

Brescia
Rilancio Atb
promessa
elettorale?

BRESCIA La salvezza dell'Atb - lo stabilimento bresciano che da lavoro a 906 dipendenti oltre a un altro migliaio nell'indotto - era stata annunciata, a mezzo stampa, un mese fa tutto grazie a un forte impegno della Finsider proprietaria dell'azienda al 50% (l'altra quota era della Falck). Parola di ministro, ripetuta da Darida anche davanti al «Comitato di salvezza» presieduto dal sindaco e formato dai parlamentari bresciani e dai rappresentanti dei partiti. Da allora, però, c'è stato il silenzio ed ora si respira aria da «8 settembre» con i capi che non sanno cosa fare. Una direzione che potenzialmente non ha a disposizione neanche una lira. Si continua a lavorare ma si respingono nuove commesse. E da oltre due mesi inoltre si lavora gratis. Ieri i lavoratori hanno riscosso la paga: un accredito bancario di 300mila lire, il 30% del salario da metà di marzo. In posizione leggermente privilegiata gli impiegati (sono 239) che avevano già ottenuto il saldo della stessa mensilità, mentre fra i 250 cassintegrati vi sono padri di famiglia che non vedono un soldo dalla fine di novembre. Una situazione drammatica che potrebbe peggiorare nei prossimi giorni con la messa in cassa integrazione di altri lavoratori: 220 per mancanza di materie prime. Si ha l'impressione - hanno denunciato ieri in una conferenza stampa i sindacalisti - che si voglia prendere tempo. Superare cioè la congiuntura elettorale per chiudere la fabbrica dopo il 14 giugno quando l'Atb non sarà più così ingombrante per alcune forze politiche. Le organizzazioni sindacali hanno deciso. In questi giorni, una serie di iniziative. Non vogliono assistere all'agonia dell'Atb convinti che esistano, come ha dimostrato uno studio dell'Università di Brescia, le condizioni per il suo rilancio.

Genova
Polemiche
nell'azienda
della morte

GENOVA Un gruppo di dipendenti della «Carmagnani» - l'azienda di Murtolo squassata due settimane fa dallo scoppio di un deposito di metanolo - ha fatto pervenire ieri ai giornali una lettera di protesta per la chiusura degli impianti ordinata dal sindaco e dal prefetto di Genova all'indomani del disastro. I firmatari dichiarano di avere sofferto moltissimo per la morte dei quattro colleghi uccisi dallo scoppio, ma si dicono anche «certi che non è metanolo sulla strada 110 lavoratori che si risolvono i problemi della sicurezza sul lavoro». La lettera prosegue con alcuni interrogativi critici sull'assetto urbanistico di Murtolo e sulle responsabilità delle amministrazioni che hanno consentito la commissione fra case e impianti a rischio; quindi si conclude con una dichiarazione di fedeltà all'azienda «che si è sempre posta come obiettivo primario l'occupazione delle maestranze ed ha anche cercato di salvaguardare, nel limite della logica imprenditoriale, la esigenze dei propri dipendenti e, certamente, non ha mai pensato di costruire per questi lavoratori un ambiente che producesse pericolo e morte». La lettera reca le firme dei 10 addetti alla filiale di Torino, del 15 di Milano, e di circa 35 degli 85 dipendenti della sede genovese. Il consiglio di fabbrica non l'ha approvata; «perché - affermano i delegati - non contribuisce assolutamente alla ricerca di soluzioni mediate e concrete in questo momento difficile e confuso, i problemi ci sono, è ovvio, ma si tratta di discuterne insieme e non di ignorarli o disconoscere quanto il sindacato sta facendo nell'interesse dei lavoratori e della cittadinanza».

Quale futuro per gli stabilimenti navali?

Sestri, un cantiere «doc»

Salvato dalla chiusura quattro anni fa da una lotta che coinvolse l'intera città, il Cantiere navale di Sestri ponente ha ottenuto il brevetto di qualità «Assurance» dall'American Bureau. Ma del piano di sviluppo messo a punto lo scorso anno dalla Fincantieri, finora, sembra preoccuparsi soltanto il sindacato. O questo disinteresse nasconde un piano di smobilitazione...

ROSSELLA MICHENZI

GENOVA Unico in Italia, e forse in Europa, il Cantiere navale di Sestri Ponente ha ottenuto dall'American Bureau il brevetto di qualità «Assurance». Un riconoscimento prestigioso, attribuito dopo un minuzioso esame delle caratteristiche del cantiere, condotto da ispettori superspecializzati. Lo riferisce, con legittimo orgoglio, Vincenzo Alicino del consiglio di fabbrica, più in generale, il suo discorso verte sulla storia recente del cantiere e sulle nuove lavorazioni assegnate a Sestri dalla Fincantieri. «Nel settembre dell'83 - ricorda Alicino - la Fincantieri stessa, nel quadro della crisi nazionale e internazionale della cantieristica, aveva deciso la chiusura di Sestri; ma la lotta dei lavoratori coinvolse l'intera città e la minaccia venne scongiurata; nel novembre dell'84 si arrivò ad un accordo di salvezza, sottoscritto e garantito dalla Presidenza del Consiglio». L'accordo prevedeva una configurazione mista: il mantenimento di una linea di produzione navale tradizionale e, insieme, lo sviluppo di lavorazioni specializzate nell'off-shore e i sistemi marittimi. Per questo secondo voce, nell'aprile dello scorso anno la Fincantieri ha messo a punto un piano di investimenti nell'ordine dei 40 miliardi di lire. Ma contemporaneamente, ha



Operai al lavoro nello stabilimento Italcantieri

proposto una rigida predefinizione degli organici: mille occupati invece degli attuali mille e 600. Una «clausola» che il sindacato non condivide e non accetta; l'organico - si dice - potrà essere correttamente dimensionato quando il nuovo progetto industriale sarà più esattamente definito. E a questo proposito - aggiunge Roberto Ictea, della Fiom di Sestri - c'è da rimarcare qualche squilibrio: su investimenti e riorganizzazione il piano va avanti spedito, mentre per quanto riguarda progettazione e commercializzazione procede a rilento, o non procede affatto. Cos'è da far sospettare che l'orientamento verso l'off-shore, più che una scelta strategica finisca per rappresentare un ripiego. «Non che i segnali siano tutti negativi - precisa Alicino - ma si sente l'esigenza di una sterzata decisa; dal punto di vista della progettazione, ad esempio, bisogna attrezzare Sestri in maniera da renderlo di fatto il cantiere capofila per i sistemi marini, mentre oggi conta soltanto su una cinquantina di tecnici ed è in grado di operare quasi esclusivamente sul dettaglio».

Sestri capofila, dunque, e non per intero campanilismo, avverte il sindacato; il fatto è che a Genova ci sono tutte le competenze utili a garantire qualità ed economicità delle lavorazioni: dal Cetena all'Italimpianti, dall'Ex Cnr militare all'Elasg e all'Ansaldo, compresa l'Università della Saldatura. Anche per i problemi di mercato il sindacato auspica una Fincantieri più «aggressiva», alla ricerca di commesse in Italia (Iri ed Eni) ed all'estero. «Nell'86 e nell'87 - sostiene il consiglio di fabbrica - la distribuzione dei carichi di lavoro ci ha penalizzato: niente più navi tradizionali, una piattaforma petrolifera commissionata dalla Saipem, un'altra piattaforma ancora in trattativa. Troppo poco, insomma; a meno che il disegno non sia quello di sottodimensionare il carico proprio per motivare la riduzione a mille del

organico». Che cosa propone, allora, il sindacato? Non certo che lavorazioni dirotte su Sestri lavorazioni già assegnate ad altri cantieri, piuttosto si guarda al progetto di espansione del cabotaggio, in discussione in sede Iri nell'ambito del piano generale dei trasporti; in questo campo Sestri si candida a pieno diritto, anche perché con gli investimenti Fincantieri si doterà di una grande officina Umo (Unità di montaggio) in grado di abbattere al massimo i costi di lavorazione e allestimento; e perché è già stata rinnovata l'officina navale con linee automatizzate di pitturazione e sabbatura. «Abbiamo contrattato la

Genova
Si bloccherà
di nuovo
il porto?

GENOVA Sull'orlo della rottura le trattative sulla riorganizzazione della «Rimorchiaton riuniti Spa». E sull'orlo della paralisi, di conseguenza, il porto di Genova, e questa volta si tratterebbe di blocco senza scampo, dal momento che il servizio di rimorchiamento condiziona qualsiasi tipo di ingresso e di movimento nello scalo. È accaduto che l'incontro «decisivo» fra l'azienda e il sindacato, invece di imboccare la strada della preannunciata soluzione - 60 esodi volontari, incentivi e agevolati, invece dei 110 licenziamenti chiesti dalla società su 300 dipendenti - si è interrotto burrascosamente. «L'azienda - spiega Mario Sommariva, della Fil-Cgil - si è arroccata su posizioni inaccettabili, respingendo completamente la nostra ipotesi di gestione del servizio d'altura, rinviando in discussione la parte economica degli esodi, e soprattutto ventilando il declino delle attuali qualifiche professionali. Insomma: è stato tutto un gioco al ribasso: con l'obiettivo di far sottoscrivere al sindacato un vero e proprio protocollo di «disapplicazione» nel settore dello statuto dei lavoratori». Senza contare che, in aggiunta all'atteggiamento provocatorio tenuto al tavolo delle trattative, l'azienda avrebbe anche messo in atto pressioni sui singoli dipendenti caldissimi all'esodo per indurli ad accettare le condizioni padronali. Ieri mattina l'assemblea dei lavoratori sullo stato della trattativa ha registrato punte di tensione altissime; infine è prevalsa, faticosamente, la decisione di verificare un'ultima via d'uscita, offerta dall'Ufficio provinciale del lavoro con un'ulteriore convocazione delle parti per lunedì prossimo, prima di imboccare la via dello sciopero. □ R.M.

Einaudi
Ieri sciopero
Assunti solo
in 170

TORINO I lavoratori della casa editrice Einaudi hanno tenuto ieri due assemblee, mattino e pomeriggio, e sono scesi in sciopero per tutta la giornata in difesa del posto di lavoro di 45 persone. Nella mattinata il pretore capo Eula aveva respinto il ricorso del sindacato contro il commissario straordinario Giuseppe Rossetto che ha retto la casa editrice in questi ultimi quattro anni da quando cioè le fu applicata la legge Prodi sulle aziende in difficoltà. Davanti al magistrato l'avv. Rossetto era stato chiamato perché si dichiarasse «antisindacalista» dei suoi comportamenti in seguito all'aperta violazione degli accordi da lui sottoscritti con il Consiglio di azienda del 1986 e confermati poi nel corso di quest'anno. In base a questi accordi l'azienda Einaudi doveva continuare a trovare occupazione 215 dipendenti tanti quanti vi hanno lavorato in questo ultimo periodo con l'esclusione dei cassintegrati a zero ore. Quando però il commissario straordinario stese il bando dell'asta tenutasi il febbraio scorso, la cifra dei dipendenti da assumere che egli indicò nel documento (Approvato dal ministero dell'Industria che sovrintende alla applicazione della legge Prodi) fu di 170 unità. La nuova proprietà uscita dall'asta, e che ha assunto il nome di Giulio Einaudi Editore, ha ora provveduto all'assunzione dei 170 dipendenti. Dal canto suo il commissario ha inviato le lettere ai lavoratori dell'azienda non assunti: per loro sono previsti 30 mesi di cassa integrazione a zero ore. Durante lo sciopero di ieri i lavoratori dell'Einaudi hanno discusso in assemblea nuove iniziative di lotta, che potrebbero essere attuate anche da oggi. Lunedì 1° giugno è previsto l'insediamento della nuova proprietà della casa editrice. □ R.M.

Deficit commerciale fuori controllo
L'Ungheria alla resa dei conti
l'import ha corso troppo

BUDAPEST. Aumentare le esportazioni per incamerare valuta pregiata, rendere più competitiva e tecnologicamente più avanzato il sistema produttivo: il riformista viene ripetuto sino alla noia. Si parli con ministri, economisti o manager d'impresa, a Budapest non si sente dire altro. Ma non è una parola d'ordine ripetuta meccanicamente: per l'economia ungherese che guarda sempre più ad Ovest e sempre meno ad Est è una necessità fisiologica. Negli ultimi due anni tutte le previsioni economiche sono saltate tanto che il piano quinquennale, predisposto nel 1985, è già in fase di profonda revisione. A settembre ne uscirà uno nuovo, tonero di una pesante stretta. Akos Balassa, direttore generale della programmazione, parla senza mezzi termini di tagli ai consumi, di «sacrifici» per la popolazione in cambio di investimenti per le imprese. «È una scelta difficile - ammette - ma obbligata: non abbiamo altra strada per rimettere in sesto le nostre finanze. Non possiamo continuare a finanziarci dall'estero (ufficialmente il debito netto dell'Ungheria è di 7,5 miliardi di dollari, ma alcune fonti di stampa occidentale accreditano addirittura una cifra doppia, ndr)». Il primo di aprile è finito un periodo di blocchi dei salari durato tre mesi. Improbabile che venga usata di nuovo questa leva per stringere i consumi. I redditi nominali aumenteranno (in particolare quelli dei lavoratori più produttivi) spiega Balassa, ma i prezzi correranno ancora di più: lo scorso anno l'inflazione è stata del 5%; per il 1987 è prevista al 9%.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIO CAMPESATO

Anzi, si tende piuttosto ad additare le cause profonde della crisi al fatto che le riforme non hanno marciato con la dovuta speditezza e che i concetti di efficienza e redditività dell'impresa si sono fatti strada a fatica e non in tutti i settori. «Su una cosa - afferma Balassa - siamo tutti d'accordo in Ungheria: non c'è stata troppa riforma, ma troppa poca».

Una vecchia struttura produttiva

Avanti tutta, allora, con l'obiettivo di trasformare profondamente il sistema produttivo (non solo nuove tecnologie, ma anche abbandono di settori obsoleti e non remunerativi). I problemi, tuttavia, non mancheranno: economici, sociali, politici. Tra il 1979 ed il 1984 l'Ungheria ha conosciuto un boom senza precedenti nel dopoguerra. Ma non ne ha approfittato per trasformare la struttura produttiva, rimasta legata più alle esigenze del mercato interno che alla dinamica della domanda estera, in particolare quella fuori dal Comecon. Di fatto sono stati persi parecchi punti di competitività. Ed è bastata la coincidenza, lo scorso anno, di alcuni fattori negativi quali crollo delle materie prime e del petrolio (l'Ungheria, trasformatrice di greggio, ha avuto

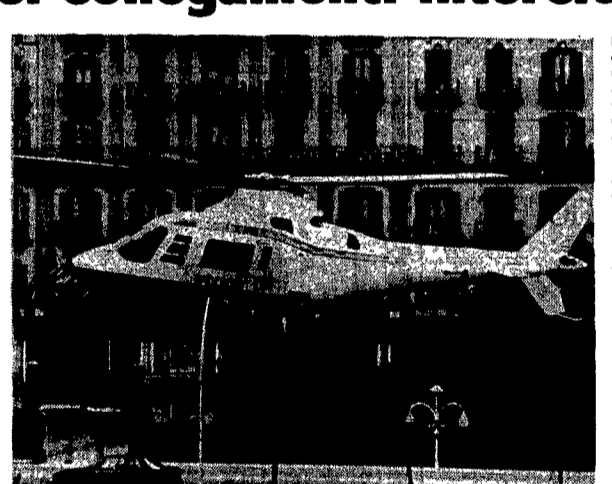
chiusure di aziende e licenziamenti oltre che contenimento del tenore di vita della popolazione. In un paese ufficialmente a disoccupazione zero è un problema del tutto nuovo. Ma già si pensa ad aiuti per i pensionati, le famiglie numerose e i lavoratori che dovranno riconvertirsi in nuove occupazioni. Il tutto con una classe di nuovi ricchi che va sorgendo dopo le prime liberalizzazioni economiche. Tra le tinte grigie dell'economia, infatti, emergono settori per niente in crisi, come quelli legati al commercio privato.

Sacrifici non uguali per tutti

Si è calcolato che in una città come Budapest il proprietario di un ristorante possa guadagnare anche dodici volte il salario di un operaio. È evidente il significato non proprio uguale per tutti che in questi casi la parola «sacrifici» tende ad assumere. Ed anche questo è un problema del tutto nuovo da queste parti. Ecco perché la quadratura dei conti ungheresi assomiglia tanto a quella del cerchio, ma a Budapest guardano avanti con fiducia: di prove ne hanno superate anche di peggiori. Ad esempio, Ferenc Tork, sottosegretario al Commercio estero, si mostra in qualche maniera ottimista: «Nei primi quattro mesi dell'anno la tendenza si è invertita - dice - l'export è cresciuto del 4,5% e addirittura del 2,5% delle importazioni, ma nel corso dell'anno pensiamo di riuscire a parlarci riveduto». Ed è proprio su questi «medi» che si giocherà molto del nuovo corso dell'economia ungherese. Tutto ciò vorrà dire anche

Prodotti avanzati dal Gruppo Agusta per le esigenze dei trasporti del futuro
Con l'elicottero comfort e sicurezza nei collegamenti intercity

Da sempre il trasporto di persone e di merci ha avuto una importanza enorme per lo sviluppo economico, sociale e culturale dell'uomo e, alle soglie del duemila, mentre la società sta vivendo una fase di profonda trasformazione, passando da un modello industriale ad uno sempre più caratterizzato dall'affermarsi di attività terziarie e dalla rapida innovazione tecnologica, viaggiare, comunicare, raggiungere rapidamente i diversi centri urbani si dimostra ancor più importante. Realtà, questa, che determina per i grandi sistemi di comunicazione terrestri, marittimi ed aerei, la necessità di sostanziali modifiche all'attuale loro struttura. Una risposta a tale realtà potrà venire dall'industria aerospaziale, che ha ampiamente dimostrato di possedere tutte le risorse umane e materiali sufficienti a partecipare alla ricerca, allo sviluppo, alla produzione e alla commercializzazione della maggior parte dei sistemi di comunicazione attualmente impegnati e necessari ad integrare e migliorare il sistema dei trasporti. Per quanto riguarda il trasporto a corto e medio raggio, l'elicottero, superata la sua fase pionieristica e grazie agli enormi progressi registrati in questi ultimi anni, si propone come il mezzo più idoneo a soddisfare le specifiche esigenze. Non solo, ma grazie alle sempre più sofisticate tecnologie impiegate sia nella meccanica, che nei materiali, l'elicottero rappresenta uno dei mezzi chiave per risolvere i problemi che nel settore dei trasporti si determinano in futuro. Aree metropolitane come quelle prefigurate di Torino-Milano, e di Venezia-Padova-Treviso-Vicenza, o di Roma e il suo hinterland, e comunque integrate da interessi produttivi ed economici e caratterizzate al loro interno da centri più o meno densamente popolati, richiedono un collegamento rapido per un flusso moderato di passeggeri, che non



può essere soddisfatto dagli attuali trasporti terrestri e aerei. La soluzione elicottero appare la più appropriata e, sul piano delle infrastrutture, la meno costosa, in quanto esso può atterrare e decollare da superfici imparate e di ridotte dimensioni. L'obiezione che l'elicottero sia poco competitivo per quanto riguarda i costi, può essere facilmente ribattuta monetizzando i concetti di rapidità, confort e sicurezza e tenendo conto che le infrastrutture necessarie sono limitate. L'industria elicotteristica italiana, concentrata nel Gruppo Agusta, sviluppatasi inizialmente sulla base di licenze americane, ha successivamente realizzato una propria capacità di progettazione e costruzione, affermandosi validamente sui mercati internazionali per la competitività e per il livello tecnologico espresso dalle proprie realizzazioni. Tra queste una menzione particolare merita l'A 109, le cui caratteristiche di sicurezza e di affidabilità, di comfort e di velocità, gli hanno consentito di affermarsi non solo sul mercato italiano, ma anche sui mercati particolarmente esigenti quali quello americano e nipponico. Negli Usa operano già 90 elicotteri A 209, soprattutto per il trasporto esecutivo, per società di aerotaxi e per gruppi ospedalieri, che utilizzano nella versione eliambulanza. Quest'ultima è una versione originale realizzata dal Gruppo Agusta, con la quale la Società ha notevolmente innovato il sistema del trasporto d'urgenza. L'A 109, infatti, non solo garantisce un trasporto in condizioni ottimali e di massimo comfort e sicurezza, ma grazie ad un completo kit sanitario, consente di praticare a bordo dell'elicottero i primi interventi medici d'urgenza. In Italia l'A 109 è prevalentemente impiegato per uso privato, tuttavia la sua capacità di accomodare sette passeggeri gli consente di rispondere alle esigenze del trasporto di terzo livello. In questo segmento di tra-

sparto l'Agusta è presente con due elicotteri che proprio grazie alle loro caratteristiche tecniche potranno essere impiegati per collegamenti civili e commerciali. Si tratta dell'Eh 101, l'elicottero sviluppato congiuntamente da Agusta e Westland e dell'Ab 412. Eh 101 è un elicottero che, prodotto in collaborazione paritetica con la società inglese Westland, può trasportare 30 passeggeri, è stato realizzato privilegiando la sicurezza e l'affidabilità e ottimizzando la manutenzione ed i costi d'esercizio. L'Eh 101, che entrerà in servizio alla fine degli anni 80, ha tutte le potenzialità per affermarsi nel settore del trasporto aereo commerciale e civile a breve raggio, offrendo ad operatori ed utenti caratteristiche di esercizio comparabili a quelle di un moderno aereo convenzionale. Proprio per queste doti l'Eh 101 potrà rispondere anche ad esigenze turistiche, permettendo rapidi e facili collegamenti non solo con località poco accessibili, ma soprattutto con quelle isole prive di aeroporti e per raggiungere le quali oggi si impiegano uno o più giorni di traversata in mare. Analogo discorso per l'Ab 412, un elicottero a 15 posti che utilizza parecchie innovazioni tecnologiche e progettuali che gli consentono migliori prestazioni, maggiore comfort sia per l'equipaggio, che per i passeggeri ed una più elevata e ridotta manutenzione. Nel rispetto della sua tradizione e della continua esigenza di rinnovamento e di innovazione, il Gruppo Agusta è particolarmente attento anche agli sviluppi di quelle nuove tecnologie che troveranno impiego nella generazione degli aeromobili degli anni 90. In quest'ottica l'Agusta ha destinato negli ultimi anni notevoli risorse all'acquisto di umane, in un valore e in un numero sempre crescente. Il progetto sul quale sono rivolte le attenzioni non solo del Gruppo Agusta, ma dell'intera industria aeronautica europea, è costituito dall'Eurolar (European Future Advanced Aircraft), un aeromobile dotato di due motori basculanti, disposti alle estremità delle due semiali ed in grado di assicurare il decollo verticale e di passare, mediante la rotazione dei rotori al volo di crociera. A un livello, quindi, nel quale la tecnologia elicotteristica raggiungerà le sue massime espressioni. Rispetto all'elicottero, il nuovo velivolo sarà caratterizzato da una velocità superiore (oltre 400 km/h), da un maggior campo d'azione o dalla capacità di trasportare un carico pagante, civile o commerciale, superiore. Il convertiplano, pur mantenendo le peculiarità dell'elicottero quale il decollo e l'atterraggio verticali, garantisce una rapidità di spostamento analoga a quella dell'aeroplano e rappresenta, pertanto, il mezzo d'elezione per il trasporto civile degli anni 2000. Il velivolo, infatti, può trovare impiego, tra l'altro nei collegamenti a medio raggio, nei trasporti in zone urbane ad alta densità e nelle piattaforme off-shore.