

Intervista al ministro per la Ricerca scientifica Granelli

Perché non costruire una stazione spaziale fatta solo dagli europei?

Non intendiamo accettare un ruolo subalterno nei confronti degli Stati Uniti - Nell'87 lanceremo insieme al satellite anche un astronauta italiano - Gli accordi con gli americani sono un buon affare

ROMA — Così, questa volta siamo arrivati primi? Abbiamo bruciato sul tempo gli altri paesi europei? Ronald Reagan in persona ha proposto all'Italia di partecipare alla costruzione della stazione spaziale che entrerà in orbita nel '92. NASA e CNR lanceranno insieme altri due satelliti: il Tethered e il Lages, Alti-alti stretti, insomma, ma con «pari dignità». Luigi Granelli, ministro per la Ricerca scientifica, preferisce non enfatizzare l'accordo. Precisa, fa parecchi distinguo e chiede garanzie.

«Gli USA non hanno preso contatti solo con noi, ma anche con Giappone, Canada, Francia, Germania ed Inghilterra. È possibile, comunque, che gli americani tendano a fare accordi separati. Per quanto ci riguarda, però, riteniamo giusto discutere nell'ambito dell'Agenzia spaziale europea e arrivare ad una stretta collaborazione con i Paesi del Vecchio Continente. Il fatto, ad esempio, che il Columbus, progettato e costruito da Italia e Germania, possa diventare un elemento costitutivo della "Space station" del '92 è una battaglia da condurre insieme. Il modo concreto per evitare di essere subalterni al gigante americano è quello di essere uniti e di superare eventuali preoccupa-

zioni che si manifestassero negli altri Paesi europei».

«Ma quali garanzie di autonomia l'Italia chiederà agli USA? «Abbiamo già risposto all'amministratore della NASA Eggers che non intendiamo accettare accordi a scatola chiusa. Per la stazione spaziale abbiamo dichiarato la nostra disponibilità, ma non abbiamo alcuna intenzione di accettare un ruolo marginale. Chiederemo di essere coinvolti nella costruzione e nella gestione della Space station. Vogliamo, infine, garanzie per l'applicazione sulla Terra delle conquiste scientifiche e tecnologiche. Su questi temi intendiamo condurre il negoziato, tenendo fermo un principio: l'utilizzazione pacifica dello spazio».

«Non bisogna, insomma perdere il treno, ma nemmeno agganciarsi alla locomotiva, accettando il ruolo di fanalino di coda, solo per una ragione di prestigio, utile per fare un po' di propaganda. Lo spazio, infatti, non è solo una affascinante avventura, ma significa anche grossi affari, ricerca, tecnologie. Quali e quanti benefici di questo gigantesco business arriveranno in Italia? Quale ricaduta tecnologica sulle nostre industrie?

«Il primo vantaggio è quello di non essere esclusi, di non accumulare ritardi poi incolmabili. È stato detto che parteciperemo alla costruzione della Space station con interventi per trecento miliardi. È una cifra che non ha nessun fondamento. Con gli americani, infatti, c'è solo una intesa di massima e non un accordo sul progetto. È impossibile, quindi, stabilire quanto ci costerà la partecipazione. Sappiamo solo che — secondo la NASA — la spesa sarà di 14.000 miliardi e che i nostri europei verranno chiesti il 20%. Quanto al business vero e proprio, non c'è dubbio che ci sono numerose nostre aziende che possono trarre grossi vantaggi, mantenere e migliorare livelli occupazionali e tecnologici grazie agli investimenti previsti dal piano nazionale e dalle diverse collaborazioni che l'Italia ha in questo campo. Penso, in particolare, alla Aeritalia, alla Scienza spazio, alla BPD, alla Galileo. La collaborazione è per concorre ad una gara della NASA per la definizione del «rimorchiatore» che l'Ente spaziale americano affiderà entro il prossimo giugno a tre o più partecipanti. Lo rende noto un comunicato dell'Aeritalia. Denominato «OMV» (dalle parole in inglese «orbit per manovre orbitali») il «rimorchiatore» è una piattaforma senza equipaggio, a forma di dodiciedro riutilizzabile che, usando sistemi televisivi e radar, si incontra e si unisce con altri veicoli spaziali ad una distanza ben superiore all'orbita bassa di 500 chilometri raggiungibile dallo Shuttle. L'Aeritalia progetterà gli apparati meccanici e i sensori che assicurano la parte finale dell'attracco, quelli per un contatto dolce fra «rimorchiatore» e oggetto in orbita. La quota italiana è di circa il dieci per cento in valore.

Non ci saranno, quindi, solo vantaggi per l'economia e l'industria italiana, ma anche per lo sviluppo delle tecnologie e della ricerca scientifica. Ciò che si sperimenta nello spazio è, infatti, applicabile anche altrove, in altri settori».

«Ma si può scendere da queste indicazioni generali a qualche esempio concreto? «Il progetto Columbus, italo-tedesco, può costituire un modulo importante per la stazione che la NASA intende costruire, ma può essere

anche il momento iniziale per arrivare alla realizzazione di stazioni spaziali interamente europee che ospitano ricercatori di questi Paesi. Secondo esempio: la gestione del satellite appeso sarà tuttora nelle mani di tecnici e scienziati italiani e ciò favorirà la crescita del nostro personale».

«E nelle telecomunicazioni che cosa succederà? «Gli accordi con gli USA (i due satelliti e la stazione) non riguardano questo settore, ma l'impegno del nostro piano nazionale è molto

forte in questa direzione. Quasi metà degli stanziamenti serviranno per costruire il satellite Italsat, che verrà lanciato nell'87. Per i primi anni 90 si può prevedere una funzionalità delle telecomunicazioni che, attraverso la commutazione, consentirà un utilizzo molto più ampio delle attuali reti telefoniche (aumenteranno di 40 volte i canali disponibili per questo tipo di comunicazioni), un grado più elevato di integrazioni per le banche dati, un grande sviluppo dei sistemi di trasmissione televisiva».

«L'avventura spazio prevede anche il lancio di un astronauta italiano? «C'è un gruppo che sarebbe già in grado di partecipare a questo genere di esperienze. La preparazione sta andando avanti con grande impegno, soprattutto dal punto di vista dell'acquisizione di tutte le conoscenze scientifiche utili a manovrare gli strumenti di bordo. Riteniamo indispensabile che il lancio del satellite appeso sia accompagnato dalla presenza di un nostro astronauta».

L'appuntamento, quindi, è per il 1987. Allora un italiano, il primo, verrà lanciato nello spazio.



Luigi Granelli

«Krupp» vende un impianto per Cornigliano?

MILANO — Un nuovo impianto per la produzione di spugna di ferro: è la novità che i siderurgici privati, intenzionati ad intervenire a Cornigliano, proporranno alla fine del mese, nel loro piano definitivo. Qualche giorno fa, infatti, — secondo quanto riferisce un'agenzia — il consorzio dei privati (Sassano, Pittini, Riva, Leali) ha preso contatti con la Krupp tedesca la quale ha avanzato la propria offerta di vendita dell'impianto e del know out.

Lo stabilimento in questione dovrebbe trasformare le pirolite (agglomerati impuri di polvere di pirite che restano dopo la lavorazione dell'acido solforico) in spugna di ferro, cioè in ferro puro destinato a completare la carica dell'altoforno.

In Italia non esiste un impianto del genere. La sua convenienza sarebbe dovuta al fatto che la spugna di ferro potrebbe sostituire il rottame che viene importato in massicce quantità ed è sempre più costoso. È ancora da decidere se la capacità produttiva sarà di duecentomila o di quattrocentomila tonnellate annue. Il finanziamento dovrebbe essere di pertinenza degli imprenditori del consorzio. Per ora, comunque, non si parla dell'entità dell'investimento, perché occorre verificare la sua fattibilità.

Romiti: razionalizzare la domanda pubblica

ROMA — La domanda pubblica nei confronti dell'industria «deve costituire un fondamentale incentivo reale per l'innovazione». Non è tanto determinante la quantità di risorse destinate alla domanda pubblica, quanto le scelte dei beni e dei servizi acquistati e le modalità di spesa improntate alla rapidità di esecuzione. Queste affermazioni le ha fatte Cesare Romiti, amministratore delegato della FIAT, nel corso di un incontro con una delegazione di deputati della commissione Industria della Camera, in visita agli stabilimenti dell'industria automobilistica torinese.

I massimi dirigenti delle aziende del gruppo direttamente interessate al problema hanno sollecitato una razionalizzazione della domanda pubblica, la cui politica è stata finora tutto sommato negativa. «La dipendenza della FIAT dalla domanda pubblica — ha detto Romiti — è quantitativamente modesta, circa il 3% del fatturato del gruppo, ma anche per noi è importante che essa sia chiaramente impostata e definita e che abbia continuità il modo da consentirci di programmare le nostre attività».

Per Giorgio Manina, amministratore delegato dell'IVECO, sarebbe necessario rinnovare annualmente il 10% degli autobus circolanti (6000 unità circa) mentre gli investimenti attivabili con la legge 151, corrispondono a 3500 bus.

Registratori di cassa verso una legge di riordino

ROMA — Il marasma con cui è stato affrontato il primo periodo di applicazione della legge che introduce i registratori di cassa negli esercizi commerciali sta spingendo il governo verso una soluzione di riordino dell'intero settore. Il ministero delle finanze ha fatto sapere di voler mettere mano a una nuova normativa e proprio a questo fine da un paio di settimane è al lavoro la direzione generale delle tasse delle imposte indirette.

Si tratterebbe di disegnare una vera e propria mappa delle difficoltà applicative della legge. E in questo quadro rientrerebbe anche la sanatoria recentemente varata dal governo. Quest'ultimo provvedimento, come si ricorderà, si rese necessario per «sanare» le situazioni di quei commercianti risultati agli accertamenti non in regola con la normativa, ma ai quali non era stato possibile imputare una qualche responsabilità specifica (l'infrazione più frequente era risultata la mancanza, per la scarsa reperibilità sul mercato, del rotolino di carta adatto al registratore di cassa).

Tornando alla mappa, il ministero ha fatto sapere che, una volta completata, sarà possibile stendere un provvedimento legislativo. Non è stato però chiarito se si tratterebbe di un disegno di legge o di un nuovo ricorso al decreto-legge. La procedura d'urgenza (tranne che per la sanatoria) sarebbe comunque difficilmente invocabile.

E ora l'Aeritalia si accorda con la Boeing

ROMA — Un «rimorchiatore spaziale» sganciato dallo Shuttle e in grado di trasportare e recuperare carichi fino a 3.600 chilometri di quota, sarà progettato dall'Aeritalia insieme alla Boeing Aerospace e alla Rockwell. La collaborazione è per concorre ad una gara della NASA per la definizione del «rimorchiatore» che l'Ente spaziale americano affiderà entro il prossimo giugno a tre o più partecipanti. Lo rende noto un comunicato dell'Aeritalia. Denominato «OMV» (dalle parole in inglese «orbit per manovre orbitali») il «rimorchiatore» è una piattaforma senza equipaggio, a forma di dodiciedro riutilizzabile che, usando sistemi televisivi e radar, si incontra e si unisce con altri veicoli spaziali ad una distanza ben superiore all'orbita bassa di 500 chilometri raggiungibile dallo Shuttle. L'Aeritalia progetterà gli apparati meccanici e i sensori che assicurano la parte finale dell'attracco, quelli per un contatto dolce fra «rimorchiatore» e oggetto in orbita. La quota italiana è di circa il dieci per cento in valore.

Gabriella Mecucci

Discussione in campo aperto sul ruolo di tecnici e quadri

Il sindacato avanza proposte di riconoscimento delle nuove professionalità

La discussione che si sta svolgendo nelle assemblee dei lavoratori sulla bozza di piattaforma per il contratto SIP-Celt propone in termini concreti una questione che fin qui, purtroppo, è stata prevalentemente affrontata sotto il profilo generico di una non meglio definita stratificazione sociale: la questione delle figure ad alta professionalità, tecnici, ricercatori, capi aziendali. Preferisco queste definizioni specifiche al termine «quadri», che sembra rinviare piuttosto ad una autoidentificazione di tipo corporativo e così allontana, secondo me, il problema vero e affascinante delle professionalità connesse alle nuove tecnologie, ai nuovi modi di organizzazione dei processi produttivi e alle nuove forme della divisione tecnica e sociale del lavoro. La nozione di «quadri» — benché sia in corso un tentativo di riconoscimento giuridico — difficilmente può essere recepita utile e compiutamente in una piattaforma e in un contratto di lavoro.

Il rapporto con le professionalità concrete, invece, pone un problema che deve trovare soluzioni adeguate al riconoscimento — salariale e normativo — di valori professionali, funzioni, livelli di responsabilità e di rappresentatività che

definiscono in modo specifico il lavoro di tecnici, ricercatori, specialisti, capi aziendali. La reiterata affermazione fatta da Lama in un momento cruciale — «i capi sono lavoratori come noi» — contiene un secco richiamo agli operai e alla realtà inamovibile delle «tute blu», ma anche la riconferma che «i quadri non sono e non possono sentirsi e volersi diversi e separati».

A partire da qui — in un settore avanzato e soggetto a rapide modificazioni come le telecomunicazioni e in una azienda in riorganizzazione e ristrutturazione come la SIP — il sindacato ha cercato di dare risposte ai problemi di queste fasce professionali sul terreno delle retribuzioni, della gestione dell'orario di lavoro, dei profili professionali e dell'inquadramento, della informazione e della formazione, del riconoscimento dei brevetti e degli apporti individuali all'innovazione di processo e di prodotto. Questa impostazione ha trovato sostanziali consensi nella categoria e tra lavoratori interessati e anche suggerimenti e proposte migliorative che vedono l'organizzazione favorevolmente aperta.

Le associazioni professionali Unionquadri e Coordinamento Quadri SIP hanno invece — sin qui — negato valore

alla linea di ricerca e di scelta del sindacato e impostato una linea di confronto polemico, che non si è stemperata né dopo gli incontri con la Segreteria nazionale del sindacato né dopo l'assemblea che il sindacato lombardo ha promosso per realizzare un confronto ampio e favorire la costruzione della risposta più adeguata e avanzata oggi possibile. Due sono i cardini della posizione — o delle posizioni? — Unionquadri e Coordinamento: la richiesta di formalizzare nel contratto di categoria una parte distinta per queste figure professionali — il «capitolo quadri» — e, dentro questo, un aumento salariale graduato, una specifica scala parametrica, parallela a quella di tutta la categoria e con una progressione autonoma.

Da questi punti di vista la sottovalutazione ed il disconoscimento delle soluzioni innovative proposte dal sindacato rischiano di essere funzionali ad un disegno che ha poco riferimento al contratto e sembra, invece, che miri a radicalizzare la ragione d'essere delle stesse associazioni e a rafforzare la rappresentatività politica più che professionale.

Da una sorta di pregiudiziale sul «capitolo quadri» può derivare purtroppo il rifiuto di entrare, da parte di Unionquadri e Coordinamento, nel merito delle proposte a fronte di una ricerca alla quale il sindacato chiama esplicitamente tecnici, specialisti, ricercatori, capi. Né può essere produttivo un ruolo, che le associazioni si attribuiscono, di «stimolo sia nei confronti dell'azienda che delle organizzazioni sindacali» — concludendo che non «potranno mai riconoscersi in un contratto senza uno specifico «capitolo quadri»».

E se gli operai «tradizionali» debbono superare una posizione angusta di arroccamento riconoscendo le nuove articolazioni professionali, i «quadri» non possono pensare di non fare i conti con i criteri nuovi che debbono informare le gerarchie professionali: a meno che non abbiano deciso, nelle condizioni specifiche della SIP, di «mettersi al vento», chiedendo al sindacato di riconoscerli distinti — e proponendo all'azienda di pagare al «ceto quadri» il prezzo della libertà con cui essa seleziona — anche e soprattutto su parametri politici — la propria struttura di comando negando al sindacato perfino la legittimità della contrattazione sulle condizioni di inquadramento e di normativa relative a questa fascia professionale. Ma sarebbe un grave errore se — malgrado le posizioni fin qui espresse da Unionquadri e Coordinamento — il sindacato non sviluppasse con coraggio e coerenza la linea di proposte che ha avanzato insistendo a chiedere ai tecnici, ai ricercatori, ai capi di partecipare per decidere insieme.

Salvatore Bonadonna

FINO AL 31 MARZO RENAULT SUPERA OGNI OFFERTA.

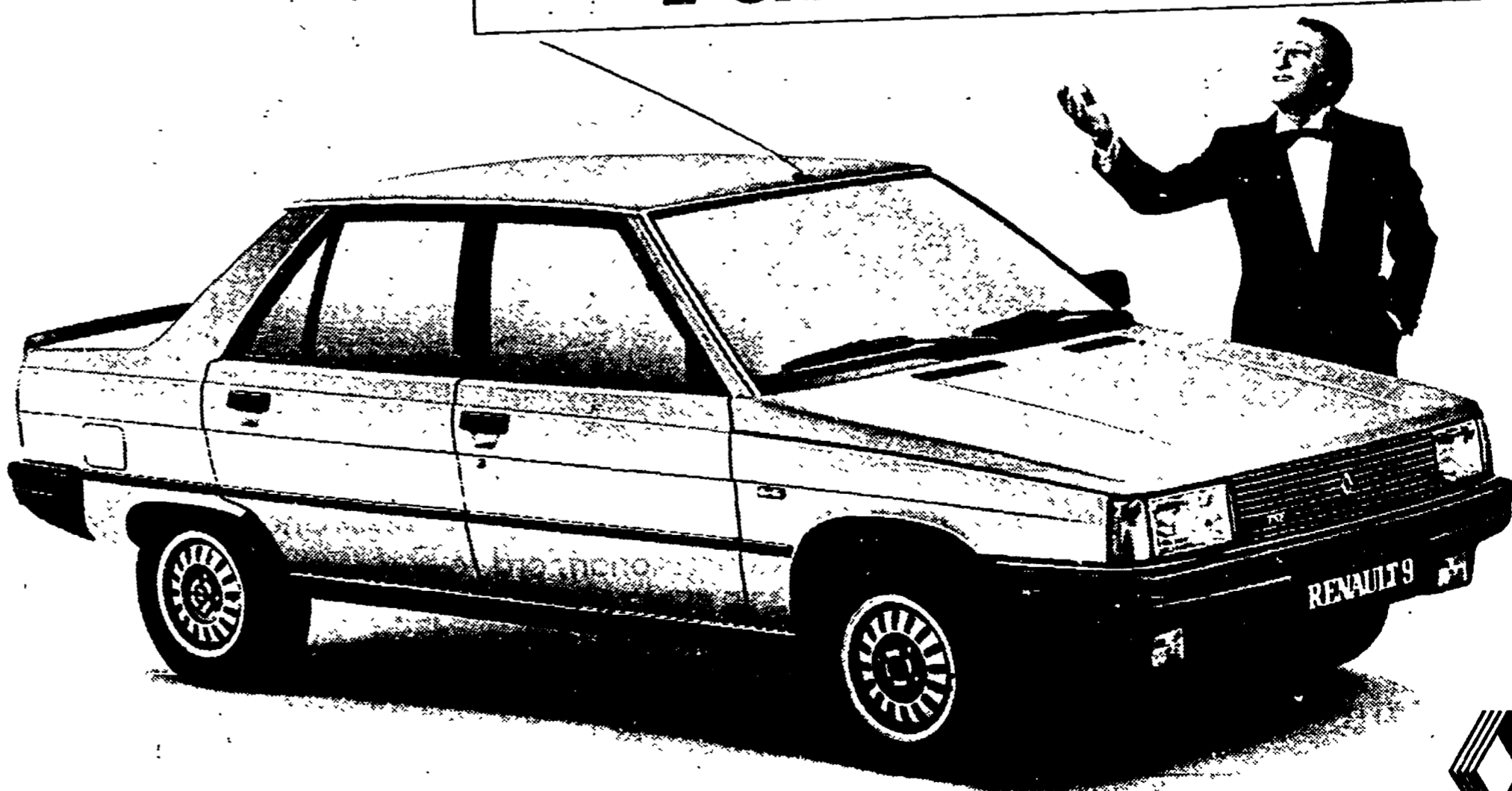
Se acquistate entro questo mese una Renault — non fa differenza quale modello o cilindrata scegliete — i Concessionari Renault vi offrono un'opportunità eccezionale, che supera ogni altra offerta: un trattamento economico tagliato su misura per le vostre esigenze. Esponete con franchezza il vostro problema e decidete insieme al Concessionario quale condizione è per voi più conveniente. Potete approfittare delle speciali condizioni di credito, come l'anticipo minimo del 10% e le comode rate fino a 48

mesi anche senza cambiali, tramite la DIAC Italia, finanziaria del Gruppo Renault.

O, se preferite, delle particolari condizioni di prezzo offerte esclusivamente fino al 31 marzo. Tutto questo con la sicurezza che, fino alla consegna, i prezzi di gennaio resteranno fermi su tutta la gamma Renault. Ma non basta.

I Concessionari vi garantiscono, insieme alle speciali condizioni d'acquisto, una valutazione «a peso d'oro» dell'usato. Di qualunque anno e marca.

DECIDETE VOI
LA SOLUZIONE PIU' CONVENIENTE.
E' UN VOSTRO DIRITTO.



Renault 9, 1100, 1400 e diesel 1600

Renault sceglie



Brevi

Carlo Moro nuovo segretario Fiom lombarda

MILANO — Carlo Moro è il nuovo segretario della Fiom lombarda. Lo ha eletto tra il consiglio generale che si è tenuto a Gallarate, segretario nazionale. L'elezione fa parte di un ricambio dei gruppi dirigenti lombardi e nazionali che coinvolge anche altri sindacalisti della Fiom. Angelo Arosio, che ha diretto l'organizzazione lombarda fino a ieri, è passato alla segreteria nazionale. Insieme con Arosio riparte per Roma Renato Lucetti che andrà alla segreteria nazionale del chimico a sostituire Gastone Sclavi. Al posto di Lucetti è stato eletto in segreteria Francesco Rampi che finora ha lavorato nella FLM di Sesto San Giovanni.

Sciopero alla Iveco di Valle Uffra

AVELLINO — Uno sciopero di 4 ore avrà luogo stamane alla Iveco di Valle Uffra, in vista della cassa integrazione annunciata dall'azienda dal 26 marzo al 6 maggio.

FIAT, finanziamento di 160 miliardi

ROMA — Un finanziamento di cento milioni di dollari (circa 160 miliardi di lire) a favore della Fiat Finance Corp. B.V., filiazione olandese del gruppo Fiat, è stata lanciata ieri a Londra.

Artigiani, inizia trattativa tessili

ROMA — Dopo i metalmeccanici, è iniziata anche la trattativa per il contratto riguardante le aziende artigiane. Si tratta di 300 mila dipendenti.

RFT, meno assenze per malattia

BONN — Le assenze per malattia dei lavoratori tedeschi sono scese nel 1983 al livello più basso registrato dal '49 a oggi: 4,4%.