Borsa
+ 0,64
Indice
Mib 945
(-0,5
dal 2-1-1987)

Lira
Leggero
rialzo
su tutte
le monete
dello Sme

Dollaro
Lieve calo
rispetto
a venerdì
(a Milano
1338 lire)

ECONOMIA & LAVORO

I «cobas» dei macchinisti hanno ottenuto adesioni tra il 70 e il 90%

Le Fs paralizzate dallo sciopero

Lo sciopero di 24 ore indetto dai comitati dei «macchinisti uniti» terminato ieri alle 16 ha praticamente paralizzato il traffico ferroviario sull'intero territorio nazionale. Hanno aderito alte percentuali di macchinisti, dal 70 al 90%. La rete di collegamenti automobilistici ha alleviato solo alcune situazioni locali. Le conseguenze si sentiranno ancora nei prossimi giorni.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Già duramente provato dall'ondata di caldo e dalla pressione dell'esodo il sistema ferroviario italiano è andato definitivamente in collasso tra ieri e domenica per lo sciopero di 24 ore proclamato dai coordinamenti dei «macchinisti uniti», ma attuato da una larga parte di aderenti ai sindacati confederali e ai tradizionali sindacati autonomi. Infatti nonostante il no di Cgil Cisl e Uil, nonostante il ritiro dell'azione di lotta da parte degli autonomi Fisafs, dalle 16 di domenica alle 16 di ieri i treni si sono fermati, lasciando ad attenderli nelle *stazioni folle inferocite di cittadini appiedati.*

Secondo la direzione delle Ferrovie ha viaggiato il 40% dei treni a lunga percorrenza, il 26% dei locali, il 7% dei merci, con un'adesione del 70% dei macchinisti. Percentuale che salì al 90% secondo i dati forniti dai «Cobas» della rotaia. Ma sta di fatto che, come tutte le volte che sciopera una parte consistente dei macchinisti, la paralisi è divenuta presto quasi totale. In pratica sono partiti soprattutto i treni con alla guida i giovani di leva del Genio ferrovieri dell'esercito. Anche la rete di collegamenti sostitutivi a mezzo autobus si è rivelata nettamente insufficiente, ed è stata travolta dalla pressione dei pendolari e dei villeggianti.

I dipartimenti più colpiti sono quelli di Roma, Napoli, Firenze, Ancona, Torino e Verona, ma anche negli altri si sono accumulati ritardi e ingorghi *tali per cui le conseguenze* dell'agitazione si stanno facendo sentire ben oltre la conclusione dello sciopero. Ma veniamo alla situazione nei compartimenti principali. A Roma era prevista la partenza solo per 18 treni, e oltre alle cancellazioni hanno pesato gli spostamenti dei pochi

treni in transito alle stazioni di Roma Tiburtina e Ostiense.

A Milano i comitati hanno raccolto una delle adesioni più basse, per la scarsa credibilità dei coordinatori, autori in passato di agitazioni per i trasferimenti che non ebbero successo, ma è bastato il 50% di aderenti per paralizzare lo *scalo milanese.*

Nel compartimento di Bologna hanno scioperato mediamente il 60-65% dei macchinisti: 43% a Bologna San Donato, 75% a Bologna Centrale, 98% a Parma, 90% a Rimini, 54% a Piacenza. Si sono mossi meno del 10% dei treni; solo il traffico locale è stato sostituito da linee di pullman.

A Bolzano hanno viaggiato regolarmente solo i treni internazionali. I convogli provenienti da Roma hanno avuto ritardi fino a due ore. In Veneto si è astenuto oltre l'80% dei macchinisti. Sono partiti da Venezia 45 treni a lunga percorrenza su 67, 10 treni locali su 135 e due merci su 67. A Verona 29 su 65, 18 su 106 e uno su 104.

In Liguria, secondo i «Cobas» hanno aderito al 98% i depositi di Brignole e Rivarolo, al 93% Ventimiglia e al 90% Novi Ligure e Savona.

In Abruzzo lo sciopero ha bloccato oltre l'80% del movimento in partenza e in transito, ma in alcuni scali, come Pescara e Sulmona, l'adesione riguarda il 90% degli addetti

In Puglia, il compartimento di Bari, che comprende l'intera regione, è stato quasi completamente bloccato. I cinque capoluoghi di provincia sono stati collegati da corse automobilistiche. A Lecce i treni partiti da Milano e Torino la sera precedente sono arrivati con ritardi intorno alle tre ore. Molo alte, anche se non vengono precisate, le adesioni nel compartimento di Reggio Calabria.

Stile Fiat all'Alfa Lancia

Denunciati e licenziati nove esponenti di Democrazia proletaria

MILANO. La direzione Alfa Lancia ha deciso di adottare fino in fondo lo stile Fiat, quello degli anni duri, e ha denunciato alla magistratura e licenziato nove esponenti di Democrazia proletaria. Denuncia e licenziamento (quest'ultimo non ancora ufficiale ma certo) sono la conseguenza di un episodio dei primi di luglio, quando i nove, secondo la Fiat, sono entrati illegittimamente nei locali dell'Ufficio rapporti con il personale del Personale interrompendo il lavoro e disturbando gli addetti. Questo ufficio ha il compito di chiamare i lavoratori per sollecitare le dimissioni *incentivate o comunicare gli* spostamenti all'interno del gruppo ed è sempre stato criticato dai lavoratori e dal sindacato per i metodi «sbrigativi» con cui era condotto. Tanto che dopo una segnalazione del sindacato all'Assolombarda venne inviato un dirigente da Torino per migliorarne l'immagine. Ai nove demoproletari, tra cui alcuni assai noti in fabbrica, come Corrado delle Donne e Renzo Canavesi era già stato contestato il fatto, come prevede lo statuto dei lavoratori. Ma pare che non avessero ritenuto di coinvolgere il sindacato per un ricorso. Ora la mazzata della denuncia alla pretura di Rho e della lettera di licenziamento, che segnala come l'azienda abbia deciso di utilizzare i fatti di luglio per inaugurare anche ad Arese un clima di ferra disciplina. Della notizia si sta discutendo anche in casa Fiom, con la preoccupazione che la «sanzione esemplare» per questo episodio preluda a una politica di rappresaglie più complessiva. Per questo nella riunione dell'esecutivo che si terrà oggi quasi certamente verrà proposta un'ora di sciopero per tutto lo stabilimento. Da Dp per ora non sono venute prese di posizione ufficiali.

Usa-Europa Pare inevitabile la «guerra della pasta»

La «guerra della pasta» fra Usa e Cee sembra ormai inevitabile, perché le posizioni dei due negoziatori, il commissario della Comunità Willy De Clerc e l'americano Clayton Yeutter restano distanti. In assenza di un accordo, gli Stati Uniti imporranno, a partire da agosto, misure protezionistiche contro l'import di pasta europea.

Sostegni pubblici Anche la Renault nel mirino della Cee

Non è solo la Fiat ad essere nel mirino della Comunità europea per gli aiuti pubblici, diretti e indiretti, ricevuti per comprare dallo Stato l'Alfa. La commissione europea infatti ha aperto un'inchiesta sui finanziamenti ricevuti fra il 1985 e il 1987 dalla Renault

Nel settore auto partono i rinnovi contrattuali Usa

Si sono aperte ieri negli Usa le trattative sindacali per il rinnovo contrattuale nei due colossi automobilistici Ford e General Motors. Questa volta il sindacato (Uaw) sembra intenzionato a ricordare ai dirigenti delle società, in particolare alla Ford, gli utili elevattissimi ottenuti nei primi sei mesi dell'anno.

Opec: nel 1986 sono crollate le entrate

Il «controscock petrolifero» del 1986 è stato pagato dai paesi Opec con un dimezzamento delle entrate: esse sono passate infatti dai 127,8 miliardi di dollari del 1985 ai circa 75,6 miliardi di dollari dell'anno passato. Il paese che ha subito più di tutti le conseguenze della politica di difesa del prezzo è stato l'Arabia Saudita.

E intanto le importazioni dall'Ocse dimezzeranno

La riduzione delle entrate petrolifere si è pesantemente riflessa sulla bilancia corrente dell'Opec che, a partire dal 1982, ha iniziato a segnare valori negativi: meno 22 miliardi di dollari nel 1982; meno 21 nel 1983; meno 7 nel 1984; meno 32 nel 1986. Di conseguenza anche le importazioni dell'area si sono ridotte, nel 1986, di 12 miliardi di dollari, di cui circa 7 miliardi per minori importazioni dall'area Ocse.

MARCELLO VILLARI

E Cgil, Cisl, Uil criticano le Ferrovie interrogandosi sul malessere dei lavoratori

MILANO. I macchinisti dei «cobas» esultano per l'esito superiore a ogni aspettativa. Si riuniranno nella prossima settimana a Roma per decidere nuove iniziative. La prima dovrebbe essere una manifestazione nazionale sotto il ministero dei Trasporti agli inizi di settembre, cui seguirebbero, in caso mancato accoglimento delle richieste scioperi più serrati.

Il segretario generale della Cisl trasporti Gaetano Arconti ha chiesto a Cgil e Uil un incontro per esaminare le ragioni dei macchinisti: «Il malcontento ha radici reali, va valutato all'interno dell'ipotesi di accordo già siglata». Molto prudente la risposta Uil: «L'incontro non deve riguardare solo i problemi dei macchinisti, ma anche i disagi della collettività». La Uil insiste poi sulla necessità – dice il segretario confederale Fontanelli – di un intervento legislativo che recepisca i codici di autoregolamentazione, prevedendo sanzioni per i trasgressori, individuali e collettive.

Ma su questo punto Cisl e Cgil hanno confermato il loro orientamento nettamente contrario. Eraldo Crea, numero due della Cisl, considera un ricorso alla legge pericoloso e non risolutivo. Luciano Mancini, segretario generale della Filt Cgil, addirittura sospetta che il gruppo dirigente dei «cobas», lavorino in sostanza per favorire una legge sullo sciopero.

Su una cosa i tre sindacati confederali non hanno dubbi (anche se la Cisl è però «tiepida»): sul giudizio negativo da dare a proposito dell'operato dell'Ente ferrovie, che in questi mesi non ha saputo dar segni di rinnovamento imprenditoriale. «A settembre – dice Mancini – presenteremo all'Ente il conto. Per ora va detto a chiare note che il consiglio di amministrazione segna il passo».

La Confindustria chiede più deregolamentazione per le assunzioni

Occupazione: ma Patrucco guarda all'Europa o al Terzo mondo?

Un mercato del lavoro «deregolamentato»: ecco ciò che sogna Carlo Patrucco, vicepresidente della Confindustria. Ieri è «calato» a Bologna per «benedire» un'iniziativa della Federazione emiliano-romagnola dell'industria nel corso della quale si è dato un giudizio positivo sui contratti di formazione-lavoro. Patrucco ha colto l'occasione per lanciare messaggi a Goria e al futuro ministro del Lavoro.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIOVANNI ROSSI

BOLOGNA «Sono d'accordo con Goria quando, a pagina 18 del suo programma di governo, parla di part-time e flessibilità del mercato del lavoro». Carlo Patrucco non ha esitazioni, il nuovo pentapartito che si profila all'orizzonte gli piace. Il vicepresidente della Confindustria, delegato alle relazioni sindacali, ha un messaggio anche per il futuro ministro del Lavoro che, a quanto pare, sarà il socialista Rino Formica. «Sarà chiamato a dare nei fatti e non solo a parole dimostrazione di modernità e riformismo vero». E lascia intendere che la prospettiva non gli displace poiché Formica da ministro del Commercio con l'estero «si è mosso sulla strada della deregolamentazione valutaria». Questo si chiama parlar chiaro: l'obiettivo è una *deregulation* che ci renda più «europei», introduca altri strumenti di «flessibilità del mercato del lavoro». Vale a dire i contratti di formazione lavoro vanno bene, ma non bastano, ci vogliono «anche i contratti a termine».

Tutto questo, Carlo Patrucco l'ha detto a Bologna, dove la Confindustria regionale ha presentato alla stampa, ieri, un proprio bilancio dei contratti di formazione da cui risulta che per gli industriali questo istituto da «centrato pienamente l'obiettivo per il quale era stato studiato». Il 91% dei contratti viene trasformato in rapporto di lavoro a tempo indeterminato: questo in Emilia-Romagna. Ma altrettanto avviene in Piemonte, ed è di poco inferiore la percentuale positiva in Lombardia.

Alla Confindustria non basta. Il presidente regionale, Francesco Massari, ha chiesto nuovi strumenti che rispondano sempre più a «caratteristiche di certezza, automaticità e celerità di applicazione».

Patrucco si è pronunciato contro la «logica vincolistica degli interventi verso il Mezzogiorno» facendo riferimento, tra l'altro, a quelli previsti nel campo dell'occupazione. A quest'ultimo proposito, c'è da registrare un giudizio critico della Cisl nazionale su come procede l'applicazione della legge 113 del 1986, che prevede l'attivazione di 40.000 contratti di formazione lavoro, di cui la metà nel Mezzogiorno, per i giovani disoccupati che siano iscritti alle liste da almeno un anno.

Finora, i contratti attivati sono 14 096, mentre i progetti presentati a tutto giugno, dopo quattro proroghe, sono stati circa 21.000. Secondo la Cisl «una quantità non indifferente di proposte avanzate dalle imprese sono state rinviate dal nucleo di valutazione (che è composto dalle parti sociali, dall'Isfol e dai ministeri del Lavoro e del Tesoro - ndr), perché di modesta o inesistente qualità, di bassi profili professionali, di insufficiente formazione». «Le risorse impiegate – ha detto, all'agenzia *Ansa*, il segretario confederale della Cisl, Giorgio Alessandrini – non sono indifferenti (lo Stato si è accollato il costo di 201 miliardi di lire - ndr), perciò si fa pressante l'esigenza, per i contratti previsti da questa legge 113 e per i 237.000 contratti previsti dalla 863, di continuare un'azione di monitoraggio e di verifica degli effettivi risultati sul piano dell'aumento e della qualificazione dell'occupazione».

Lo scarto tra programmi presentati e approvati è spiegato, secondo Alessandrini, dalla «disinvoltura delle aziende che intendono utilizzare i contratti di formazione lavoro solo in termini di flessibilità e di accaparramento di risorse».

Fiat-Alfa, affare irregolare? La Cee vuol vederci chiaro

ROMA. La Cee aprirà domani un'inchiesta sull'acquisto dell'Alfa da parte della Fiat: lo hanno confermato ieri fonti ufficiali di Bruxelles. L'inchiesta significherà in pratica una richiesta ufficiale di informazioni alle autorità italiane al fine di valutare se l'operazione sia stata finanziata dallo Stato, nel qual caso si sarebbe contravvenuto alla politica sulla concorrenza della Cee. Si tratta, in sostanza, di una verifica della compatibilità dell'operazione con l'articolo 93 del trattato di Roma che stabilisce appunto che non vi possano essere aiuti pubblici in contrasto con le regole del mercato comune Le informazioni a cui la commissione sembra interessata riguarderebbero il prezzo pagato dalla Fiat per comprare l'Alfa dall'Iri e il ripianamento dei debiti dell'Alfa con fondi pubblici per il biennio 1984-85. Come si ricorderà la Fiat pagò 400 miliardi di lire per acquisire il controllo del 100% dell'Alfa, mentre la Ford, secondo il «Financial Times», avrebbe offerto per il 20% della casa milanese 340 miliardi di lire, avendo in programma di acquisire in tre anni il controllo completo del gruppo automobilistico italiano.

Comunque, a quanto si apprende, è già in calendario un incontro fra esperti per l'11 settembre a Roma. Intanto, la commissione Cee invierà una lettera al governo italiano con la richiesta appunto di maggiori informazioni. Se, alla fine dell'inchiesta, si dovesse confermare l'esistenza di un'infrazione alle regole della concorrenza, la commissione potrebbe chiedere la soppressione o il rimborso dell'aiuto statale.

Anche l'Olivetti è nel mirino della Cee per aiuti pubblici a progetti di ricerca. Insomma, il massiccio sostegno statale diretto e indiretto, di cui godono le aziende italiane, a Bruxelles comincia a disturbare.

Crisi Piaggio: risposte solo antioperaie

Le lettere minatorie non hanno avuto effetto, o meglio: hanno provocato l'effetto contrario. Per reagire al tentativo di disgregazione della forza sindacale, di intimidazione dei lavoratori, oltre il 70% dei piaggisti ha partecipato allo sciopero, ieri mattina alle 9, con manifestazioni davanti ai cancelli per chiedere all'azienda precisi impegni per lo sviluppo del gruppo, colpito da una forte crisi.

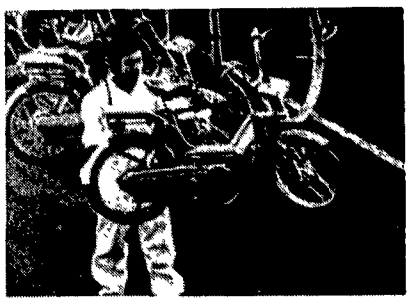
DAL NOSTRO INVIATO
ILARIA FERRARA

PONTEDERA. Molti sono interessati a fianco dei lavoratori: i parlamentari della circoscrizione, Luigi Bulleri per il Pci, Giacomo Maccheroni per il Psi, il consigliere regionale dc Turini, il presidente della Provincia Osvaldo Tozzi, il sindaco di Pontedera Carletto Monni. C'erano i gonfaloni della provincia e di tutti i comuni del circondario, la cui principale fonte di occupazione è proprio la Piaggio. Un segnale importante di ripresa del movimento, ma anche un sintomo inquietante della gravità della situazione ricordate da Alfonso Di Sandro, del consiglio di fabbrica, e Franco Barani, della Fim. Nessuno nasconde la preoccupazione per quello cheaccadrà a settembre, con la verifica della situazione produttiva, fissata per il 4. Già adesso più di mille lavoratori sono stati dichiarati «in esubero», mentre ne restano ancora mille in cassa integrazione a zero ore. E il fantasmatico piano di ristrutturazione, di cui si parla da quasi quattro anni, è ancora nel mondo delle idee, dove fluttua anche il progetto del «quadriciclo»: un motociclo a quattro ruote da poter guidare anche senza patente inserito grazie alla potenza della lobby Piaggio nella legge sulla motorizzazione, approvata nell'86. Ma il progetto del veicolo che dovrebbe risollevare le sorti dell'azienda, non è stato ancora tracciato.

In una situazione che sembra volgere verso la rovina, la Piaggio sogna con nostalgia gli anni 50-60, quando la Vespa tirava e faceva parte del costume nazionale e internazionale le relazioni sindacali erano nettamente a favore dell'azienda che sembra voler reimporre non già lo sviluppo produttivo, ma la mancanza di democrazia negli stabilimenti, i provvedimenti disciplinari, i ricatti e le relazioni dirette, cercando di scavalcare il sindacato. È quanto sta avvenendo in questo luglio bollente, a conclusione di due mesi di agitazione per la vertenza sul salario, mobilità e orario alla quale l'azienda si è rifiutata addirittura di rispondere Alla richiesta sindacale di un incontro ha affisso una lettera in bacheca dichiarando l'indisponibilità a qualsiasi discussione su questi argomenti, a suo dire già in tutto definiti dal contratto nazionale (cosa niente affatto esatta).

Così, alle successive ore di sciopero la Piaggio ha risposto inviando lettere per annunciare sanzioni disciplinari: «Le contestiamo che, nonostante la precedente lettera del 16/7 in costanza di una astensione dal lavoro, lei ha organizzato nuovamente una riunione illegittima in un luogo non autorizzato e in un reparto diverso da quello di sua appartenenza, violando le disposizioni di legge e di contratto. Intendiamo pertanto prendere provvedimenti disciplinari nei suoi confronti... ecc...». Nel frattempo, è andata avanti la politica degli aumenti e delle gratifiche individuali, insieme a minace più o meno velate («ti serve qualcosa? vieni da noi cosa ci vai a fare dal rappresentante sindacale?...»). Un clima pesante, un tentativo evidente di divisione, magari per far passare meglio, a settembre, nuove ipotesi di ristrutturazione.

«La Vespa non va più» è la giustificazione, formalmente ineccepibile; di Vespe 125 se ne producono ormai solo 80 al giorno, il minimo per non chidere la lavorazione, ma non se ne vendono; di Vespini 50 Pk, il prodotto che tira di più, è prevista ancora soltanto una settimana di lavorazione, a settembre. Il settore delle parti staccate ha perso una commessa con l'India, riducendo la forza lavoro impiegata da 80 a 6 addetti circa. Ma che cosa ha fatto finoras la Piaggio per evitare questa situazione? Possibile che un'azienda leader in Europa, la maggiore dell'Italia centro-meridionale, un capitale di tecnici e competenze, si sia ridotta a presentare sempre gli stessi modelli, che ormai non soddisfano più neppure il



Terzo mondo? L'ipotesi che circola, allora, è quella di un disimpegno del gruppo Fiat, frutto di una mega-spartizione del mercato, d'accordo con i giapponesi: questi non insidiano il mercato delle quattro ruote, in cambio la casa torinese sgombra il campo per la penetrazione europea dei giapponesi nel settore due ruote già i colossi nipponici hanno acquistato la Peugeot due ruote e la Motobecane, in Francia. E magari, il prezzo da pagare sarà il taglio di un futuro «ramo secco», come sembra avviato a diventare, se le cose continuano così, la Piaggio di Pisa e Pontedera. Con buona pace dei seimila posti di lavoro diretti più tuto l'indotto.

Ecco la ristrutturazione: 6mila posti in meno ma dopo tre anni il «piano» non c'è ancora

Nel dicembre '80 c'è il blocco del turn-over. La Piaggio conta allora 12mila dipendenti. Da quel momento non verrà assunto più nessuno. Iniziano invece i pensionamenti, i pre-pensionamenti, le incentivazioni al licenziamento. Nell'84 la botta più forte: viene dichiarata la crisi aziendale e di colpo 3500 lavoratori finiscono in cassa integrazione. Dall'80 ad oggi sono complessivamente 6mila i posti di lavoro persi; si perde anche una grande forza del partito e del sindacato, con la fuoriuscita di molti quadri e attivisti. Sempre nell'84, la Piaggio s'impegna a presentare un piano di ristrutturazione. Il governo appoggia la risoluzione della commissione Industria della Camera, nel luglio '84: quella cioè di un'indagine di mercato per la presentazione di un piano di impresa e diversificazione produttiva. Intanto, grazie alla legge 46/82 sull'innovazione tecnologica, la Piaggio prende 41 miliardi di contributi pubblici. Non sarà questo l'unico favore che gli fa lo Stato: basti pensare all'uso massiccio della cassa integrazione straordinaria e dei pre-pensionamenti, l'ottenimento dei finanziamenti Cee sulla formazione professionale, le misure «protezionistiche» che difendono la produzione nazionale di motoveicoli, più due provvedimenti legislativi a favore della Vespa 50 e del Motofurgone. Ma il famoso impegno del piano, riconfermato più volte da ministri e sottosegretari, non è stato ancora rispettato. Intanto il gruppo si è arricchito di nuove partecipazioni.