

La nuova Piaggio? Seimila in meno e bassi salari

PISA - Inizia stamattina, alle 9.40 presso il Palazzo dei Congressi di Pisa, la conferenza nazionale del Pci sul gruppo Piaggio. Il dibattito sarà introdotto dall'on. Gianluca Corinna, della Commissione Industria della Camera, e concluso nel tardo pomeriggio da Gianfranco Borghini. Ospitano un intervento del segretario della federazione di Pisa, Luciano Ghelli.

La ristrutturazione che ha investito il gruppo Piaggio (a partire dalla fabbrica di Pontedera) colica tutta nel quadro dei processi che in questi tempi hanno interessato l'intera industria italiana. Poca innovazione e molta ristrutturazione a partire dal taglio netto della manodopera (alla Piaggio da 12.000 a circa 6.000 occupati), poi il recupero di un controllo ferreo sulla mobilità, sugli orari e quindi aumento consistente della produttività. Alla Piaggio facendo 100 l'indice di produttività dell'81, si è arrivati a 148 nell'86. Questo dentro la fabbrica Fuori, il gruppo decentra parti della produzione, costituisce finanziarie, acquista produzioni concorrenti come è avvenuto con l'austriaca Puch Covi i bilanci per l'azienda tornano a chiudersi in attivo.

Ottaviano Del Turco ha ragione in modernità non è a costo zero come ha detto al congresso socialista. Peccato, si può obiettare, che se ne sia accorto solo ora. La Piaggio anche per questo è un esempio. Razionalizza il processo ma insiste nelle produzioni tradizionali mostra sempre di più la corda a precipitare dall'effettivo lavoro. Così le previsioni sul futuro dell'azienda rimangono tutte rimane aperto il problema degli organici, dei lavoratori in cassa integrazione, del futuro della fabbrica di Pontedera, della presenza a Pisa il nuovo partito chiede che si possa discutere e contrattare un concreto e reale piano d'azienda e che a questo siano subordinati anche gli interventi e l'aiuto dello Stato.

Nelle fabbriche di Pisa e Pontedera il contratto è visto come il massimo possibile che si poteva strappare. L'insoddisfazione è spartita su un operaio di terza categoria non arriva a 900mila lire al mese, quelli di quinta categoria non prendono più di un milione. Intanto nelle aziende e nei partiti gli spostamenti di posto e di orario si susseguono senza una contrattazione reale mentre il Consiglio di fabbrica non si rinnova dal 1980.

La Piaggio, nel bene e nel male è sempre stata un simbolo. La ripresa della lotta nel '88-'89 produsse effetti a cascata anche nel resto delle aziende e nei lavoratori. Oggi le difficoltà e contrasti a lottare riguardano non solo la Piaggio. Nell'edilizia si diffonde la piaga del subappalto. I cancelli dei cantieri si cerca in ogni modo di tenerli chiusi ai rappresentanti del sindacato. E anche qui i salari medi sono intorno alle 950mila lire, mentre in 11 anni si sono verificati 38 infortuni mortali.

Nel tessile 45 operale di una piccola azienda lavorano e non percepiscono il salario da luglio. In un'altra azienda il padrone, dopo aver tenuto le opere senza salario per due mesi, è sparito. Si spartito nel nulla, e la fabbrica è chiusa. In altre aziende si scrive sulla busta paga il salario contrattuale e poi 200-300mila lire in meno. Fenomeni questi marginali? E che c'entrano con la Piaggio? C'è un problema generale che unifica. È il salario, la ripresa della contrattazione, la sicurezza del lavoro e suo posto di lavoro. Lequazione meno salario più occupazione ha mostrato il carattere di strumentalità e inconsistenza la conseguenza di questa linea moderata è stata meno salario, meno occupazione meno investimenti, meno innovazione.

Con la conferenza sulla Piaggio noi vogliamo fare un bilancio di questi anni e misurarci con i problemi di oggi. È soprattutto bisogna saper guardare avanti. I colpi subiti anche alla Piaggio dai lavoratori, e anche dal nostro partito, sono stati duri. Però la disponibilità alla lotta e gli scioperi non falliscono alla Piaggio e nella società è una tenuta democratica forte che ha pesato e può pesare.

Luciano Ghelli

Porti «senza rete» Tre emergenze per l'Alto-Tirreno Vertenza Genova, ancora ostacoli

La conferenza del Pci aperta ieri da Lucio Libertini e Roberto Speciale - Mancano i collegamenti ferroviari e un adeguato sistema di infrastrutture - Gli errori di D'Alessandro

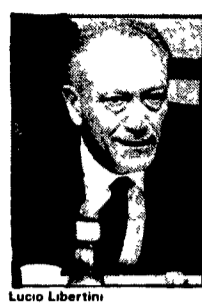
Dalla nostra redazione GENOVA - Tre, secondo i comunisti, sono i grandi problemi da risolvere per una radicale riorganizzazione del sistema nord-occidentale dei trasporti. Il primo riguarda il necessario rilancio dei porti liguri, oggi emarginati dalle grandi correnti di traffico da e per l'Europa. Il secondo attiene all'esigenza che, nel triangolo industriale, il sistema neocomplesso si riequilibri all'insegna dell'intermodalità e dell'integrazione (nave-ferrovia-gomma) rafforzando il ruolo della ferrovia e del mare. Il terzo problema è addirittura un imperativo che riorganizza e sviluppa il sistema non avvegnano a spese del territorio e dell'ambiente, ma anzi ne promuovano i valori.

Su questi tre cardini si è articolata, ieri, la relazione del senatore Lucio Libertini, responsabile della Commissione trasporti, casa e infrastrutture del partito, alla conferenza nazionale del Pci in corso a Genova - a palazzo San Giorgio - sul tema della riforma del sistema nord-occidentale dei trasporti. Analizzando il primo punto, Libertini non ha trascurato un accenno al caso Genova - «I comunisti - ha detto - annettano una grande importanza alle strutture e alle gestioni portuali, passaggio cruciale del sistema, e si sono battuti per anni per ottenere i necessari investimenti per i porti liguri, ma ritengono naturale e non economico, né competitivo, il sistema che D'Alessandro ha

manifestato qualche sintomo di ripresa in Italia e in Europa. In una situazione così critica, si manifesta tra le case costruttrici un'aspra concorrenza, che si gioca principalmente sul terreno dell'innovazione tecnologica del prodotto, sulla capacità di offrire ai clienti beni strumentali (quali sono appunto gli autocarri) sempre meglio rispondenti alle specifiche esigenze di lavoro degli utilizzatori. Le innovazioni saranno perciò il maggior motivo di interesse del 10° Salone Internazionale del veicolo industriale e commerciale, che si terrà a Torino dal 24 aprile al 3

maggio nel complesso espositivo del Lingotto. Le 19 case costruttrici presenti a delle quali italiane (Fiat-Iveco Fiat-Auto, Alfa Romeo Piaggio) hanno preannunciato inoltre novità produttive, alcune delle quali in «prima visione» mondiale. Le innovazioni non riguardano solo un incremento di prestazioni degli autocarri, ma anche di prestazioni di lavoro degli utilizzatori. Le innovazioni saranno perciò il maggior motivo di interesse del 10° Salone Internazionale del veicolo industriale e commerciale, che si terrà a Torino dal 24 aprile al 3

proseguire rapidamente evitando rotture laceranti, per conseguire uno sbocco positivo e, con esso, il consenso dei lavoratori e della città. Quindi attendiamo che il Cap fissi la data per la ripresa del confronto. Dal Consorzio non sono arrivati comunicati ufficiali, ma si fa sapere che le trattative non si considerano interrotte. «Ormai nessuna turbativa, nessuna proposta manovrata deve essere permessa», ha osservato dal canto suo il segretario regionale del Pci Roberto Speciale aprendo i lavori alla conferenza sui trasporti, ed ha aggiunto: «Ora gli incontri diretti tra Consorzio e Compagnia devono concretizzarsi in fretta. I reciproci impegni molto tempo è stato sprecato, molti danni sono stati prodotti dai fautori dello scontro frontale e da chi cercava una soluzione finale contro i lavoratori, anziché a costo di fare terra bruciata di un patrimonio collettivo come quello del porto. Se qualcuno coltivava l'illusione che in una società più o meno post-industriale si cammina a passi felici, perché lo scontro sociale è un ricordo del passato, avra d'ora in poi, dal conflitto genovese, seri motivi di riflessione per il futuro. Speciale si è anche soffermato sulla «nuova proposta» lanciata da D'Alessandro su una sorta di frammentazione del porto per sperimentare separatamente i modelli proposti dai portuali e dagli utenti. «È un'uscita che non comprendo - ha affermato il dirigente comunista - perché non si possono preannunciare



Lucio Libertini

Industria/Assicurazioni «Previdenza privata sopra ogni altra cosa»

Quinto incontro a Villa Manin promosso da Generali e Confindustria Zanone favorevole con qualche «ma» - Il controllo della gestione

Il nostro servizio VILLA MANIN (Udine) - Industriali e assicuratori - riuniti come ogni anno a Villa Manin - hanno ribadito con ricerche e molte cifre la loro ostilità all'attuale assetto della previdenza, che ha al centro il sistema solidaristico pubblico, e hanno chiesto che si dia uno spazio sempre maggiore e più protetto alle forme integrative. Con qualche «ma» il ministro dell'Industria Valerio Zanone si è associato all'appuntamento - organizzato per il quinto anno dalle Assicurazioni Generali e dalla Confindustria - e è stato presentato uno studio comparativo dei sistemi sociali e di previdenza degli altri paesi del mondo, ovviamente per avvalorare la tesi di fondo la previdenza integrativa e il possibile motore del sistema economico (trascurato in Italia), il sistema pubblico delle pensioni penalizza Stato e cittadini. A sostegno di quest'ultima affermazione i relatori dell'incontro di Villa Manin hanno buttato in platea le seguenti cifre: 140.000 miliardi la spesa '86-87 62.000 miliardi il deficit Inps, spesa per le future generazioni 2 milioni di miliardi. Purtroppo sulle cifre si continua un

discorso fra sordi al recente convegno dell'Inps - che ha contestato gli studi «catastrofici» dell'Ania - gli assicuratori non hanno replicato (il presidente Millettello ha di nuovo incoraggiato a farlo in una recente conferenza stampa), a Villa Manin - stando ai comunicati ufficiali - il dibattito è stato molto interno. Sia Randone (Generali) che Patrucco (Confindustria) hanno accusato dello stallo della riforma pensionistica le forze politiche. Randone ha chiesto di regolazione, dalla lievitazione dei costi «indipendente» dalle variabili economiche e dall'inefficienza dei servizi pubblici. Tuttavia Zanone non si è totalmente schierato contro il sistema pubblico non e da respingere del tutto, ma occorre «rielaborare e coordinare» con il privato Ance. Zanone ha però esaltato i «sistemi misti» di altri paesi. Annibaldi (Confindustria) ha apertamente confessato il grosso interesse di industriali e assicuratori per il busi-

ness previdenziale, con la sua movimentazione articolata di mezzi finanziari. Ne ha tratto la valutazione che ne guadagnerebbe tutto il sistema economico. Tutti si sono schierati con l'assente De Michelis sulla considerazione che il «tetto» previsto nel progetto di riforma previdenziale è troppo alto per permettere il decollo della previdenza integrativa. Un altro tema è stato quello della gestione e del controllo di questo futuro «contingente» previdenziale privato. Innanzitutto, Zanone ha rivendicato la competenza del ministero dell'Industria (e non del Lavoro) per il controllo sulla gestione finanziaria e attuariale dei fondi e casse pensioni ed ha sostenuto la richiesta delle compagnie di poter gestire. Ha anche appoggiato la «opportunità» di un maggior beneficio fiscale. Zanone ha insistito anche sulla trasparenza del possesso azionario delle compagnie di assicurazione, con l'estensione all'Isvap del potere di controllo della Banca d'Italia, per evitare il drenaggio delle risorse assicurative verso interessi ed attività industriali, commerciali o finanziarie.

Monica Lorenzi

Autocarri sicuri e «prestanti» L'industria reagisce alla crisi

Dal 24 aprile al 3 maggio a Torino il salone dei veicoli industriali - Aspra concorrenza tra i costruttori di camion - Preannunciate molte novità produttive - L'elettronica

Dalla nostra redazione TORINO - Le fabbriche europee di autocarri soffrono ormai da sei anni di un eccesso di capacità produttiva attorno al 30 per cento. In altre parole, ogni dieci camion che potrebbero uscire dalle linee di montaggio, tre rimarrebbero invenduti. È una crisi che dura dal 1981-82 ed è stata provocata da due fattori concomitanti: la recessione economica nei paesi industrializzati e l'appiattimento della domanda da parte dei paesi del Terzo mondo, costretti a ridimensionare i programmi di sviluppo per l'indebitamento. Solo negli ultimi sei mesi si è

manifestato qualche sintomo di ripresa in Italia e in Europa. In una situazione così critica, si manifesta tra le case costruttrici un'aspra concorrenza, che si gioca principalmente sul terreno dell'innovazione tecnologica del prodotto, sulla capacità di offrire ai clienti beni strumentali (quali sono appunto gli autocarri) sempre meglio rispondenti alle specifiche esigenze di lavoro degli utilizzatori. Le innovazioni saranno perciò il maggior motivo di interesse del 10° Salone Internazionale del veicolo industriale e commerciale, che si terrà a Torino dal 24 aprile al 3

maggio nel complesso espositivo del Lingotto. Le 19 case costruttrici presenti a delle quali italiane (Fiat-Iveco Fiat-Auto, Alfa Romeo Piaggio) hanno preannunciato inoltre novità produttive, alcune delle quali in «prima visione» mondiale. Le innovazioni non riguardano solo un incremento di prestazioni degli autocarri, ma anche di prestazioni di lavoro degli utilizzatori. Le innovazioni saranno perciò il maggior motivo di interesse del 10° Salone Internazionale del veicolo industriale e commerciale, che si terrà a Torino dal 24 aprile al 3

tocarri che escono dalle fabbriche non vengono forniti direttamente ai clienti, ma passano prima nelle officine dei carrozzieri per essere completati con allestimenti speciali, che vanno dall'autototote al camion frigorifero, dal carrozzone betoniera all'autototote Solo di mezzi allestiti per la raccolta dei rifiuti e la nettezza urbana, per fare un esempio, c'è in Italia una domanda di 1600 veicoli all'anno (e durante il Salone, nei giorni 27 e 28 aprile, si terrà un convegno su «La raccolta ed il trasporto dei rifiuti urbani»). Saranno poi presenti al Lingotto 103 produttori di componenti ed accessori. Un'attrattiva per il pubblico sarà una mostra di camion storici, con una trentina di veicoli «datati» dal 1915 al 1950, che verranno anche fatti sfilare per le strade cittadine. Il Salone resterà aperto tutti i giorni (lunedì escluso) dalle 9.30 alle 19.30. Biglietto d'ingresso 8.000 lire (ridotto 5.000).

m. c.

Lunedì sciopero del pane Vertenza aperta da 9 mesi

ROMA - Sono nove mesi che trattano inutilmente E lunedì, per sollecitare il rinnovo del contratto di lavoro, gli 80.000 lavoratori del pane incrociano le braccia per 8 ore. Lo sciopero nazionale, il secondo in due mesi, è stato preceduto da iniziative di mobilitazione articolate. Nelle botteghe riforme da circa 35.000 aziende il pane non mancherà ad impastare farina e acqua ci penseranno direttamente i panificatori. Solo la possibilità di scelta tra i tanti prodotti in commercio sarà più ristretta. Perché questa impennata della vertenza? «L'atteggiamento della Federpanificatori», spiega Adriano Buffardi, della Filziat Cgil «di volta in volta contraddittorio. Sull'orario abbiamo avanzato proposte che dovrebbero ammodernare l'organizzazione del settore, esigenze che gli stessi panificatori hanno in passato riconosciuto». Dalle 100 alle 200.000 lire gli aumenti salariali chiesti.

TI RMC - Rotte le trattative per il nuovo contratto, i lavoratori termali hanno proclamato 16 ore di sciopero articolato dal 15 aprile al 6 maggio.

CALZATURIERI - Fatto l'accordo per il nuovo contratto di lavoro delle piccole aziende calzaturiere aderenti alla Confapi otto ore di riduzione d'orario, 85.000 lire in più in busta paga in quattro anni. SCIOPERO PS - Traffico paralizzato ieri mattina alla stazione di Bologna, a causa di uno sciopero dei lavoratori proclamato da Cgil, Cisl e Uil. Durante l'agitazione (dalle 9 alle 13) sono stati soppressi numerosi convogli. Gli altri sono stati dirottati su altre stazioni. Motivo dello sciopero l'attuazione degli accordi su organici, riorganizzazione del servizio e orari. INPS - I dirigenti dell'Inps hanno preannunciato «pesanti azioni di lotta». Sono preoccupati per l'annunciata «invasione» (privata, dicono, di giustificazioni funzionali) di altri dirigenti Uil. SANITA' - «Finché la sanità resterà impigliata nella gabbia del pubblico impiego, sarà come ingessata. Occorre separare il contratto della sanità da quello della funzione pubblica». Lo ha detto il ministro Carlo Donat Cattin nel corso di una visita al Policlinico di Milano. E, commentando l'accordo appena firmato, ha aggiunto che «manca una cornice di contrattazione più elastica».

21 APRILE '87 CTS Certificati di Credito del Tesoro a sconto. I CTS sono titoli di Stato che offrono un rendimento costituito da una parte fissa, rappresentata dallo sconto (4,80%) sul valore nominale, e da una parte variabile, rappresentata dalla cedola indicizzata al rendimento dei BOT a 12 mesi. I privati risparmiatori possono prenotarli presso gli sportelli bancari entro le ore 13.30 del 16 aprile, il pagamento sarà effettuato il 21 aprile al prezzo di assegnazione d'asta, senza versamento di alcuna provvigione. Il collocamento dei CTS avverrà col metodo dell'asta marginale, le domande di sottoscrizione potranno essere presentate al prezzo di 72% o a un prezzo superiore di 10 centesimi o multiplo di 10, il prezzo di assegnazione d'asta verrà reso noto con comunicato stampa. Le cedole annuali, successive alla prima, sono pari al 50% del rendimento dei BOT a 12 mesi, al lordo della ritenuta del 6,25%. Periodo di prenotazione per il pubblico presso le aziende di credito FINO AL 16 APRILE. Prezzo base 72%, Durata anni 7, Prima cedola lorda 4,86%, Rendimento lordo medio 10,75%. CTS

BILANCIO 1986. - PATRIMONIO E ALTRI FONDI 1.701 + 26,8%. - REDDITO OPERATIVO 346 + 65,4%. - UTILE NETTO D'ESERCIZIO 222 + 51,7%. - RACCOLTA CLIENTI 10.662 + 8,8%. - IMPIEGHI ECONOMICI 5.175 + 32,0%. (In miliardi di lire). CRT CASSA RISPARMIO TORINO. UNA BANCA CHE PENSA ALLO SVILUPPO CRESCE OGNI ANNO.