

B5

FIERA DEL LEVANTE

Quale industria?

A venti anni dall'inizio dell'intervento straordinario ancora scelte casuali - Mentre le grandi imprese offrono qualche centinaio di posti decine di piccole e medie fabbriche mettono sul lastrico migliaia di operai - Assente qualsiasi iniziativa di vera riorganizzazione settoriale

L'EFIM ALLA FIERA DI BARI

«Combinata» delle Reggiane per la canna da zucchero

Anche se di mole considerevole, particolarmente lanciata e ben studiata nelle misure apprese ai visitatori della 75. edizione della Fiera del Levante la «combinata» ossia la più recente realizzazione della Società Reggiane - Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia - per la raccolta della canna da zucchero

Equipaggiata con un motore diesel della potenza di 100 cv la «combinata Reggiana» è in grado di tagliare pulire e caricare le canne da zucchero lavorando su qualsiasi tipo di terreno grazie ai pneumatici di grandi dimensioni di cui è fornita e all'efficace bilanciamento del carico. È in grado di tagliare la canna anche quando è estremamente incrovata e atterriata «sia che sia verde o bruciata».

La parte frontale della «combinata» è sostenuta a mezzo di un sistema a molle ed idraulico per permettere di spianare il terreno durante il lavoro e di stare sollevata quando la macchina attraversa solchi, canalette o cammina su strada. La sua capacità di lavoro giornaliero è di 500 t per giornata di 10 ore il suo peso è di circa 7.800 kg nella versione montata su pneumatici.

La Società Reggiane - Officine Meccaniche Italiane - facente parte della Breda Ferroviaria del Gruppo EFIM con questo nuovo prodotto si inserisce in un mercato potenzialmente vasto soprattutto all'estero e in quei paesi in cui la lavorazione della canna da zucchero costituisce una importante fonte di lavoro e di commercio.

Questa industria nazionale come è noto vanta già numerose e prestigiose affermazioni nel nostro come nei mercati esteri nei suoi tradizionali settori di attività che vanno dai materiali ferrosi trainati e trainanti (notevoli le recenti commesse per conto delle FF.SS.) alle macchine e agli impianti industriali tra i quali primeggiano gli zuccherifici.

Suscettibili di notevole sviluppo appaiono alcune importanti nuove lavorazioni che la Reggiane ha iniziato a seguito di accordi stipulati con affermate società straniere per la costruzione di gru per il movimento di containers e per la realizzazione di «jetways» cioè di quelle speciali strutture che consentono di effettuare il trasferimento diretto e al coperto dei passeggeri dagli aerei alle autostrade e viceversa. Il primo di questi due nuovi settori di attività ha già dato i suoi buoni frutti consentendo alla Società di ottenere l'assegnazione di una importante fornitura dal Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

Novità della Ducati dalle moto ai motori

Nel padiglione dell'EFIM alla Fiera del Levante di Bari è presente in uno stand appositamente realizzato la Ducati Meccanica di Bologna che espone l'intera gamma dei suoi prodotti nelle tre linee delle motociclette dei motori industriali e diesel e del fuoribordo.

Al già consolidato successo sul mercato italiano delle motociclette soprattutto della monoalbero da 450 cc sta ora facendo seguito a quanto è stato rilevato dopo i primi giorni di apertura della mostra un marcato interesse del pubblico dei visitatori per i nuovi prodotti in campo motociclistico (moto da 125 cc e da 750 cc) e soprattutto per quelli delle nuove linee rappresentate dai motori industriali a ciclo Diesel di potenza da 15 - 35 e 4 HP e dai motori fuoribordo da 5 HP e 15 HP.

Come si ricorderà la Ducati Meccanica entrò a far parte del Gruppo EFIM alla fine del 1969 e da allora la Società ha seguito un programma di miglioramento e ampliamento della gamma dei suoi prodotti che a distanza di due anni si è dimostrato efficace per una più incisiva penetrazione sui mercati soprattutto in quelli esteri maggiormente egguerriti per la presenza tradizionale dei grandi complessi industriali europei nord americani e giapponesi.

Del settore di attività della Ducati Meccanica quello motociclistico resta tuttora il più rappresentativo in considerazione della solida tradizione vantata dalla Casa bolognese tanto in virtù dei suoi allori sportivi di recente brillantemente rinnovati quanto per il valore della sua produzione.

In questo settore si è registrato un incremento di quasi il 300% nella produzione 1970 rispetto a quella del 1969 il che ha permesso la messa a punto e il lancio nel corrente anno delle nuove moto da 125 cc e 750 cc che affiancano quelle già in produzione e cioè la 250 la 350 e la 450 cc.

A tutt'oggi le medie cilindrate DUCATI coprono oltre il 50% delle immatricolazioni nazionali nella loro classe di cilindrata.

Nei campi dei motori fuoribordo il «Cucciolo» da 5 HP già in vendita da alcuni anni viene oggi considerato sinonimo di robustezza e di economicità.

A questo motore già quindi ottimamente collaudato sono state aggiunte quelle produzioni di serie le nuove versioni bicilindriche da 10 e da 15 HP che saranno pronte per una massiccia immissione sul mercato nella stagione 1972. È in avanzato stadio di messa a punto anche un fuoribordo da 20 HP che sarà pronto per la fine del prossimo anno.

Questi nuovi motori vantano tra l'altro un sistema di distribuzione di nuovissima concezione che la Ducati ha brevettato nel 1970.

Per quanto riguarda la produzione dei motori industriali nel cui settore la Ducati è presente già dagli inizi degli anni 60 è stato dato un particolare impulso alla produzione e alla diversificazione dei prodotti.

In particolare è stata messa in cantiere una nuova famiglia di motori Diesel leggeri ad alto regime di rotazione che presentano una flessibilità di impiego in realizzabile con i Diesel tradizionali e che costituiscono una novità nella tecnologia dei motori stazionari.

La gamma delle nuove potenze va da un monocilindrico da 7 HP a un 14 HP ancora monocilindrico e a un 28 HP bicilindrico boxer.

Fra i primi due motori è possibile l'insieme di una gamma da 95 HP al fine di offrire una gamma di potenza la più frazionata possibile. Questi motori sono tutti raffreddati ad aria e quindi svincolati dai vari problemi che comporta il raffreddamento ad acqua e perciò utilizzabili in qualsiasi condizione ambientale.



L'on. Emilio Colombo dopo l'apertura della Fiera del Levante ha voluto visitare una fabbrica ed ha scelto la FIAT Carlo, non è l'occupazione e l'investimento che misura l'importanza di un incontro ma proprio per questo al presidente del consiglio si proponevano ben tre significative alternative. Poteva visitare i lavoratori di confazioni di Martina Franca, che debbono al versamento del contributo non meno della FIAT, e dove le centinaia di operai a sollecitare gradirebbero certamente l'interessamento dei dirigenti della DC. Oppure poteva chiedere di incontrarsi con i lavoratori agricoli che escono da un'estate arrovventata da un scontro sociale senza precedenti. Ma l'economia per i dirigenti di questo paese è la FIAT. E ciò se badiamo ai fatti non promette niente di buono per il Mezzogiorno. La FIAT — come la Pirelli, la Montedison ed altre grandi imprese — ha uffici stampa efficienti e giornali disposti ad esaltarne i programmi di investimento fino

La conseguenza più grossa è tuttavia la falsificazione sistematica delle prospettive industriali del Mezzogiorno. Mentre la FIAT assumeva al cune centinaia di operai decine di fabbriche piccole o medie entravano in crisi licenziando migliaia. Non c'è compenso non c'è collegamento effettivo tra i piani di «previdenza» di alcuni grandi gruppi industriali e il problema della industrializzazione.

La questione centrale è quella non del mantenimento del vecchio apparato industriale ma del suo sviluppo mediante inserimento in operazioni di riorganizzazione a largo raggio. Qui l'iniziativa pubblica presente ovunque nei chiarimenti non si vede. Non funziona la FINAM che doveva organizzare un settore agricolo alimentare mentre la SME non stante le tante parole spese dall'IRI continua a comprare aziende e terreni. Sono tentativi di puro raggruppamento industriale finanziario. Non ha promosso ristrutturazioni di ampia portata. E non ha creato nuove imprese in molteplici direzioni secondarie che detta la compressione di capitale privato mentre gli enti industriali delle regioni Sicilia e Sardegna incontrano difficoltà enormi nell'impostare una azione espansiva. Sono tentativi pressoché assenti nella costruzione agricola gli enti di sviluppo.

È in questa direzione che la creazione delle nuove regioni ci si attendeva desse uno scorcio chiamando intanto il potere pubblico centrale al tavolo della trattativa politica — tale non è il litigio per l'insediamento di questa o quella fabbrica — non per «pacchetti di investimenti» ma per piani di vasta portata a partire dalle condizioni delle singole economie regionali. Ciò che si voleva e si vuole cioè non è un aumento quantitativo di impegni che poi si rivelano aleatori quanto un metodo nuovo di discussione politica globale sui programmi di sviluppo economico senza il quale anche il Piano quinquennale che il presidente delle Regioni saranno chiamati a discutere nei prossimi giorni rischia di rimanere un terreno di inutili dispute.

Le difficoltà o gli insuccessi si (talvolta la mancanza di volontà) a procedere in questa direzione mettono in chiaro come il Mezzogiorno non sia «vittima» della politica del governo di Roma quanto piuttosto frequentemente complici. Fra le molte cose osservate quest'anno alla Fiera del Levante bisogna mettere il silenzio sui grandi progetti industriali nei quali dovrebbero essere impegnati i grandi gruppi pubblici. Vediamo perché con riferimenti specifici a ciascun settore.

AERONAUTICA — La riunione del CIPE per discutere l'accordo con la Boeing prevista per il inizio di settembre non c'è stata. Si discute sui vantaggi commerciali dell'accordo dimenticando che prima ancora è il mancato avanzamento dell'impegno a costruire il Centro di ricerche aerospaziali da parte dello Stato che pone limiti gravi alla trattativa commerciale. Inoltre si continua a seguire linee tali da subordinare gran parte dell'iniziativa al mantenimento da parte della FIAT del 50% in un affare che per sua natura non può svilupparsi che sulla base del finanziamento pubblico. Sganciarsi dalla FIAT basare il piano su un effettivo sviluppo nazionale ecco le cose che il governo non ha saputo per ora decidere e che fanno mancare la nuova iniziativa all'industria aeronautica.

ELETRONICA — E scoppiato proprio in agosto lo scandalo della SIP che chiede un aumento di tariffe e quindi del profitto senza essersi per niente impegnata in quel programma di promozione dell'elettronica per il quale l'azienda pubblica di maggioranza era stata impegnata in disponibilità finanziarie. L'impegno nell'elettronica cioè si è rivelato un paravento per con cui si è sottratta alla concessione telefonica in un regime che frutta una massa enorme di profitti raccolti in una forma che assomiglia molto ad una tassa data l'obbligatorietà del gestore e della tariffa. I piani per la Sicilia non sono andati avanti e quel pezzo di carta che si chiama «piano per l'elettronica» vecchio di due anni ed insufficiente allo stato è rimasto agli atti della propaganda governativa.

CHIMICA — Vanno avanti non il piano ma i progetti che ciascun gruppo (Montedison ANIC SIR) si è ritagliato per sé. L'industria farmaceutica il cui sviluppo su basi nazionali richiede un balzo in avanti nel impegno di ricerca e quindi di nuove dimensioni (solo possibile con la nazionalizzazione) continua a rimanere un pascolo tranquillo e pingue dei gruppi stranieri. Il «piano della chimica» naturalmente è sempre pronto sarà in serbo nella massa di elaborati del Piano quinquennale ma le decisioni politiche che dovrebbero consentire il salto di qualità almeno in qualche settore più legato alle esigenze dello sviluppo sociale (come quello farmaceutico) non sono state prese.

Si può capire allora perché i programmi per l'industrializzazione del Sud servono più alla propaganda ed al rafforzamento di alcuni grandi gruppi che ai lavoratori. Mancava una scelta qualitativa ed essa può nascere soltanto da un aperto dialogo collegato alle esigenze sociali. E la ricchezza di questa scelta dai Regioni ai sindacati che muoverà nelle prossime settimane la pressione politica del Mezzogiorno. ***



La RDT alla Fiera del Levante



Un'altra grande Fiera quella di Lipsia

La Repubblica Democratica Tedesca non è sconosciuta a Bari. Anche quest'anno è presente alla Fiera del Levante con uno stand di 100 m. I visitatori della fiera avranno modo di conoscere la realtà di uno Stato socialista altamente industrializzato partner economico e commerciale su tutto il mondo intero che oggi è tra i primi dieci Stati industrializzati del mondo. Il volume della sua produzione di nove mesi equivale a quello realizzato nel 1936 in tutto l'ex Reich tedesco.

Eppure i presupposti erano estremamente sfavorevoli non soltanto per le distruzioni dovute alla guerra ma anche per il fatto che la struttura economica doveva essere ricostruita sulla base del territorio della RDT. La difficoltà principale consisteva nella mancanza di una propria industria pesante. Mentre all'inizio la Repubblica Federale disponeva di oltre 121

altiforni la RDT ne disponeva solo di quattro. Anzitutto fu necessario creare con grandi sacrifici una nuova base metallurgica. Cominciava allora un processo che oggi è diventato un fattore decisivo per la prosperità dell'economia della RDT: la stretta cooperazione con l'Unione Sovietica e gli altri paesi socialisti.

L'Unione Sovietica forniva — oltre a molti altri beni vitali — il minerale di ferro destinato al complesso siderurgico in costruzione sul Oder il coke proveniente dalla Polonia. Oggi l'economia della RDT è saldamente ancorata nel sistema del Consiglio di mutua assistenza economica (Comecon) e attornia i suoi piani quinquennali con quelli degli altri paesi socialisti. Al attuale livello di produzione nella RDT sarebbe assolutamente inconcepibile la cooperazione con l'Unione Sovietica che dispone di un enorme potenziale economico. L'oleodotto «Amicizia» ad esempio — dal Volga fino

a Schwedt sull'Oder — con oltre 4000 chilometri è il più lungo del mondo ed è diventato un'arteria di importanza vitale per l'industria chimica della RDT.

La profonda trasformazione dei rapporti sociali intervenuta nella RDT è un fattore decisivo del suo slancio economico. Nella RDT conformemente agli Accordi di Potsdam e ad altre decisioni della coalizione antiliberiana i consorzi degli armamenti furono sciolti e i criminali di guerra espulsi. Oggi la grande industria è proprietà del popolo. Un buon numero di aziende medie e piccole vengono gestite da imprenditori privati che in molti casi hanno potuto allargare in modo notevole la loro produzione grazie alla partecipazione statale. Nell'agricoltura già nel 1946 fu attuata una riforma agraria. Adesso i contadini lavorano in cooperative e possono utilizzare tutti i vantaggi che offre l'impiego della tecnica moderna.

MOBILI
MOBILI

VITO

CHIRULLI

MARTINA FRANCA (TA)
TEL. 722.068 - 722.955