

Progetti Lega
Icic porta
la ricerca
nell'impresa

ROMA. Le piccole e medie imprese cominciano a perdere colpi sul piano della produttività perché, esauriti certi margini ottenibili con la flessibilità di impiego del lavoro e l'adattamento tecnologico, si trova a corto di capacità innovativa. Questa la preoccupazione principale all'assemblea dell'Icic (Istituto cooperativo per l'innovazione), una società consortile sviluppata nell'ambito della Lega cooperativa.

L'assemblea, come ogni anno, è stata occasione di incontro con i rappresentanti del ministero per la Ricerca scientifica, Consiglio nazionale delle ricerche, Comitato per l'edilizia residenziale, Enea con cui l'Icic collabora. La relazione del presidente Alessandro Busca che è partito dalla osservazione che in Italia, dopo tanto discutere e promettere, il ritardo tecnologico e gli squilibri dell'apparato produttivo che si constatano al confronto con gli altri paesi industrializzati si accompagnano ad uno sforzo nazionale di ricerca fortemente inferiore a quello dei concorrenti. Nel 1986 la spesa avrebbe raggiunto 11.170 miliardi pari all'1,46% del prodotto interno (dal 2,5% al 3% negli altri paesi industrializzati).

La discussione si è concentrata ovviamente sul ruolo dell'Icic in un settore imprenditoriale, come quello della Lega, dove è difficile lavorare per la grande varietà di situazioni imprenditoriali che riunisce e dove la capacità innovativa è scarsa. Anzi, sono scarsi anche gli investimenti nell'innovazione anche di quelle imprese cooperative (non molte che hanno mezzi per farlo). Icic si è proposto come centro di elaborazione e gestione di programmi di ricerca pubblici a livello nazionale. Positive esperienze sono state fatte nel settore agroalimentare ed in quello delle nuove fonti di energia. L'assemblea ha ripreso alcune indicazioni del recente congresso della Lega per un salto di qualità nella politica degli investimenti: la ricerca e la parte più rischiosa e impegnativa. Le cooperative scoprono così la «complicità» delle politiche aziendali e di promuovere occupazione e qualità di vita.

Il bilancio dell'86 si è chiuso in attivo

Dall'Iri via libera a Telit

Anche il consiglio di amministrazione dell'Iri ha approvato la costituzione della Telit, società delle telecomunicazioni che si forma con l'accorpamento della pubblica Italtel e della Telettra, di proprietà della Fiat. Nonostante le molte opposizioni politiche e sindacali, l'Iri ha accettato il progetto caldeggiato dal gruppo torinese. Ieri è stato anche approvato il bilancio '86, attivo dopo molti anni.

EDUARDO GARDUMI

ROMA. L'affare Telit è fatto. Ed è fatto proprio come voleva la Fiat. Dopo l'approvazione da parte della Stet, la finanziaria pubblica delle telecomunicazioni, restava ancora qualche dubbio sull'atteggiamento dell'Iri. Si sapeva che a priori il progetto non piaceva. Il professore non faceva obiezioni sull'attribuzione nella nuova società di una pari quota di capitale, il 48%, tanto alla Fiat che alla parte

pubblica, ma non gli andava giù l'idea di assegnare il 4% decisivo per gli equilibri proprietari a Mediobanca. «Un incomprensibile puntiglio ideologico di Romiti», veniva giudicata da Prodi l'intransigenza su quest'ultimo aspetto del lungo negoziato. E invece l'Iri ha capitolato ed ha accettato alla fine tutte le condizioni dettate dal gruppo torinese. Ieri il consiglio di amministrazione dell'istituto ha approvato

con un solo astensione, l'operazione della sua finanziaria e ha perfezionato le operazioni di sua competenza. Ora perché la Telit si costituisca e diventi operativa manca solo il nulla osta definitivo del ministero delle Partecipazioni statali, che da tutti viene dato per scontato.

Con un tono dimesso che non gli è abituale, è stato lo stesso Prodi a dare ufficialmente la notizia nel corso di una conferenza stampa. Lo ha fatto in occasione dell'illustrazione delle cifre definitive del bilancio '86. L'Iri lo scorso anno ha chiuso i conti con un sostanziale pareggio, anzi per essere precisi con un modesto attivo; 294 miliardi? L'operazione risanamento, inaugurata quattro anni fa dal nuovo presidente, può così dirsi arrivata a una tappa significativa. Ma la concomitanza con l'ultimo atto dell'affare Telit sembra anche dare più di una ragione ai tanti critici di Prodi che gli rimproverano di aver risanato i conti con una politica di dimissioni e di cedimenti alla logica e alle pretese delle grandi concentrazioni private.

Per il presidente dell'Iri non è stato e non sarà facile spiegare l'atteggiamento del suo gruppo nel caso Telit. La società nasce infatti dall'accorpamento dell'Italtel, pubblica, e della Telettra, della Fiat. La giustificazione dell'operazione è inoppugnabile: unire tutte le forze dell'industria italiana in un settore già oggi dominato da giganti internazionali, come premessa per accordi in campo europeo che ci consentano di mantenere comunque una presenza tecnologicamente significativa. Ma il fatto è che l'Italtel vale il doppio della Telettra, 800 miliardi contro 400. Perché dunque l'Iri deve rinunciare ad avere la direzione della nuova società? E perché accettare di

tirare dentro Mediobanca, istituto formalmente pubblico ma del quale è nota la lunga sudditanza agli interessi del grande capitale privato? Una spiegazione ragionevole non c'è. Né d'altra parte si capisce la fretta con la quale si è voluta chiudere la partita. Sia forze sindacali che settori politici avevano chiesto a Prodi di rinviare ogni decisione per lo meno a dopo le elezioni politiche. Una situazione di governo sicuramente anomala come l'attuale non è certo la migliore per prendere iniziative di tale portata. Non si è voluto sentir ragioni. Con il risultato di far patire un danno notevole sia all'immagine che alla strategia perseguita dal presidente dell'Iri.

Quanto ai dati più generali del bilancio Iri, Prodi ieri ha spiegato che il pareggio dei conti si deve a una sensibile riduzione delle perdite indu-

striali (da 1594 a 596 miliardi) e al consistente aumento degli utili delle aziende di credito (da 887 a 1050). Nell'86 c'è stato un forte incremento degli ammortamenti a una riduzione sensibile degli oneri finanziari, passati dall'11 all'8% del fatturato. L'occupazione è ancora scesa, da 483 mila a 471 mila unità (senza contare i dipendenti dell'Alfa Romeo passati alla Fiat).

Restano ancora due problemi irrisolti, ha detto Prodi: un'esposizione finanziaria sempre eccessiva e la crisi della siderurgia. Per quest'ultimo problema il presidente ha confermato di volersi muovere prudentemente coordinando le decisioni con le novità che potrebbero aversi nel quadro europeo. E per questa ragione che alla Finsider è stato chiesto un approfondito risanamento dell'intera materia.

Assemblea al Cnr di Roma
I ricercatori in lotta:
«Contratto subito
e senza discriminazioni»

Il movimento questa volta è nato a Pisa, ma da ieri è arrivato anche a Roma. I ricercatori del Cnr e di altri enti si stanno organizzando per ottenere «il contratto subito». Sono già spuntati alcuni comitati di coordinamento che non ricordano però i Cobas. Questa volta, infatti, i 17 mila dipendenti non vogliono creare un'organizzazione in polemica con il sindacato, ma bensì per puntarlo e aiutarlo a «fare bene il suo mestiere». Ma vediamo quali sono le proposte.

Il contratto - ha deciso l'assemblea svoltasi ieri a Roma - dovrà essere unico per tutti i lavoratori dell'ente e deve ridare dignità e ruolo ai ricercatori da tempo bistrattati. Come? Prima di tutto concedendo consistenti adeguamenti salariali.

Gli stipendi del Cnr, infatti, non raggiungono il milione e mezzo di media, mentre nell'altro grande luogo dove si fa ricerca, l'Università, il trattamento è molto migliore. Accanto a queste richieste ci sono poi quelle che riguardano la riforma degli enti allo scopo di conferire loro una maggiore capacità operativa e decisionale. In particolare: ciascun ente dovrà esprimere al proprio interno il presidente e gli organi dirigenti. Per quanto riguarda il personale è indispensabile infine mantenere e consolidare un'organizzazione del lavoro che favorisca la ricerca scientifica.

Oggi inizieranno le trattative per il contratto al ministero e domani, promossa dalle organizzazioni sindacali, ci sarà una nuova mobilitazione.

L'intesa raggiunta consentirà più efficienza e più occupazione
Conferenza-stampa di Cgil-Cisl-Uil

Referendum sull'accordo nelle Fs

L'accordo quadro siglato all'alba di sabato scorso per il rinnovo del contratto di circa 215.000 ferrovieri italiani una volta trasformatosi in ipotesi definitiva di accordo verrà sottoposto con molta probabilità a referendum. È questo l'orientamento espresso ieri mattina nel corso di una conferenza stampa da Cgil-Cisl-Uil (trasporti). Le organizzazioni si sono soffermate sugli aspetti principali dell'intesa.

PAOLA SACCHI

ROMA. È un'intesa che può dare un contributo decisivo alla riforma delle Fs, trasformata da un anno circa da azienda alle dirette dipendenze del ministero dei Trasporti in ente autonomo. Ma è anche un accordo in cui l'aumento della produttività (+15%) e della produttività (+20%) e i miglioramenti salariali vanno di pari passo, anzi sono strettamente collegati, con il mantenimento dei livelli occupazionali e con un loro tendenziale incremento, attraverso la riduzione d'orario a 37 ore a partire dal 1° giugno '88 e a 36 a partire dal 1° giugno '89.

I ferrovieri italiani sono la prima grande categoria europea che ottiene questa riduzione d'orario. Insomma nelle «nuove» Fs si lavorerà in modo più efficiente, si tenderà ad aumentare il trasporto di merci e passeggeri, ma senza nulla togliere all'occupazione e più in generale alle condizioni di lavoro dei ferrovieri. Sono queste le direttrici di base sulle quali marcia l'accordo quadro che ora però dovrà trasformarsi in ipotesi definitiva d'accordo. Per farlo ora dovranno essere fissate una serie di misure per gli inquadramenti, il tipo di rapporto di lavoro, la disciplina ecc., che dalla vecchia normativa del pubblico impiego verranno inquadrate in quella nuova di un ente privatistico.

Ora - come ha spiegato nel corso di una conferenza stampa unitaria Mauro Moretti, segretario nazionale della Filc Cgil - sono tre i livelli di contrattazione: la direzione generale delle Fs, i compartimenti, gli impianti di produzione. Questo accordo pone fine alla vecchia struttura gerarchica, centralizzata e deresponsabilizzante che finora ha guidato le Ferrovie dello Stato. Un solo esempio: i macchinisti attualmente dipendono da un unico ufficio, è l'ufficio trazione e si trova a Firenze. Ciò vuol dire che il capo di uno dei 15 compartimenti italiani, in genere corrispondenti ai capoluoghi di Regione, non ha alcun potere sui macchinisti. Moretti ha anche fornito alcune cifre per rispondere a quanto in questi giorni alcuni giornali hanno riportato a proposito delle obiezioni degli autonomi della Fisafs: è stato detto che gli aumenti salariali vanno da 75.000 a 100.000 lire mensili. E questo è falso. Ad esempio, l'aumento medio mensile, nel giro di tre anni, per un macchinista, compresa la quattordicesima mensilità, supererà i 200.000 lire. E a proposito del miglioramento salariale Luciano Mancini, segretario generale della Filc

Cgil, ha tenuto a precisare che «non c'è stato alcuno scambio tra salario e occupazione. Quel 5% di differenza tra l'incremento della produttività (+20%) e l'incremento della produzione (+15%) è «compensato» dalla riduzione d'orario. Insomma non è assolutamente vero che rendendo più efficiente l'organizzazione del lavoro se ne servono meno persone».

Gli altri punti qualificanti dell'intesa sono il salario di produttività e la rivalutazione dell'indennità di turno. Al salario di produttività sono destinati 140 miliardi. Si tratta di soldi che verranno attribuiti ai lavoratori sulla base dell'attuazione di programmi precisi contrattati volta per volta. Giancarlo Aiuzzi, segretario nazionale della Uil trasporti, ha annunciato che la sua organizzazione vuole indire un referendum sull'ipotesi d'accordo. Scelta condivisa dal segretario della Filc Cgil, Mancini, e non esclusa da Gaetano Arconti, segretario della Filc Uil. Ieri a sostegno del referendum è intervenuto anche Silvano Veronesi, segretario confederale della Uil.

Accusa agli autonomi
«Lo sciopero viola l'autoregolamentazione»
La Fisafs nega

ROMA. «Se gli autonomi attuano le modalità di sciopero annunciate dal 4 al 6 giugno, violeranno gli stessi codici di autoregolamentazione». Luciano Mancini, segretario generale della Filc Cgil, ieri mattina, nel corso della conferenza stampa, ha avuto parole dure nei confronti della Fisafs. In un primo momento quest'ultima aveva infatti annunciato un'agitazione a scacchiera per qualche ora. Una forma di lotta decisamente non conforme al codice di autoregolamentazione. Ieri sera, però, la Fisafs ha diramato una smentita: lo sciopero è confermato ma sarà «di tipo continuativo e articolato ad ore e per qualifiche». In tale ottica - si afferma - è stato notificato all'autorità ministe-

riale e alla presidenza dell'ente. Critico con la Fisafs è stato anche Arconti della Filc Cisl che ha anche al tempo stesso invitato gli autonomi «ad acquisire una reale capacità contrattuale». «L'accordo - ha detto Sergio Mezzanotte, segretario generale aggiunto della Filc Cgil - ha visto per la prima volta una disponibilità da parte dei confederali nei confronti degli autonomi. Poi nella Fisafs sono prevalse controposizioni tali da portare a questa situazione».

Tra le varie richieste della Fisafs c'è anche quella di istituire una commissione sui profili professionali. Possibilità che l'ente Fs è anche disposto ad accogliere. E allora cosa vogliono in realtà gli autonomi? P.S.

Aerei
Altri disagi
ma il ministro
è ancora
assente

ROMA. Sono continuati anche ieri gli scioperi dei piloti dell'Alitalia e dell'Adi aderenti all'associazione professionale di categoria (Aapp) ed all'organizzazione sindacale autonoma (Anpac). Gli aderenti all'Aapp, che stanno attuando la loro azione dal 22 maggio sospendendo quotidianamente la loro attività dalle 6,30 alle 8,30, concluderanno l'agitazione sabato 6 giugno.

Di minore durata (dal 26 al 30 maggio) ma di maggiore estensione (dalle 6,30 alle 10,30) è invece l'azione di sciopero dei piloti aderenti all'Anpac. In conseguenza delle agitazioni l'Alitalia e l'Adi cancellano quotidianamente circa 70 voli mentre sono in grado di far svolgere regolarmente, non appena conclusi gli scioperi giornalieri, gli altri 460 voli previsti nei programmi. Al centro dell'agitazione i problemi delle tratte tenute per sciopero ed alcuni istituti contrattuali. Nella vertenza brilla per assoluta assenza il ministro dei Trasporti, Travaglini.

Alla Fiom
Voto segreto
nell'elezione
del nuovo
segretario

ROMA. L'elezione del nuovo segretario generale della Fiom - l'organizzazione della Cgil tra i metalmeccanici, uno dei più forti sindacati di categoria - avverrà al Comitato Centrale con voto segreto. La prassi - decisamente innovativa - è stata decisa nell'ultima riunione dell'organico dirigente della Fiom. Voto segreto, dunque, ma non solo. La Fiom ha anche deciso che sulla scheda non ci sarà il nome di un candidato a fianco del quale apporre una «croce». Le schede saranno completamente bianche.

L'elezione del nuovo segretario - resa necessaria dalle dimissioni di Sergio Garavini, che ha ricoperto l'incarico fino a poche settimane fa, prima di candidarsi nelle liste del Partito comunista - verrà comunque preceduta da un'ampia consultazione di tutti i militanti della Fiom. Questa consultazione sarà condotta da una speciale commissione - anche questa nominata dal Comitato Centrale - della quale fanno parte anche Pizzinato e Del Turco.

CI SONO MILIONI DI RAGIONI PER VOTARE CITROËN.
METTI UNA X DOPO A, B, C.



5.000.000*

Votare AX significa scegliere la rivoluzione dei consumi, dello spazio e dell'aerodinamica. E con le rivoluzionarie offerte, non cumulabili tra loro, di Citroën Finanziaria è facile avere una delle 5 versioni di AX da 954, 1124 e 1360 cc.

5.000.000 di finanziamento senza interessi pagabili in 12 rate mensili di 417.000 lire.

5.000.000 pagabili dal 4/1/88, in 36 rate mensili di 181.000 lire al tasso fisso annuo del 10,2%.

5.000.000 al 6% di tasso fisso annuo da pagare in 36 rate mensili di 164.000 lire.

Puoi ritirare subito la tua nuova AX, a partire da 8.800.000 lire chiavi in mano, versando solo un anticipo (L. 3.800.000** per il modello 10E) o il tuo usato.

A



8.000.000*

Votare BX significa non fermarsi davanti ad alcun ostacolo, perché grazie alle straordinarie offerte, non cumulabili tra loro, di Citroën Finanziaria niente può impedirti di acquistare una delle 11 versioni di BX benzina da 1100, 1400, 1600, 1900 cc e diesel da 1700 e 1900 cc.

8.000.000 di finanziamento senza interessi pagabili in 18 rate mensili di 445.000 lire.

8.000.000 pagabili dal 4/1/88, in 36 rate mensili di 290.000 lire al tasso fisso annuo del 10,2%.

8.000.000 al 6% di tasso fisso annuo da pagare in 36 rate mensili di 262.000 lire.

Puoi ritirare subito la tua nuova BX, berlina o break, a partire da 12.964.000 lire chiavi in mano, versando solo un anticipo (L. 4.964.000** per il modello 11) o il tuo usato.

B



12.000.000*

Votare CX significa scegliere la berlina diesel più veloce del mondo. Per avere una CX Turbo 2, o una delle altre 11 versioni di CX da 2000 a 2500 cc, benzina o diesel, potete approfittare delle eccezionali offerte, non cumulabili tra loro, di Citroën Finanziaria.

12.000.000 di finanziamento senza interessi pagabili in 18 rate mensili di 667.000 lire.

12.000.000 al 6% di tasso fisso annuo da pagare in 36 rate mensili di 393.000 lire.

Leasing fino a 20.000.000 più IVA, pagabili in 29 canoni mensili di 825.000 lire più IVA, con riduzione del 25% sugli interessi in vigore al 1° marzo 1987.

Puoi ritirare subito la tua nuova CX, berlina o break, a partire da 23.442.000 lire chiavi in mano, versando un anticipo (L. 11.442.000** per il modello 20 TRE) o il tuo usato.

C

Scegli Citroën entro il 30 giugno



Le offerte sono valide fino al 30/6/87 per tutti i modelli AX, BX e CX disponibili dai Concessionari e dalle Vendite Autorizzate Citroën. Salvo approvazione di Citroën Finanziaria.** Più L. 150.000 di spese di pratica finanziamento.