

Statali
Costo medio
per ciascuno:
33 milioni

ROMA. Costa circa 33 milioni l'anno lo «stale» tipo. Ma ci sono grandi differenze geografiche che potrebbero spingere tutti gli impiegati pubblici a cercare lavoro nelle Puglie: guadagnerebbero quasi 40 milioni l'anno, mentre la Basilicata elargisce appena una trentina di milioni. Il calcolo è della Corte dei Conti che lo pubblica nella relazione al parlamento sulla finanza degli Enti locali, con i risultati d'una indagine dell'ultimo biennio per quantificare la voce di spesa che «ha la maggior incidenza percentuale nella spesa corrente». Ebbene, il costo medio a testa nel 1989 è stato pari a 33,37 milioni (oltre 2,5 milioni al mese).

Torino, sale la rivolta di «Essere sindacato»

Passare all'opposizione nel sindacato con atti aperti, promuovere nel maggior numero possibile di luoghi di lavoro una consultazione vincolante sull'accordo del 31 luglio e dichiarare alle controparti padronali che non si accetta il blocco della contrattazione aziendale. Sono le principali indicazioni emerse ieri a Torino da un'affollata assemblea della minoranza Cgil, presente Fausto Bertinotti.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Non solo «negativo», ma «illegittimo». È il giudizio che «Essere sindacato» dà dell'accordo del 31 luglio, con cui si apre un documento approvato ieri quasi all'unanimità da oltre 600 militanti e quadri sindacali piemontesi che hanno affollato il salone della Camera del Lavoro di Torino. Da questo giudizio discende la scelta della minoranza della Cgil di passare all'opposizione aperta all'interno del sindacato e di ritenersi svincolata dalla disciplina di organizzazione. «Un sindacato è democratico», ha sostenuto il leader della minoranza, Fausto Bertinotti, «sia davanti alle telecamere della Rai che da

vanti all'assemblea - quando accetta una disciplina fondamentale, quella dei lavoratori che gli danno il mandato. Se la maggioranza di un sindacato rompe questa disciplina, viola il mandato congressuale e lo stesso statuto della Cgil, allora diventa un atto necessario ribellarsi all'arbitrio, praticare come obiettivo il ripristino della democrazia nel rapporto con i lavoratori. La scelta di fare dovunque sia possibile una consultazione vincolante dei lavoratori, iscritti e non al sindacato, con tanto di voto depositato nelle urne, e di pubblicizzarne i risultati, è la prima conseguenza operativa di questa impostazione. «Essere sinda-

cato» promuoverà la consultazione. La farà dove è maggioranza, ed in Piemonte questo vorrà dire in molte realtà: nel dibattito di ieri infatti sono intervenuti i segretari di due importanti Camere del Lavoro, Lorenzo Castoldi di Novara e Claudio Caron di Asti. Tenterà di farla dove è minoranza, anche proponendosi come punto di raccolta e di sostegno per tutti quei gruppi di delegati e lavoratori che promuoveranno consultazioni auto-organizzate.

Altre decisioni operative per dare «gambe» e visibilità all'opposizione sono state assunte, sulla base delle proposte presentate nelle relazioni da Fausto Bertinotti e da Bruno Lattanzi. Consigli di fabbrica, strutture di categoria e comproprietari sono state invitate a «riappropriarsi della loro sovranità negoziata», inviando come primo atto una lettera alle rispettive Unioni Industriali per dire che non si atterranno al blocco della contrattazione aziendale e promuoveranno iniziative di lotta.

Il dibattito ha suggerito altre forme di protesta. Alcune organizzazioni di fabbrica stanno già attuando il «congelamento delle quote sindacali», versandole su un conto corrente anziché inviando alla Cgil. Sono state proposte assemblee autoconvocate e una grande manifestazione a Torino. Bertinotti ha ipotizzato persino un referendum sul concetto di «sindacati maggiormente rappresentativi» contenuto nello Statuto dei Lavoratori, «una rendita di posizione che si traduce in legittimazione permanente degli attuali ceti dirigenti». Un problema non impopolare è considerato l'uscita della minoranza dagli organismi esecutivi: sarà discusso con delegati ed iscritti, «anche» dice il documento votato - per rendere loro conto del mandato dato al congresso. Il problema fondamentale che si è posto, anche con queste scelte, l'assemblea, è quello di combattere la sfiducia, la passività, l'abbandono tenuto di tanti militanti. «In fabbrica», ha raccontato Pas-



Fausto Bertinotti

raffiori - prima delle ferie i lavoratori venivano incontro, ti facevano domande. Adesso invece regna il silenzio, e quando parlano ci dicono che siamo come gli altri». Nessuna concessione ad ipotesi di scissione: «Gramsci nell'Ordine Nuovo - ha concluso il suo intervento Bertinotti - definiva «mandarini» i dirigenti sindacali riformisti dell'epoca, che in comune avevano l'immobilità ed il disprezzo sostanziale dei lavoratori. Ma lo stesso Gramsci diceva che i comunisti non si fanno il «loro» sindacato, stanno nel sindacato generale finché è riformabile».

raffiori - prima delle ferie i lavoratori venivano incontro, ti facevano domande. Adesso invece regna il silenzio, e quando parlano ci dicono che siamo come gli altri». Nessuna concessione ad ipotesi di scissione: «Gramsci nell'Ordine Nuovo - ha concluso il suo intervento Bertinotti - definiva «mandarini» i dirigenti sindacali riformisti dell'epoca, che in comune avevano l'immobilità ed il disprezzo sostanziale dei lavoratori. Ma lo stesso Gramsci diceva che i comunisti non si fanno il «loro» sindacato, stanno nel sindacato generale finché è riformabile».

Stop al cromo nella fabbrica dei tumori

ROSSELLA MICHIEZI

GENOVA. Ci hanno provato ostinatamente gli ambientalisti, in lotta contro la cromatura del litorale. Ci hanno provato, in questi ultimi dieci anni, le amministrazioni comunali di Arenzano e di Cogoleto per lo «squilibrio» fra occupazione ed ecologia. Ci ha provato la magistratura, processando la fabbrica per i tumori fra i dipendenti e condannando il padrone per omicidio colposo. Adesso, a mettere «ko» la Stoppani di Cogoleto ci sta riuscendo la Russia. Dall'ex Unione Sovietica - che in passato li utilizzava in proprio per gli acciai speciali della produzione bellica - si stanno rovesciando sul mercato internazionale tonnellate e tonnellate di semilavorati al cromo a prezzi stracciati, e così la fabbrica del cromo nostrana, dopo ottant'anni di prospera attività in regime di quasi monopolio europeo, chiuderà per tre mesi e metterà in cassa integrazione i 160 dipendenti. Già alla fine di luglio l'azienda aveva comunicato ai sindacati che a ottobre sarebbe partita la cassa integrazione; finite le ferie, la sorpresa della chiusura anticipata di trenta giorni, per l'aggravarsi - sostiene la Stoppani - della situazione del mercato. Il sindacato e i lavoratori, presi di contropiede, protestano; «non sappiamo neppure con precisione - denuncia il consiglio di fabbrica - quanti di noi resteranno a casa, quindi abbiamo chiesto un incontro urgente». Si parla di «cassa» a turni di tre

mesi per tutti i dipendenti, ma tra le maestranze si è diffuso il timore che l'azienda intenda eliminare una parte della lavorazione acquistando proprio i semilavorati della concorrenza. Scelta che gioverebbe all'ambiente ma, sottolinea il sindacato, non all'occupazione. Oltretutto c'è un accordo recente tra la Stoppani, i Comuni di Arenzano e Cogoleto, la Regione Liguria e la Provincia di Genova, per un programma decennale di bonifica interna ed esterna alla fabbrica garantendo l'attuale livello occupazionale. Accordo che aveva sedato dieci anni di conflitti a vari livelli, compreso un referendum popolare sulla permanenza della fabbrica che si era concluso con la vittoria dei «sì» (la Stoppani vada via) ad Arenzano e la vittoria dei «no» a Cogoleto (dove vive la quasi totalità dei dipendenti). Resta da aggiungere che ultimamente la Stoppani è tornata nel mirino della magistratura: il sostituto procuratore della Repubblica Vito Monetti, già pubblico ministero nel processo concluso un anno fa, ha riaperto l'inchiesta sulla fabbrica di garanzia al proprietario Plinio Stoppani e ai sette direttori succedutisi alla guida dello stabilimento dal 1983 al 1990; alla base del nuovo procedimento una relazione dei carabinieri, secondo cui la morte di cinque operai, uccisi dal cancro fra il 1985 e il 1990, sarebbe da collegare come in passato alla lavorazione del cromo esavalente.

Aerei, le compagnie Usa pronte ad assediare l'Europa

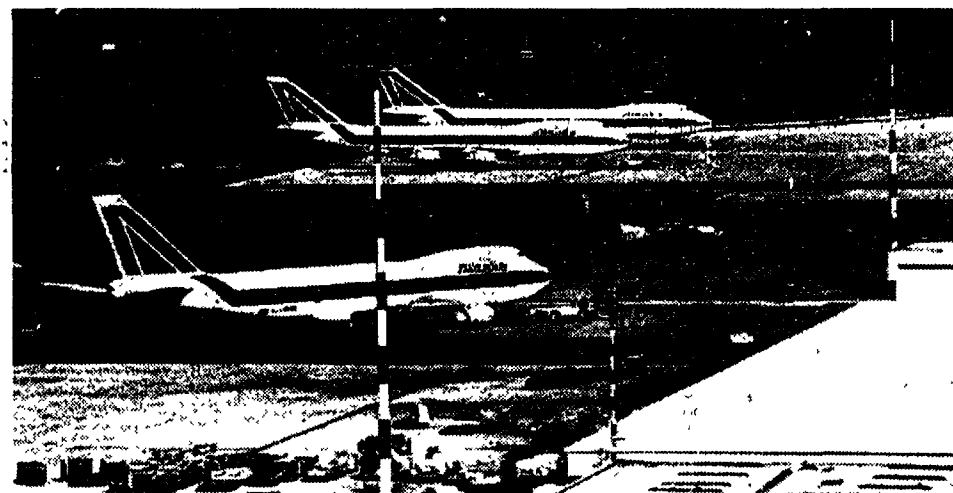
Brutta sorpresa, ieri, per i milioni di americani che ogni giorno prendono l'aereo. Trascinate da Continental, tutte le principali compagnie, da American ad United da Delta a Twa, hanno deciso di aumentare le tariffe. Per il momento è ancora poca cosa: tra i 10 ed i 40 dollari a seconda dei percorsi. Certamente non è una crescita tale da scoraggiare i viaggiatori, ma è già abbastanza per spalmarne un po' di balsamo su bilanci che nel primo semestre di quest'anno hanno segnato, dopo anni di perdite, un ulteriore risultato negativo per circa 800 milioni di dollari (quasi mille miliardi di lire) considerando solamente American, Delta, Usair e Southwest. Eppure, la data del 5 settembre 1992 potrebbe essere uno di quei giorni che fanno epoca, almeno nel trasporto aereo. Esso segna infatti, per quel che riguarda il mercato americano, l'annuncio di una tregua nella durissima guerra delle tariffe che in pochi anni ha trasformato radicalmente il panorama dell'aeronautica statunitense. Nomi gloriosi che parevano inaffondabili sono stati cancellati dalla mappa dei cieli senza pietà né rispetto, mentre sono emersi nuovi gruppi ancora più forti ed aggressivi. È il risultato più vistoso dei tumultuosi anni della deregulation reaganiana che molti adesso cominciano a mettere in discussione. Certo, i prezzi dei biglietti si sono drasticamente abbassati ed i viaggiatori ne hanno abbondantemente

Deciso l'aumento delle tariffe nel mercato interno dopo anni di prezzi stracciati. I giganti americani spostano oltre Atlantico la guerra dei biglietti scontati

GILDO CAMPBATO

tratto profitto. Ma il bilancio finale ha più sfumature di quanto non possa apparire a prima vista. Ad esempio, il livello dei servizi è sceso drasticamente. Se si vuole usufruire di una buona tariffa è ormai quasi impossibile trasferirsi da una parte all'altra degli Usa senza sofferse intermedie: lo scalo in uno degli «hub» delle grandi compagnie è meta quasi obbligata. Soprattutto, la liberalizzazione alla Reagan sembra aver aperto le strade a nuovi oligopoli: la concorrenza che ha aperto la strada all'abbattimento dei prezzi potrebbe così rivelarsi frutto di una stagione effimera. Dei 140 vettori entrati nel mercato americano tra il 1979 ed il 1983 solo il 20% è ancora operativo. Tanti morti ma anche tanti moribondi. Negli ultimi due anni, ben undici compagnie statunitensi hanno operato in regime di commissariamento e sei di queste hanno ormai cessato di operare. Pan Am non esiste più, ingolata da Delta; Eastern è stata posta in liquidazione; Northwest versa

in gravi difficoltà finanziarie alla pari di Usair che per risollevarsi è dovuta entrare nell'orbita di British Airways, che a sua volta mira ad accaparrarsi anche le spoglie di Twa finita sotto il «chapter 11», una specie di amministrazione controllata che salva in extremis dal fallimento. Nella stessa condizione si trovano Continental e America West. Proprio quando le difficoltà finanziarie si sono fatte più pesantemente sentire, aggravate dal calo di passeggeri dovuto alla guerra del Golfo e alla recessione economica, è scoppiata con più violenza la guerra delle tariffe. All'inizio si sono mosse le compagnie con maggior difficoltà: grazie alla protezione del «chapter 11» potevano permettersi di puntare al cash flow del operativo dimenticando per un momento i debiti. La risposta dei grandi gruppi non si è fatta attendere: trascinati da Bob Crandall, presidente di American Airlines, hanno cominciato ad offrire sconti ancora maggiori in una rincorsa



L'aeroporto da Vinci a Roma

senza fine alla caccia di nuovi passeggeri, resi più rari dalla Guerra del Golfo e dalla crisi economica. L'obiettivo era chiaro: approfittare della propria forza finanziaria per stroncare gli avversari e conquistare il mercato, anche a costo di mettere nel conto un paio d'anni di bilanci negativi. La resistenza dei più deboli, anche grazie al «chapter 11», è stata però più lunga del previsto. E adesso tutti si trovano indebitati sino all'osso, costretti a ripensare le proprie strategie. Alla guerra delle tariffe seguirà il cartello dei prezzi? Potrebbe

essere questo il segnale che arriva dal 5 settembre americano. Ma Colin Marshall, presidente di British Airways e strenuo sostenitore della più totale liberalizzazione dei cieli non ha dubbi sul risultato finale: «Tra Nord America, Europa ed Estremo Oriente non resterà che una dozzina di grandi aviovie multinazionali». Saranno loro a spartirsi il grosso del traffico aereo dei prossimi vent'anni che le previsioni vogliono addirittura quadruplicato. Alle poche compagnie minori che riusciranno a sopravvivere sfruttando piccoli mercati

di nicchia non resteranno che le briciole. In Europa la lotta per la selezione è già iniziata ed il segnale, ancora una volta, è arrivato dagli Stati Uniti. «Prima gli americani erano interessati soprattutto al loro mercato interno che cresceva a ritmi consistenti. Quando da loro l'offerta ha cominciato a rallentare, hanno rivolto le loro attenzioni all'Europa. Ed adesso ci attaccano: sarà una battaglia durissima», dice preoccupato Giovanni Bisignani, amministratore delegato di Alitalia e presidente dell'Aea, l'associazione

dei vettori europei. Le compagnie americane hanno cominciato ad offrire tariffe super-scontate sulle tratte atlantiche (Delta è addirittura arrivata a regalare il biglietto di ritorno) ed i europei hanno cominciato ad adeguarsi, da Air France a Lufthansa alla stessa Alitalia. Quel che per i passeggeri è una manna, per le compagnie rischia di trasformarsi in uno scontro suicida: «Molti offrono tariffe sotto costo», accusa Bisignani. Già ora i bilanci piangono passivi a dismisura: nel primo semestre del '92 Lufthansa ha accumulato perdite per 542

milioni di marchi nonostante un aumento del fatturato del 9,1% e sarebbero stati 105 milioni in più se la compagnia non avesse provveduto a vendere alcuni aerei; sempre nei primi sei mesi di quest'anno l'olandese Klm ha visto crollare i suoi utili del 74% vanificando un aumento dei passeggeri del 18%; vede nero anche il presidente di Swissair Otto Loeplé mentre la spagnola Iberia quest'anno ha già accumulato 25 miliardi di pesetas di costi come la belga Sabena che denuncia nello stesso periodo un passivo di 10 milioni di dollari; e recentemente anche la Sas ha denunciato problemi. L'Alitalia sembra cavarsela un po' meglio grazie ad un deciso aumento del traffico passeggeri (+ 22%); non ripeterà i 35 miliardi di passivo del 1991 ma il pareggio resta una chimera. Non è un caso, dunque, che la Iata, l'associazione mondiale dei vettori, preveda a fine anno una perdita complessiva per il settore di 3.600 miliardi di lire. Aggrediti dall'esterno dalle compagnie americane che hanno mobilitato anche la diplomazia minacciando ritorsioni se non avranno maggior libertà di cielo in Europa e rosi all'interno dal tarlo degli alti costi e delle basse tariffe, i vettori europei si presentano all'appuntamento con un mercato sempre meno protetto grazie alla politica di liberalizzazione della Cee. Bisignani ammonisce a «non ripetere gli errori degli Usa» e chiede «pari

condizioni normative, sociali, giuridiche, fiscali, finanziarie prima che sia dato libero sfogo alla concorrenza totale. Altrimenti, avverte ricordando che Alitalia è tra le più penalizzate da fisco e costo del lavoro; «non ci sarà concorrenza ma regole del gioco distorte a favore di qualcuno contro altri». Ma i liberalizzatori premono, trascinati da British che gode delle condizioni migliori, fiscali, ma anche di costo del lavoro. Qualche anno fa, i due artefici della privatizzazione, Lord King e Collin Marshall, non ci hanno pensato troppo a dimezzare i dipendenti. Una via, quella dei tagli occupazionali, su cui si stanno avvantando anche le altre compagnie. Lufthansa ha bloccato le tredicesime, ridotto il pagamento degli straordinari, prolungato l'orario di lavoro ed ha deciso oltre 5.000 espulsioni in due anni ma secondo alcuni analisti potrebbero diventare addirittura il doppio. Swissair prevede 400 licenziamenti e 3.000 posti di lavoro in meno vengono annunciati ad Air France. Ed Alitalia? Per il momento non sembrano esservi problemi sul fronte occupazionale: «La nostra produttività è a livello delle compagnie americane» dice Bisignani. Ma se la lotta si farà più aspra nessuno può mettere le mani su nulla, nemmeno se il nome Alitalia sopravviverà nel novero di quei pochi gruppi che secondo le previsioni di Marshall si spartiranno il mercato degli anni Duemila.

CHE TEMPO FA

Weather forecast section with icons for Sereno, Variabile, Coperto, Piovvia, Temporale, Nebbia, Neve, Maremosso and a map of Italy.

IL TEMPO IN ITALIA: dopo il veloce passaggio della perturbazione temporalesca che ha interessato più che altro le regioni dell'Italia settentrionale, è affluita aria fresca e poco umida e si è ristabilita un'area di alta pressione. Il tempo si orienta quindi verso il bello su tutte le regioni italiane. TEMPO PREVISTO: al nord, al centro, a sud e sulle isole la giornata odierna sarà caratterizzata da cielo sereno o scarsamente nuvoloso. Durante le ore pomeridiane si potranno avere addensamenti nuvolosi di tipo cumuliforme in prossimità dei rilievi alpini e della dorsale appenninica. La temperatura senza notevoli variazioni o in leggero aumento per quanto riguarda le massime. VENTI: deboli provenienti dai quadranti settentrionali. MARI: leggermente mossi o calmi. DOMANI: ancora condizioni prevalenti di tempo buono su tutte le regioni italiane salvo annuvolamenti cumuliformi pomeridiani in prossimità dei rilievi alpini e della dorsale appenninica.

TEMPERATURE IN ITALIA table with columns for city and temperature. Includes cities like Bolzano, Verona, Trieste, Venezia, Milano, Torino, Cuneo, Genova, Bologna, Firenze, Pisa, Ancona, Perugia, Pescara, L'Aquila, Roma Urbe, Roma Flumic, Campobasso, Bari, Napoli, Potenza, S M Leuca, Reggio C, Messina, Palermo, Catania, Alghero, Cagliari.

ItaliaRadio Programmi section listing radio programs and times.

PUnita Tariffe di abbonamento section listing subscription rates for Italia, Estero, and Tariffe pubblicitarie.