

Drammatica resa dei conti per le flotte concepite solo come fatto di prestigio



I passeggeri del «France» sbarcano a Le Havre dopo l'occupazione del transatlantico da parte dell'equipaggio

«FRANCE»: LA GRANDE NAVE OCCUPATA A LE HAVRE AL PARLARE DELL'OFFICINA

La decisione dell'equipaggio e degli ufficiali per salvare il transatlantico - Bloccato il porto e le petroliere che stavano per entrarvi - Paurosi i costi di gestione - Sconvolte le previsioni governative - La gente del mare in sciopero per solidarietà

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 14

Da tre giorni il più grande transatlantico del mondo, il «France», gloriosa nave della marina mercantile francese, è bloccato a tre miglia da Le Havre e chiude con la sua mole il canale di accesso al porto. Quattro petroliere da più di 200 mila tonnellate, che debbono scaricare il prezioso liquido nei giganteschi serbatoi del porto, tra domenica e lunedì, rischiano di dovere essere dirottate su Rotterdam. Ed è appunto sul blocco del canale, e le conseguenti difficoltà che esso crea, che i duemila e più membri dell'equipaggio e dei servizi di bordo contano per costringere il governo francese a prendere una rapida e definitiva decisione sul destino del transatlantico, votato al disarmo entro quest'anno per ragioni economiche derivanti da un eccessivo costo di gestione.

Il governo, in queste ore, si consulta affannosamente con la società armatrice, in difficoltà per più di un motivo. In primo luogo esso aveva contato su una soluzione quasi automatica del problema, e cioè che il «France», al termine di altre due crociere, avrebbe sbarcato il personale e sarebbe stato avviato al disarmo sicché la battaglia eventuale tra il sindacato dei marittimi e il governo si sarebbe svolta a terra e in un contesto irreversibile dall'abbandono della nave.

Con la loro azione a sorpresa - blocco e occupazione della nave, la parte dei sindacati, a tre miglia dal porto - l'equipaggio ha preso in contropiede il governo e la società armatrice ed ora ha una forza contrattuale di prim'ordine. D'altro canto, se il «France» è occupato come una fabbrica minacciata di smantellamento, è molto più difficile a carico dello Stato, lo sgombero del «France», che una sorta di isola galleggiante, che entro una settimana, in secondo luogo, come abbiamo detto, la mole del «France» è un canale principale di accesso al porto di Le Havre impedendo alle navi di più di 100 mila tonnellate di entrare nel porto di Le Havre e di uscire per le ragioni di ordine e di sicurezza. Il che accresce la posizione di forza del personale in lotta poiché il governo non può temere l'arrivo di un contingente di marinai che avrebbe avuto l'intenzione nella speranza di prendere per fame gli «ammunitinati».

In terzo luogo il «France» è un po' il prestigio della Francia e del mondo del petrolio, e questo ruolo simbolico è stato talmente esaltato dal nazionalismo gollista negli anni scorsi che oggi gran parte del personale si oppone con forza al disarmo del piroscafo e tende a solidarizzare con l'equipaggio. Ne deriva che ogni mossa precipitosa del governo e della società armatrice, che potrebbe mettere a nudo la resistenza degli occupanti della nave rischia di provocare un trauma nella popolazione e di far del «France» un caso nazionale.

Per finire, i sindacati CGT e CFDT, che hanno in gran segreto organizzato l'azione, sono riusciti facilmente a mobilitare tutta la marina mercantile, che è un po' la parente povera della economia francese e che oggi approfitta della lotta degli equipaggi del «France» per avanzare antiche e giuste rivendicazioni: è così che l'ordine di sciopero generale di 48 ore in segno di solidarietà con lo equipaggio del «France» è stato accolto favorevolmente dai marittimi e sarà praticamente seguito al 100 per cento lunedì e martedì prossimi.

La battaglia per il «France», scrive stamattina L'Humanité, «è una battaglia in difesa dell'impiego e dell'interesse nazionale». L'impiego, il disarmo del «France» vuol dire, tra personale di bordo e di terra, tremila persone senza lavoro, l'equivalente degli operai e degli impiegati di una fabbrica di media grandezza. Sollevando la questione dell'interesse nazionale, si contesta poi la credibilità economica dell'operazione di disarmo del transatlantico. Per il governo e la società armatrice, il «France» è diventato una impresa in perdita ad ogni viaggio sia per lo aumento dei costi del carburante, sia per il miglioramento dei trattamenti del personale, mentre non si possono aumentare indefinidamente i prezzi di una crociera alla quale partecipano, nel migliore dei casi, circa duemila passeggeri.

Per i sindacati, che da lungo tempo hanno studiato il problema, è possibile con appropriate misure di snellimento, fare del «France» una impresa «in attivo» o almeno in pareggio mentre il suo disarmo reca un colpo mortale al prestigio della marina mercantile francese.

Il fatto è che il governo francese non ha ancora una linea di condotta chiara e precisa, e che ha seguito una linea di ritirata dai mari internazionali, il perché il «France» non è un caso isolato: la marina mercantile francese ha perduto ventimila impieghi negli ultimi dieci anni in seguito ad una serie di disarmi successivi che hanno relegato la sua quota di mercato dal 28 per cento, nel 1960, al 12 per cento, nel 1973, e che l'articolato di abbigliamento (17 per cento) sono le materie più esportate col Cargo System.

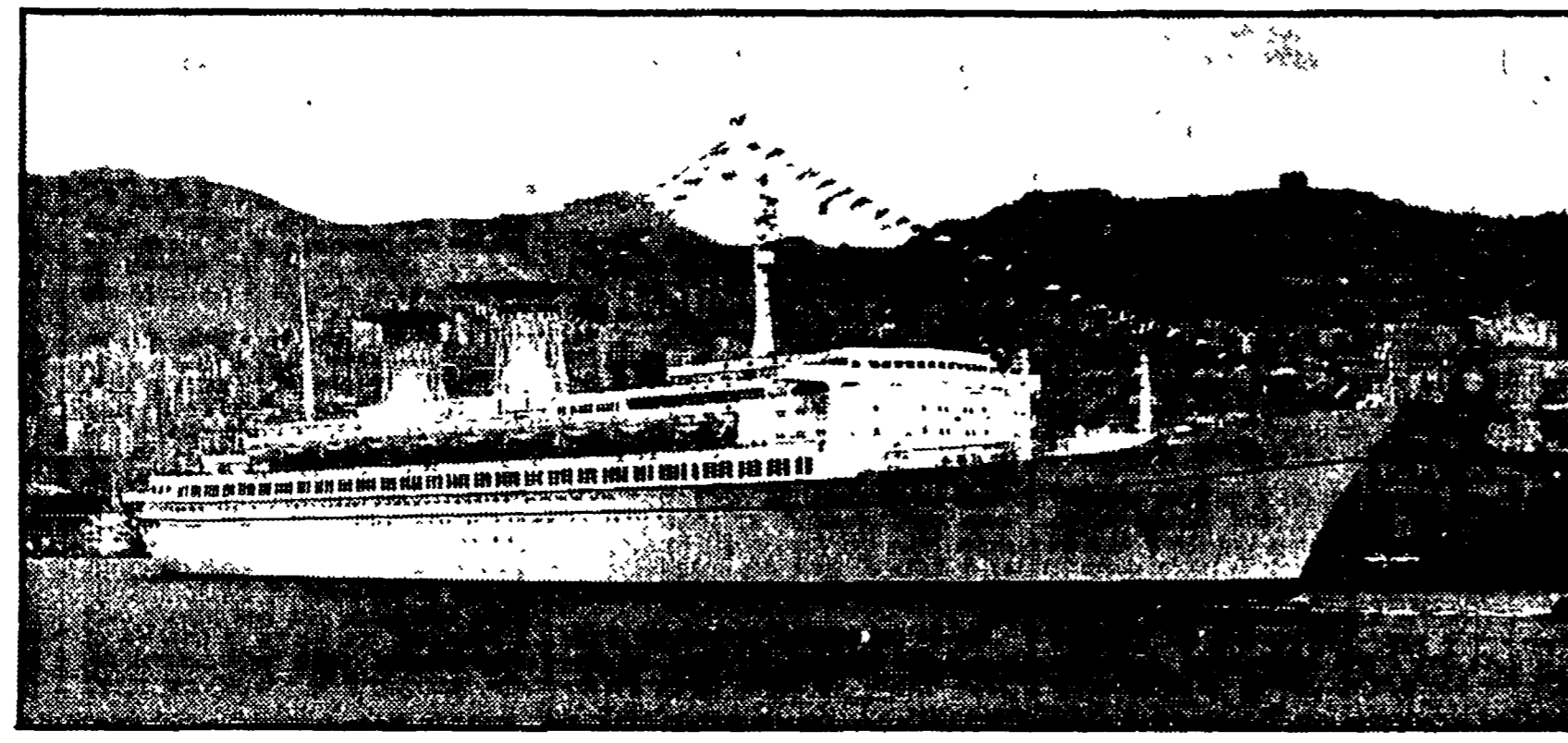
Appena nate «Michelangelo» e «Raffaello» avevano già perduto il confronto col jet

La fine dei supercolossi del mare - La marina mercantile cen erentola dell'economia italiana - Il remunerativo trasporto merci è stato lasciato in mano all'armamento privato - Borsa retorica nazionalista e la realtà delle cifre - Le concrete proposte dei lavoratori - Progettati e costruiti quando era già chiaro che l'aereo aveva vinto come mezzo di trasporto veloce

Dalla nostra redazione

GENOVA, 14

E' l'ora della verità per i supercolossi del mare. E' lo è anche per un tipo di politica marinara miope, nefasta, che ha relegato la nostra marina mercantile nel ruolo di coerenza del tessuto economico del nostro paese. Si riparla del disarmo pressoché immediato della flotta passeggeri di tre dei quattro «France» e di prominenti interessi nazionali: Italia, Lloyd Triestino e Adriatica, e neanche si fa cenno alla necessità di potenziare la flotta di crociera della quarta, la Tirrenia. Prime, illustri vittime della politica della scure inaugurata dall'ex ministro del tesoro La Malfa e portata avanti dall'attuale ministro della marina mercantile, il democristiano senatore Dionigi Coppo, dovrebbero essere le tre emittenti della classe armatoriale, vale a dire la Donizetti, la Verdi e la Rossini in esercizio sulla rotta del Centro America-Sud Pacifico. Poi dovrebbero essere avvertite al disarmo la Leonardo Da Vinci (Nord America) e l'Aguiletta - linea Brasile-Plata - e la Marconi, queste due del Lloyd Triestino, in servizio sulla rotta australiana.



La «Michelangelo» nel porto di Genova

In questi giorni «caldi» non è stato fatto alcun progetto esplicito al due supercolossi della flotta Fimmare ma è dato per scontato il disarmo a breve scadenza delle due turbomeliche «France» e della «Jaello», le ammiraglie della nostra flotta mercantile (750 uomini di equipaggio, 1.400 posti passeggeri). Emblematica, se vista in questa prospettiva, è la vicenda del transatlantico France che da mercoledì notte polarizza l'attenzione dell'opinione pubblica francese. Il France, 68 mila tonnellate di stazza, salpa da New York con più di 1.300 passeggeri, a bordo si trova il capitano Giscard d'Estaing, il presidente della Repubblica francese. Il France è stato varato nel '62, porta a bordo 15 miliardi all'anno; 4 miliardi sono stati spesi, quest'anno, per il combustibile.

Accadrà qualcosa di simile anche alle ammiraglie della flotta italiana? Le analogie non sono poche. Michelangelo e Raffaello vengono impostate nel '60, a San Pietro di Capua, e prima di Montefiore la seconda. I progetti iniziali indicavano una stazza lorda di 30 mila tonnellate, e anche dopo quattro anni, nel '64, la stazza era ancora di 22 mila tonnellate. Quando, quattro anni dopo, Michelangelo e Raffaello staziano 46 mila tonnellate. Dovevano costare 20 miliardi, ne sono costate 45 e forse più. Lussuissime, dotate di ogni comfort, superano ogni possibile immaginazione. Non c'è grand hotel di terraferma che possa reggere a paragono. Navi di gran pregio, si disse, due fantastiche «benzine», le hanno definite i marittimi. E' nato quando i colossi del mare già erano in via di tramonto, il tragico errore dei grandi jet. Due fallimenti, dal punto di vista economico, così come il France, il Bremen, il Queen Elizabeth II, il Rotterdam, nomi prestigiosi che avrebbero segnato immensamente i destini economici.

BILANCI E PREVISIONI ALLA MOSTRA DI GREVE IN CHIANTI

VINO ECCEZIONALE MA AI PRODUTTORI LE BRICIOLE DEGLI ENORMI PROFITTI

Un momento delicato - Nelle botti ancora il prodotto del raccolto precedente - La concorrenza francese - I cinquanta anni del «Gallo nero» - Preoccupazioni per la crisi economica - L'attenzione della Regione Toscana

Dal nostro inviato

GREVE, 14

Anche quest'anno, fatta eccezione per alcune zone assai limitate, la produzione vitivinicola italiana si preannuncia eccezionale sia per quantità che per qualità. Secondo molti esperti, quella del 1974 sarà un'annata da ricordare, forse più del 1959 e anche dello scorso anno. Tutta questa abbondanza di vino arriva però in un momento delicato per la produzione italiana: molte botti con l'engolo ancora il prodotto rimangono invendute dello scorso anno. Per numerosi coltivatori si presenterà quest'anno il problema di trovare posto al vino nuovo. Parla con uno slancio eccezionale, la viticoltura italiana che in molti casi aveva dato una botta di ossigeno all'agricoltura in perenne crisi, è minacciata ora da una recessione. Anche la quinta mostra mercato del vino Chianti classico, che ha aperto i suoi battenti giovedì a Greve e che si concluderà domenica sera, si svolge quest'anno all'ombra

di questo domani pieno di incognite. Con questo non vogliamo dire che, fino ad oggi, si sia profilita una crisi nella zona del vino più famosa d'Italia. Tuttavia, la produzione qui è sempre stata in continua ascesa: dai 115 mila ettoltri del 1967 si è passati ai 282 dello scorso anno; la stessa mostra mercato è in continua espansione (78 espositori presenti oggi di fronte ai 22 della prima edizione di cinque anni fa).

Qui nel Chianti tutti sono però, preoccupati delle conseguenze che possono determinare l'attuale erosione della coltura a causa della crisi economica che travaglia l'Italia e molti altri paesi del mondo occidentale. «Se dovesse continuare l'attuale erosione del potere d'acquisto, molte famiglie si troveranno nella necessità di attuare drastici tagli alle spese quotidiane, e fra questi tagli il più essenziale è quello del vino», ha detto il compagno Gabbuggiani, presidente dell'Assemblea regionale Toscana - nel suo discorso di apertura della mostra di Greve. E' una prospettiva che preoccupa giustamente tutti i coltivatori di questa zona. Alle difficoltà interne si devono poi aggiungere quelle derivate dalle esportazioni: in questo settore infatti i produttori italiani devono fare sempre più i conti con la concorrenza dei vini francesi, spagnoli e del Nord-Africa, e anche con le sostituzioni.

Non bisogna dimenticare che la nostra produzione vitivinicola rappresenta una forte fetta della economia agricola: siamo il paese maggior produttore di vino nel mondo e con la concorrenza dei vini con 11 litri di media pro-capite all'anno, seguiti a ruota dai francesi con 110. Una botta di arresto nel settore vitivinicolo vorrebbe dire un'altra grossa batosta alla traballante economia agricola.

Fino ad oggi, come si è detto, la produzione del Chianti classico non ha conosciuto che pochi momenti di sosta anche se spesso ai contadini e ai produttori sono rimaste in mano poche briciole del grosso giro di affari che ogni anno si sviluppa intorno al vino contraddistinto con il «gallo nero». Qui, l'arte di fare il vino è vecchia di secoli e la regolamentazione è più antica di quella dei vignaioli francesi. Ma può bastare un'antica esperienza e un prodotto sempre più qualificato a tenere lontano il pericolo di una crisi? E' questo l'interrogativo che si pongono oggi i coltivatori e gli enti locali della zona del Chianti classico. La Regione Toscana sta seguendo con la massima attenzione quanto sta accadendo nel settore della viticoltura (come ha confermato il presidente dell'assemblea Gabbuggiani). Gli sforzi che vengono fatti per cercare di assecondare in ogni modo lo sviluppo della produzione vitivinicola, specie quella altamente qualificata come il Chianti classico, fanno ben sperare. E ne è una conferma, del resto, il successo sempre crescente della migliore Toscana sta seguendo con la massima attenzione quanto sta accadendo nel settore della viticoltura (come ha confermato il presidente dell'assemblea Gabbuggiani).

Taddeo Conca

L'ANNUNCIO CHE ANNUALMENTE INTERESSA LA VOSTRA BIBLIOTECA, LA VOSTRA FAMIGLIA, L'AVVENIRE CULTURALE DEI VOSTRI FIGLI

LE LIBRERIE REMAINDERS

Table listing various bookstores (librerie) across different Italian cities like Milano, Roma, Venezia, Padova, Verona, etc.

VI INFORMANO CHE INIZIA SABATO 21 SETTEMBRE E CONTINUERA' PER 20 GIORNI

LA TRADIZIONALE VENDITA DEL LIBRO CON LO STRAORDINARIO

SCONTO del 75%

DA QUESTO ANNO ANCHE NELLE LIBRERIE CONVENZIONATE REMAINDERS CENTER LA VENDITA PROMOZIONALE DEL 75%

Large table listing participating bookstores (librerie) in various cities for the book sale event.

NELLE CENTINAIA DI LIBRERIE CONVENZIONATE REMAINDERS, IN TUTTE LE PIU' AGGIORNATE LIBRERIE ITALIANE E NEI SUPERMERCATI ESSE LUNGA, SMA, GI ESSE, GF, SETTORI DI VENDITA REMAINDERS CENTER IL LIBRO COL 50% DI SCONTO