui binari giusti, azzerando quella sequela di decisioni e di minacce all'occupazione che negli ultimi giorni hanno riscuotito la tensione sociale.

mento — è stato spiegato nella conferenza stampa — in cui l'apparato produttivo invecchia, con i prodotti nuovi che passano dall'11,5% del '72 al 10,6% del 1980 e i prodotti semi nuovi, nello stesso tempo, dal 49,1% al 45%. La condizione, però, è che il gruppo si affidi a una linea di risanamento e di sviluppo.

**PROCEDURE DI PARTECIPAZIONE** — Entro due mesi devono essere costituiti i «Comitati consultivi paritetici» a tutti i livelli: gruppo, di settore, di territorio e di azienda, ognuno dei quali composto da 9 rappresentanti del sindacato (dai confederali ai delegati) e altrettanti del gruppo, delle sue strutture e delle imprese. Compito di questi organismi sarà di esaminare, in via preventiva, le opzioni strategiche di politica industriale, in modo da esprimere una valutazione e un parere formale — obbligatorio ma non

vincolante — sulle singole questioni. Gli stessi comitati dovranno elaborare proposte sull'organizzazione e il mercato del lavoro, verificando e controllando le fasi di attuazione. Per consentirgli l'insieme del lavoro, ai comitati saranno affidati nuovi poteri di informazione.

**FOLITICA DEL LAVORO** — Sia per sostenere i livelli di occupazione sia per favorire un recupero di produttività vengono concordati strumenti che si prefiggono di limitare l'uso della cassa integrazione a zero ore: dalla cassa integrazione a rotazione al part-time, dai contratti di solidarietà a nuovi regimi d'orario, dalla mobilità interna ed esterna al gruppo (con lo stesso inquadramento) al passaggio da un'azienda all'altra dell'IRI alla riqualificazione professionale. Solo in fondo si collocano l'esodo volontario e il prepensionamento.

**CONTROVERSIE** — Per i conflitti individuali o plurimi (non quelli collettivi) che riguardano esclusivamente l'applicazione del contratto, si prevede una procedura sperimentale in base alla quale in mancanza di accordo si ricorre ad appositi comitati bilaterali che debbono decidere entro 10 giorni; in caso di nuovo esito negativo la controversia verrà affidata a un comitato nazionale che avrà anch'esso 10 giorni per pronunciarsi. È sancita anche la possibilità di un arbitrato «irrituale». Durante questo iter il sindacato non potrà promuovere scioperi, né l'azione potrà cambiare la situazione dei rapporti di lavoro.

Le novità sono tante. Ma si inseriscono — su questo hanno insistito Colombo e Vigevani, anche se Galbusera ha tenuto a far sapere che la UIL non rinuncia all'idea dell'istituzionalizzazione del sindacato — nella tradizione contrattuale e conflittuale del sindacato. Né la proposta altera — ha puntigliosamente ricordato Vigevani — il giudizio di merito dato sul cosiddetto piano Prodi-Semmai, può servire a riportare le lancette dell'orologio a luglio.

# Sui prezzi Merloni appoggia Altissimo

## Le proposte del PCI

Formato un gruppo di lavoro per controllare i continui aumenti Comprende governo, sindacati e commercianti - Riforma del settore

ROMA — Sarà un gruppo di lavoro formato da sindacati, governo e organizzazioni dei commercianti a studiare gli interventi necessari per il contenimento dei prezzi e per avviare le riforme del CIP, dell'osservatorio, del commercio. Lo ha annunciato ieri il sottosegretario Sanese al rappresentante di CGIL, CISL e UIL. Il gruppo di lavoro inizierà a riunirsi la prossima settimana. Crea (CISL) e Donatella Turtura (CGIL) hanno espresso «preziosamente» per l'iniziativa presa dal governo, ma hanno altresì giudicato «parziali e limitati» i risultati sin qui ottenuti. Crea ha criticato le organizzazioni dei commercianti che «si sono defilate da ogni controllo sui prezzi». I sindacati hanno chiesto a Sanese che venga fatta urgentemente la riforma del settore e che si crei un effettivo osservatorio. Il governo — hanno detto infine Crea e Donatella Turtura — deve preparare una «strategia d'emergenza per le tariffe e i prezzi amministrati». Se resta fermo — hanno osservato i due sindacalisti — l'obiettivo di ridurre nell'84 l'inflazione al 10%, occorre sapere che alla fine del prossimo anno i prezzi, compresi quelli amministrati e le tariffe, non dovranno superare il 4-5% di aumento.

**Primi in inflazione**  
(tasso medio annuo di crescita dei prezzi al consumo previsto per il 1983)

|               |      |
|---------------|------|
| Italia        | 15,3 |
| Francia       | 9,4  |
| Canada        | 5,5  |
| Gran Bretagna | 4,2  |
| Stati Uniti   | 2,4  |
| Germania      | 2,4  |
| Giappone      | 2,2  |
| Media Ocse    | 5,0  |

Fonte: Ocse

# Cassintegrati Fiat: si va dal governo

Respite le proposte dell'azienda - Teso dibattito e divergenze aperte nel sindacato (l'ipotesi di maggiori rientri immediati senza la garanzia per quelli futuri era stata giudicata «praticabile» dai segretari FLM) - De Michelis sarà subito informato della rottura di fatto

TORINO — La vertenza per il rientro dei cassintegrati alla FIAT, dopo mesi di trattative faticose ed inconcludenti, si è improvvisamente arroventata. Mercoledì sera i dirigenti di corso Marconi hanno finalmente presentato le loro proposte per giungere ad un accordo. Sull'opportunità di accettarle si sono manifestate divergenze aperte all'interno del sindacato ed alla fine è prevalso chi dava un giudizio negativo sulle soluzioni della FIAT. A questo punto è ormai inevitabile che l'annosa vicenda ritorni sul tavolo del governo (la FLM ha già deciso di informare De Michelis), anche se non è escluso che un tavolo «parallelo» di trattative tra azienda e sindacato venga mantenuto a Torino.

Nell'incontro di mercoledì, la FIAT si era impegnata a portare una chiara e completa proposta di soluzione. Ne ha presentate addirittura due, tra di loro alternative e distinte da una chiara discriminazione politica. Tenuto presente che i lavoratori FIAT sospesi a zero ore sono attualmente 16.500 circa, l'azienda ha confermato che non ci sono problemi per il rientro in fabbrica dei 2.500 lavoratori degli stabilimenti meridionali, anche se dovrà passare ancora un bel po' di tempo prima che vengano richiamati. L'alternativa posta dall'azienda riguarda i 14 mila cassintegrati torinesi, metà dei quali sono i «superstiti» dei 23 mila lavoratori sospesi nell'autunno 1980 e gli altri sospesi in seguito dal Lingotto, Moterferro, Lancia ed altre fabbriche.

La prima ipotesi della FIAT prevede che a Torino vengano richiamati subito un migliaio di lavoratori (compresi operai in lista di mobilità) visto che l'esperimento è quasi completamente fallito e comunque si concluderà nel prossimo febbraio). In seguito si potrà verificare, in base all'andamento del mercato, la possibilità di far rientrare a scaglioni altri 600 lavoratori. Al termine dell'arco di applicazione dell'accordo, che dovrebbe essere di due anni e mezzo, verrebbe garantito il rientro a tutti i restanti cassintegrati che nel frattempo non si siano dimessi.

La seconda ipotesi prevede un numero maggiore di rientri a Torino. La FIAT non ha indicato cifre precise, ma comunque dovrebbe essere più di mille lavoratori nella prima fase e più di 600 in seguito. Come contropartita per la FIAT chiede che alla scadenza dell'accordo non sia garantito il rientro a tutti i restanti cassintegrati, ma solo ad una parte. Gli altri resterebbero provvisoriamente dipendenti della FIAT, mentre azienda e sindacato verificherebbero la possibilità di «sistemarli» con vari strumenti

(mobilità, corsi di formazione professionale, incentivi a formare cooperative, prepensionamenti, ecc.). La mancanza di una garanzia finale di rientro, hanno argomentato esplicitamente i dirigenti FIAT, incentrerebbe un buon numero di cassintegrati a dimettersi.

Questa seconda ipotesi è stata giudicata «praticabile», sia pure con la necessità di ulteriori negoziati e garanzie, dai segretari nazionali della FLM che seguono la trattativa (Paolo Franco, Mario Sepi, Toniolo Ragazzi) ed altri sindacalisti. Di parere diverso sono stati non solo i rappresentanti dei cassintegrati, ma anche la maggior parte dei sindacalisti FLM di Torino e della Federazione piemontese CGIL - CISL - UIL. In Piemonte — è stata la loro principale argomentazione — non ci sono soltanto i 14 mila cassintegrati della FIAT, ma 50 mila cassintegrati di altre aziende. È vero

# Che prospettiva ha l'Ansaldo senza mercato internazionale?

Conferenza stampa del PCI con i compagni Borghini, Zorzoli e Sette - Mancando un piano di settore le imprese «tirano i remi in barca» - Tremila posti minacciati

ROMA — La notizia: l'Ansaldo, anzi meglio il nuovo gruppo dirigente del gruppo che ha operato un'inversione di centottanta gradi rispetto alla vecchia gestione, ha presentato un piano che prevede un drastico ridimensionamento della presenza sul mercato nazionale ed estero. Tradotto in occupazione questo significa che tremila lavoratori sono diventati «superflui», ma in pericolo ci sono molti più posti, soprattutto nell'indotto. Dietro la notizia: c'è la crisi dell'intero settore elettromeccanico, arrivata dopo anni di impegni disastrosi, di scadenze mai rispettate (entro il 31 ottobre '82 il governo avrebbe dovuto varare il piano di settore).

È ora c'è il rischio che un enorme patrimonio professionale, tecnico, umano vada sprecato. La denuncia viene dal PCI. Ieri, in una conferenza stampa i compagni Gianfranco Borghini, responsabile della sezione industria, Zorzoli, responsabile della sezione energia, e Michele Sette, della segreteria regionale ligure, hanno fatto il punto sulla situazione dell'Ansaldo e del settore.

L'andrea leader del comparto — ha detto Borghini — ha deciso di tirare i remi in barca, di rinchiusersi in una logica tutta interna. Il perché è semplice: l'integrazione produttiva fra le varie aziende, il piano di settore che avrebbe permesso alle imprese di presentarsi unite sul mercato e di conquistare maggiori quote, non sono stati av-

viati. Il sistema Italia, insomma, non è mai diventato una realtà. Mancando una strategia complessiva le aziende sono state costrette a ripiegare sul «proprio orticello». Così la Ercole Marelli sta svendendo il suo patrimonio, così la TEB cede addirittura i suoi terreni — così la Magrini tenta un'integrazione produttiva con la francese Merlin Gerin che avrà il solo effetto di aprire il mercato italiano alla multinazionale. E così, infine, l'Ansaldo si ridimensiona senza alcuna prospettiva.

«A detta dei dirigenti — ha spiegato Zorzoli — le commesse italiane (ENEL, FS) dovranno rappresentare il sessanta per cento della produzione del gruppo. Ansaldo, insomma, vuole lavorare in un mercato protetto e questo ovviamente si tradurrà in un impegno sempre più scarso per la ricerca, per le nuove tecnologie».

«Non meno preoccupante — ha aggiunto il compagno Sette — è il fatto che gli effetti economico-sociali della ristrutturazione proposta andranno a concentrarsi nelle aree di Genova e di Milano, già falcidiate dalla crisi della siderurgia e della meccanica». Senza contare — hanno aggiunto i compagni — che tutto fa credere che l'Ansaldo sia intenzionato ad abbandonare il settore dell'elettronica, lasciando anche in questo caso via libera ai grandi trust internazionali.

«E dire — è di nuovo Borghini — che quando era ministro dell'Industria Marco-

Stefano Bocconetti

Stefano Bocconetti

Stefano Bocconetti

Stefano Bocconetti

# Ripresa negata al Terzo mondo

GINEVRA — La fragile ripresa economica in corso nei paesi industrializzati difficilmente potrà migliorare le «tre prospettive a breve termine» per le economie dei paesi del Terzo mondo. È quanto afferma un rapporto annuale dell'Unctad, l'organismo delle Nazioni Unite che si occupa dei rapporti commerciali nord-sud. «L'attuale ripresa potrebbe durare non più di 12-18 mesi», afferma il rapporto, respingendo l'idea che la ripresa degli Stati Uniti si ripercuoterà in breve tempo sulle economie dei paesi sviluppati e non. L'apprezzamento del dollaro, gli alti tassi di interesse e i tagli al credito ai paesi sono, secondo il rapporto, principali ostacoli alla ripresa economica. Lo scorso giugno la conferenza convocata dall'Unctad a Belgrado per trovare delle misure per ravvivare l'economia internazionale si concluse con un nulla di fatto.

# «Tagli» alla flotta, marittimi in sciopero

ROMA — I marittimi si apprestano ad uno sciopero nazionale per bloccare i tagli alla flotta pubblica minacciati nei piani della Finmare. La data dell'astensione dal lavoro non è stata ancora fissata dalla Federazione «Trasporti CGIL, CISL, UIL che prima vuole conoscere dal ministro della Marina mercantile le reali intenzioni del suo dicastero e dell'IRI sul futuro del nostro armamento.

Le tre società della Finmare, «Italia», Lloyd Triestino e Adriatica, avrebbe in programma drastiche ridimensionamenti e il conseguente licenziamento di centinaia di marittimi. Sarebbe questo un altro durissimo colpo portato dall'IRI all'economia marittima in sintonia con l'operazione avviata dalla Fincantieri di smantellare il settore della navalmecanica.

Fra le ragioni che stanno alla base dello sciopero preannunciato dalla Federazione «Trasporti» c'è anche quella del mancato passaggio della previdenza marittima all'Istituto di Previdenza Sociale.

# I doganieri rispettano le leggi e Fiumicino piomba nel caos

ROMA — La protesta dei doganieri in tutt'Italia comincerà solo oggi alle 14, ma all'aeroporto di Fiumicino c'è già il caos da martedì scorso. Dieci voli cancellati dall'Alitalia, oltre cinquanta ore di ritardo negli aerei della compagnia di bandiera, tonnellate di merci (in gran parte deperibili) che aspettano di passare la frontiera. A tutto questo va aggiunto che alcune linee aeree estere hanno preferito cancellare lo scalo a Roma e rivolgersi ad altri aeroporti, come Pisa, Ciampino o Alghero dove la situazione è ancora regolare.

Per garantire il servizio, però, i 4.700 doganieri italiani avrebbero dovuto essere affiancati da 2500 nuovi assunti. Senza contare — hanno aggiunto i compagni — che tutto fa credere che l'Ansaldo sia intenzionato ad abbandonare il settore dell'elettronica, lasciando anche in questo caso via libera ai grandi trust internazionali.

La situazione — dice Francesco Piru, responsabile del settore per la CGIL — saremo disposti ad accettare una deroga nel tetto massimo delle ore di straordinario solo per questo mese. Se subito dopo non verranno fatte le nuove assunzioni, a ottobre o a novembre prossimi ci sarà di nuovo la paralisi di tutti i posti di frontiera.

Allo scalo nazionale centinaia di persone affollano la sala d'attesa: sono stati cancellati una media di tre voli al giorno. In alcuni casi per risparmiare carburante un aereo da 180 posti ne ha costituiti due da 120, cercando poi d'imbarcare le persone che non sono riuscite a partire nel primo volo per la stessa destinazione. I guai maggiori però hanno riguardato l'aeroporto internazionale. Oltre ai disagi per i passeggeri, tonnellate di merce deperibile si

Si profila il rischio di un blocco delle dogane

Si profila il rischio di un blocco delle dogane

Si profila il rischio di un blocco delle dogane

Si profila il rischio di un blocco delle dogane

accumulano nei depositi in attesa di essere doganate.

A subire le conseguenze maggiori del blocco dei rifornimenti, è naturalmente l'Alitalia che ha a Fiumicino il perno dei suoi voli. In molti casi è stato necessario effettuare scali supplementari in aeroporti secondari per poter fare rifornimento, con una notevole perdita di tempo e di denaro.

Se nei prossimi giorni il ministro delle Partecipazioni statali non interverrà per rispondere alle richieste dei doganieri tutta la rete commerciale che fa capo a Fiumicino subirà danni notevoli: è quello che dicono i responsabili dello scalo. Restano comunque assicurati i servizi urgenti, come il trasporto del plasma, di medicinali urgentissimi e degli organi di trapianto.

A completare il quadro, ieri sono entrati in sciopero anche i lavoratori del «Duty free shop», l'emporio-bazar. Questa volta la protesta è rivolta alla società degli aeroporti di Roma, in un anno la rivendita dove lavorano — dicono — incassa 20 miliardi. Ma la società ha deciso di cedere al privato l'unica voce attiva del Leonardo da Vinci.

Carla Chelo

# Subito bus più cari, dice la Federtrasporti

Dal nostro inviato

TRIESTE — L'autobus appena partito dal capolinea inizia la sua corsa a tappe verso la periferia. Col caratteristico sbuffo dell'impianto idraulico, le porte chiudono in vettura, oltre a un pugno di passeggeri, anche una fetta di «costo di esercizio». Può infatti variare il numero degli utenti (uno, dieci, nessuno), ma il «costo unitario di esercizio» è una voce staccata implacabile: essa dice che per ogni passeggero salito sul bus, o sul tram, il costo reale del servizio è pari a 700 lire.

A meno che qualcuno non pensi di far pagare all'utente l'intera somma (sarebbero 25 mila lire per l'abbonamento mensile 40 mila per l'intera rete, oltre ovviamente ai biglietti singolo sulle 1.200-1.500 lire) è chiaro che il settore del trasporto pubblico non potrà mai fare a meno del contributo integrativo statale. Si tratta, certo, del pollo di Trilussa, che il 700 lire si ricavano mettendo assieme le 500 lire dell'azienda efficiente e le mille lire di quella imprevedibile, ma la sostanza cambia poco. È per questo che due anni fa l'istituzione di un fondo nazionale dei trasporti (la cosiddetta legge 151) venne salutata come un fatto storico, come un'occasione per dare ossigeno e allo stesso tempo rigore amministrativo, a un settore in pieno subbuglio finanziario.

Cos'è cambiato in questi due anni? Perché la legge in questione è stata buttata a mare dal governo dopo pochi mesi dal varo e ancora continua a ricevere sifiori? Quale politica tariffaria si affermerà nel decennio in corso? Sono tutti interrogativi sul tappeto nella «due giorni» che la Federtrasporti ha organizzato a Trieste e si concluderà oggi. Interrogativi niente affatto retorici se è vero che è già in piena bagarre la discussione sulla legge finanziaria e sulle linee di finanza locale per l'84.

Dietro l'ufficialità delle cifre, quella che si fa largo è una prospettiva molto pesante per i lavoratori e le classi meno abbienti. L'entità delle spese è tale che in molti comuni ci si troverà di fronte a un'alternativa radicale: o un aumento indiscriminato delle tariffe o il taglio drastico di altre voci del bilancio comunale. E qui la storia è nota: i primi a essere colpiti sarebbero i servizi sociali, le conquiste di civiltà.

Le opinioni, anche all'interno delle aziende municipalizzate del settore, non sono univoche. Antonio Marzotto Caorata, presidente della Federtrasporti, democristiano, aprendo i lavori ieri mattina ha fatto una lunga requisitoria contro il progressivo affossamento del fondo nazionale trasporti operato dal governo (si pensi soltanto che l'ultima legge finanziaria vincolò la concessione di una parte dei trasferimenti al «non sfondamento» del tetto del 13% del bilancio 1983, mentre con altre leggi dello Stato, si obbligano le aziende — l'inflazione a parte — a aumentare alcune spese contributive per un importo anche superiore) ma sul tema tariffario ha una linea intransigente: aumenti sostanziosi e subito.

Altri, e molte voci si sono già levate anche qui, tra i presidenti e i direttori delle aziende, temono una spirale inflazionistica perversa e controproducente, e pongono in rilievo l'insieme del sistema fiscale italiano, di cui quella tariffaria è una singola componente. Come dire: è vero che in Italia si paga meno per i trasporti rispetto per esempio al resto dell'Europa, ma intanto la qualità del servizio non è certo la migliore e comunque, complessivamente, i lavoratori pagano molte più tasse, a cominciare dal prelievo fiscale sulla busta paga.

Guido Dell'Aquila

# I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI IUC

|                    |          |         |
|--------------------|----------|---------|
|                    | 22/9     | 21/9    |
| Dollaro USA        | 1606,75  | 1602,50 |
| Marco tedesco      | 602,625  | 601,28  |
| Francò francese    | 139,235  | 139,835 |
| Lira italiana      | 538,415  | 537,60  |
| Francò belga       | 29,833   | 29,77   |
| Sterlina inglese   | 2515,35  | 2413,40 |
| Sterlina irlandese | 1827,50  | 1824,15 |
| Corona danese      | 187,83   | 187,44  |
| ECU                | 1369,11  | 1366,82 |
| Dollaro canadese   | 1303,575 | 1300,65 |
| Yen giapponese     | 8,633    | 8,62    |
| Francò svizzero    | 742,93   | 742,07  |
| Scellino austriaco | 85,682   | 85,543  |
| Corona norvegese   | 218,675  | 218,55  |
| Corona svedese     | 204,18   | 203,60  |
| Marco finlandese   | 282,13   | 281,505 |
| Escudo portoghese  | 12,925   | 12,925  |
| Peseta spagnola    | 10,562   | 10,553  |

# Brevi

**Contenzioso agricolo CEE-USA**  
BRUXELLES — La commissione agricola del Parlamento europeo giudica inattuati, ipotesi di un accordo. L'accusa degli Stati Uniti alla CEE di aver violato sul fronte agricolo le regole dell'accordo che regola il commercio mondiale. La presa di posizione è contenuta in una relazione dell'europarlamentare comunista Giuseppe Vitali, approvata dalla commissione e presentata, accompagnata da una proposta di risoluzione, alla commissione politica del Parlamento.

**I dati ISTAT sull'occupazione a giugno**  
ROMA — Nel mese di giugno — secondo i dati ISTAT — l'occupazione nella grande industria è scesa del 5,3 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: le ore lavorate mensili sono aumentate dell'11 per cento per gli operai; i guadagni mensili, sempre per gli operai, sono aumentati del diciotto e tre per cento.

**Operai «Sila» bloccano l'aeroporto di Cagliari**  
CAGLIARI — Per oltre due ore trascorrono operai della «Sila», le ex Rumiciana Sarda di Cagliari, hanno bloccato la strada d'accesso all'aeroporto di Elmas. La manifestazione è stata organizzata per richiamare l'attenzione sulla minaccia di chiusura che grava sugli stabilimenti petrolchimici.