Dopo il rifiuto dell'editto sul vino

L'Italia comincia a contestare le scelte della CEE sull'agricoltura

Nuova attenzione di tedeschi e inglesi - Il governo deve preparare proposte chiare e precise - Le scadenze d'autunno

I corrispondenti dei quotidiani italiani, a Bruxelles, dopo la riunione dell'ultimo consiglio dei ministri della CEE, invece di sbandierare fantomatici miliardi assegnati dalla Cee (e mai visti dai contadini) o denunziare inadempienze dell'Italia a questo o quello stravagante regolamento della Cee, hanno affermato con tono reciso: «l'Italia respinge l'editto sul vino». Persino «Le Monde», che di solito, e spesso a ragione, non registrava neanche la presenza dei ministri italiani nelle infuocate maratone comunitarie, ha titolato in modo chiaro la sua corrispondenza sul vino da Bruxelles: «L'Italia domanda un riesame globale della politica europea» e il giorno dopo è ritornato sull'argomento con un fondo in cui si poneva questa domanda: «Piuttosto che continuare a sfiancare i ministri in interminabili discussioni non converrebbe meglio rivedere l'insieme della politica agricola comune?».

Una volta tanto, la delegazione italiana, invece di accettare supinamente le proposte della Commissione esecutiva in cambio di piccole regalie in favore di questo o di quel gruppo ristretto di speculatori e di privilegiati, ha rifiutato di discutere la modifica del regolamento vitivinicolo separatamente dal quadro generale della politica agricola comune. Poste così le cose, nei termini cioè in cui, su proposta comunista, le aveva poste al Parlamento europeo la stragrande maggioranza della delegazione italiana (comunisti, dc, socialisti e repubblicani) la posizione italiana è risultata forte e, almeno per il momento, vincente. Immediatamente hanno aperto le orecchie al discorso italiano da un lato i tedeschi, che sono stanchi di fare (assieme all'Italia!) gli ufficiali pagatori della politica agricola comune (nei giorni scorsi il Bundestag ha riconfermato il mandato a Schmidt per la revisione della politica agricola comunitaria) e dall'altro gli inglesi di Wilson che vogliono ad un tempo ridurre il costo del protezionismo agricolo continentale sui consumatori britannici e vogliono saldare la frattura operata dal movimento laburista in occasione del referendum sulla rinegoziazione (è noto che proprio la politica agricola comune ed il suo costo erano stati cavalli di battaglia dei partigiani del «no»).

Olandesi e francesi si sono trovati isolati e imbarazzati a difendere le crescenti montagne di burro e di latte in polvere e gli altri pilastri della politica agricola comune.

La battaglia è però appena cominciata. Il Consiglio dei ministri ha fissato due date: l'8 e il 9 settembre per riprendere la discussione sul vino e la fine di ottobre per iniziare l'esame del «Bilancio della politica agricola comune». Già e in corso il tentativo, da parte del governo francese, di strumentalizzare la posizione italiana per confondere le acque e deviare la giusta agitazione degli agricoltori del «midi» in un movimento a favore delle misure proposte dalla Commissione, misure che, come è noto, si propongono principalmente di ridurre le spese del Feoga per il vino e che nell'immediato avrebbero, con la riduzione al 50% del prezzo d'intervento per la distillazione, l'effetto di fare sprofondare il prezzo di mercato.

Bisogna, quindi, che le organizzazioni dei produttori e le forze politiche e democratiche e il governo italiano si presentino all'appuntamento di settembre con proposte semplici e chiare, tendenti a favorire l'esportazione vitivinicola europea verso l'est e verso l'ovest, a sostenere il consumo interno ridotto dalla crisi, a vietare lo zuccheraggio e favorire l'arricchimento con mosti concentrati, ad assicurare alle cantine sociali agevolazioni per la lavorazione e l'invecchiamento dei vini.

Un piano di emergenza articolato da contrapporre alle proposte della Commissione e tale da venire incontro non solo agli interessi e ai viticoltori italiani, ma di tutta l'Europa e specialmente del sud della Francia. Questi ultimi si trovano in una pesante situazione, non per colpa dei viticoltori italiani, ma per effetto delle scelte della politica comunitaria e dei governi francesi che ne sono stati tra i principali protagonisti ed ispiratori.

I problemi della limitazione e della programmazione della produzione vitivinicola debbono invece essere esaminati nel quadro della trattativa globale sulla revisione della politica agricola comune. Ma a questa trattativa bisogna prepararsi bene per superare gli ostacoli di coloro che vogliono o insabbiarla o deviarla. Il contributo italiano a questo dibattito sarà tanto più efficace per il nostro paese e per l'Europa, quanto più le posizioni della nostra delegazione governativa deriveranno da una larga base di elaborazione e di consensi a livello delle forze politiche e sociali. Due occasioni si presentano davanti a noi e alle altre forze politiche democratiche.

La Commissione Agricoltura del Senato ha iniziato una indagine conoscitiva sulle conseguenze della politica agricola comune con l'intento di elaborare un documento unitario da sottoporre al Parlamento che costituisce la base per lo sviluppo dell'azione comunitaria italiana.

Tutte le assemblee regionali sono chiamate entro lo autunno ad approvare le leggi di attuazione delle direttive comunitarie cosiddette strutturali. Sarà una grande occasione per affrontare nel concreto il punto nodale della riforma della politica agricola comunitaria e nazionale, l'affermazione dell'autonomia delle Regioni nei confronti dei due centralismi burocratici finora coalizzati, di Roma e di Bruxelles, per fare aderire le misure di intervento alle esigenze della agricoltura di ogni regione. E questa discussione deve essere anche, in queste assemblee vivificate dal voto del 15 giugno, un momento per la presa di coscienza critica del passato e per l'elaborazione di rivendicazioni e proposte per i vari settori produttivi.

Nicola Cipolla

Conferenza stampa del presidente Petrilli

Gli investimenti dell'IRI calati davanti alla crisi

I programmi delle imprese non sono stati ancora adeguati alle mutate condizioni — Annunciate riunioni per elaborare proposte di «strategia globale» — Atteggiamento negativo sull'esigenza di nuovi metodi di guida politica delle partecipazioni statali

Il presidente dell'IRI Giuseppe Petrilli, alcuni membri dell'esecutivo dell'ente e presidenti di società finanziarie hanno incontrato ieri i rappresentanti della stampa presso il Centro di documentazione per giornalisti. Petrilli ha cercato di mettere in evidenza l'impegno negli investimenti («non c'è una crisi dell'IRI», ha detto) e, in modo del tutto contraddittorio, ha denunciato la *sottocapitalizzazione* delle imprese e la difficoltà di affrontare i compiti di sviluppo tecnologico che stanno loro di fronte.

In realtà la diminuzione in termini reali degli investimenti delle imprese facenti capo all'IRI, nel loro complesso, risulta anche dalla relazione di Petrilli. «Il completamento dei grandi programmi manifatturieri avviati agli inizi degli anni '70 — ha detto — l'assenza di condizioni obiettive per definire nuovi significativi investimenti in campo manifatturiero, dove, anzi, si sono resi necessari in taluni casi o differimenti (alimentare) o decurtazioni (automobile) e i fattori esterni che hanno fatto slittare i programmi telefonici e sospendere gli appalti autostradali si sono ovviamente riflessi sull'entità degli investimenti nel Mezzogiorno: il loro importo (708 miliardi) è infatti inferiore a quello dell'anno precedente (875 miliardi). Si è così riproposta — a circa dieci anni di distanza — la pausa che fece seguito al completamento del primo modulo del centro siderurgico di Taranto (1967-68)».

La crisi e quindi duplice: di settori che subiscono il mutamento di prospettive generali, non previsto e non superato con tempestive nuove scelte (automobile, autostrade, trasporti aerei); di altri settori per i quali è mancata la capacità di portarsi all'altezza delle esigenze, fra i quali si trovano l'industria alimentare, l'elettronica, i cui programmi hanno subito «un certo slittamento nel tempo» ed altri. Rimane in piedi una proiezione dei vecchi programmi i quali comportano l'investimento di 9.700 miliardi in una serie di anni rispetto al 9.139 miliardi in programma nel 1973. Uno dei risultati è che nel settore manifatturiero «l'investimento di 3.700 miliardi non si discosta gran che da quello precedente, vede compensarsi la sospensione di buona parte dei progetti in fase di approfondimento l'anno scorso nel ramo automobilistico con variazioni in aumento negli altri».

Con i costi di investimento aumentati del 30-40 per cento la riduzione di impegno dell'IRI agisce sia in termini di quantità, ridimensionando i programmi già annunciati, quanto e soprattutto dal lato qualitativo poiché manca una risposta precisa alla esigenza di riconvertire e portare su posizioni tecnologiche più avanzate l'intero apparato industriale. Petrilli riconosce che «nella presente situazione sono profondamente mutate le condizioni generali di mercato» ma non presenta un nuovo programma corrispondente a questi mutamenti. Afferma che i dirigenti dell'IRI hanno «una chiara coscienza dei problemi nuovi, tanto per ciò che riguarda la riconsiderazione dei nostri programmi nei settori maggiormente colpiti dalla crisi che per quanto attiene alla ricerca di "nuove prospettive di mercato", che però non si è tradotta in nuove proposte di insieme. Rispondendo ad un giornalista Petrilli ha annunciato, per i prossimi giorni, riunioni della direzione dell'IRI per elaborare alcune «proposte globali» da sottoporre al governo, in relazione a non meglio specificate «situazioni nuove».

L'attuazione dei programmi previsti comporta, intanto, lo aumento del fondo di dotazione dell'IRI di nuovi 2.080 miliardi (14% degli incrementi del patrimonio industriale previsti).

Il direttore generale, Leopoldo Medugno, e l'amministratore della Finmeccanica Alberto Boyer hanno posto con una certa energia, in risposta ai giornalisti, la questione dell'affidamento delle commesse per le costruzioni nucleari. Essi chiedono una «scelta nazionale» che tenga conto dell'interesse preminente a sviluppare rapidamente la capacità autonoma di costruzione di centrali nucleari in Italia. L'industria di altri paesi, hanno rilevato, è sovvenzionata e protetta dai rispettivi governi e non dovrebbero esserci esitazioni nell'affidare a imprese italiane la maggior parte possibile della commessa di centrali, per la quale d'altra parte le imprese facenti capo alla Finmeccanica si sentono preparate. Queste imprese, tuttavia, ora sono nella posizione di «licenziatarie» (usano i brevetti) delle statunitensi Westinghouse e General Electric.

Sui problemi politici generali, molto «battuti» dai dirigenti dell'IRI, Petrilli ha avuto manifestazioni di fastidio per le critiche e di ossequio al «primato delle sedi politiche di decisione». Definisce il «nuovo modello di sviluppo» una «velleitaria elucubrazione», al di là di semplici aggiustamenti — del resto obbligatori — della produzione alla mutata domanda del mercato. Sulla riorganizzazione dell'industria e dello stato il dibattito, con i sindacati, ma senza implicazioni decisionali perché queste spettano al governo. Alle indagini per la riforma delle partecipazioni statali i dirigenti dell'IRI si sentirebbero, finora, estraniati per il fatto che non sono stati chiamati a far parte di commissioni.

r. s.

I diffusori dell'Unità in visita alla Pravda

Nel corso del viaggio-premio di 12 giorni in URSS ospite della «Pravda», la delegazione di 30 diffusori dell'«Unità» — che è rientrata in questi giorni in Italia — ha avuto un cordiale incontro con un gruppo di giornalisti dell'organo centrale del PCUS e con il direttore compagno Zimianin. I nostri diffusori, oltre a Mosca, hanno compiuto visite a Leningrado e nella Repubblica dell'Estonia. Durante il viaggio di ritorno i compagni hanno sottoscritto per «l'Unità» 203 mila lire, 32 dollari e 6 rubli. NELLA FOTO: Zimianin parla ai diffusori dell'«Unità» nella sede della «Pravda».

Bloccati i licenziamenti all'Olcese

Si è conclusa positivamente l'importante vertenza all'Olcese Veneziano sui temi dell'occupazione e degli investimenti. Il gruppo Olcese è controllato dal capitale Snia-Montedison ed ha una consistenza di circa 5000 dipendenti divisi in otto stabilimenti localizzati a Pordenone, Brescia, Novara, Cuneo e Bergamo.

Due mesi fa, la direzione del gruppo industriale, con una mossa unilaterale, comunicava la sua intenzione di procedere al licenziamento di 449 dipendenti in attuazione di un piano di ristrutturazione dell'attività produttiva.

Dopo 60 giorni di lotta, con 4 fermate per turno negli stabilimenti in attività. Finalmente presso il ministero del lavoro è stato raggiunto l'accordo che stabilisce la garanzia dei livelli occupazionali

Si tratta di scelte non più rinviabili

Per una svolta nei trasporti piano autobus e nuovi impianti

Occorre potenziare il parco veicoli ma anche ammodernare le attrezzature di manutenzione — Sono necessari specifici finanziamenti per le imprese pubbliche di trasporto

Già da tempo la crisi energetica ha posto con forza la indifferibile esigenza di creare, rapidamente, nel nostro paese, un sistema integrato dei trasporti nazionali, regionali e locali, per risolvere in modo efficiente e più economico il problema dei trasporti e dei relativi costi.

La creazione di un sistema di trasporti integrato è il solo modo per ridurre fortemente il consumo di energia, non solo, ma consentirà di decongestionare le grandi aree metropolitane dove la situazione è caotica. A questo riguardo i comuni hanno adottato provvedimenti tesi a favorire il mezzo pubblico e cercato di limitare, con delle differenziazioni tra città e città, quello privato.

Ma sarebbe però illusorio pensare che questi provvedimenti abbiano inciso in modo sostanziale sulla situazione, anche perché non sempre questi provvedimenti sono razionali e tra l'alto evidenziano timidezze politiche. Ora, con il nuovo mandato popolare, dopo le elezioni del 15 giugno, i comuni devono occuparsi in modo più costante e qualificato delle aziende di trasporto che assorbono una parte considerevole dei bilanci dei comuni, con i crescenti disavanzi aziendali. Basti ricordare che le 18 aziende municipalizzate dei comuni capoluoghi di provincia superiori ai 200 mila abitanti hanno assorbito, fra il 1971 e il 1975, 1.613 miliardi dai bilanci comunali.

Nessuno pensa che le aziende pubbliche di trasporto anche le più efficienti, sia pur realizzando sistemi integrati e coordinati, risolveranno i problemi della mobilità in senso globale; si tratta invece di assegnare un ruolo primario e fondamentale ai sistemi pubblici di trasporto assegnando invece all'automobile una funzione complementare.

In presenza della drammatica situazione finanziaria dei comuni e delle province, non c'è dubbio che occorre un impegno politico a tutti i livelli, dai partiti politici ai sindacati, dagli enti locali alle aziende: l'ultimo sciopero per i trasporti, che ha visto impegnati i lavoratori dei servizi e delle industrie produttrici dei mezzi di trasporto, dimostra l'impegno dei lavoratori e delle loro organizzazioni a sollecitare scelte per una riconversione della produzione, ma questo impegno deve giungere al Parlamento per indurre il governo a cambiare radicalmente politica anche in questo campo.

Consapevole di questa pesante situazione il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda di Bologna ha sviluppato nel corso di questi giorni una iniziativa tesa ad interessare amministratori delle aziende italiane, le organizzazioni sindacali e il Consiglio Direttivo Nazionale delle Aziende (Federtrasporti) che, accogliendo l'impostazione e la richiesta di Bologna, ha, attraverso il Presidente on. Marzotto, investito il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri interessati.

Si pone con urgenza, in questi giorni e senza perdere tempo, il problema di operare presso il governo e in sede parlamentare affinché avanzi l'azione per conseguire i finanziamenti per un piano di acquisto di 30 mila autobus così come chiede il gruppo comunista al Senato con una proposta di legge che prevede una spesa di 1190 miliardi ciò al fine di consentire alle aziende di rinnovare l'attuale parco degli autobus e di stendere le potenzialità per far fronte alla domanda di trasporto ed alle esigenze di mobilità dei cittadini, soprattutto dei pendolari.

E' necessario comunque tener presente, a livello politico, che quando si parla di aumento del parco veicoli è assolutamente indispensabile porre contemporaneamente il problema del rinnovamento, del potenziamento e dell'estensione degli impianti fissi (officine e depositi) già progettati e in via di progettazione o programmati dalle aziende.

I vecchi impianti infatti non possono far fronte alle esigenze di manutenzione del parco veicoli che, nonostante le difficoltà economiche dei comuni, si è andato estendendo e dovrà estendersi ancor di più, in avvenire. Si pone perciò anche agli impianti fissi il problema dell'ammodernamento tecnologico, dato che essi sono del tutto obsoleti, gli ambienti di lavoro sono inaccettabili, e d'altra parte l'esigenza di creare nuovi moderni impianti si pone anche per consentire alle aziende di trasporto di razionalizzare e programmare la manutenzione dei veicoli in esercizio per consentirne il massimo del rendimento e nello stesso tempo diminuire i costi d'esercizio.

Per il Mezzogiorno, occorre portare avanti il discorso sulla realizzazione di un impianto tecnologicamente avanzato per la produzione di autobus ed altro materiale rotabile, per esempio facendo realizzare alla Fiat la fabbrica a Gottaminarda secondo gli accordi sindacali. Si tratta inoltre di puntare ad un intervento delle partecipazioni statali perché finalmente si riesca a costruire veicoli moderni e capaci di soddisfare le esigenze delle aziende e di impostare una ricerca tecnologica che vada oltre i mezzi tradizionali di trasporto.

E' indispensabile che le Commissioni Amministratrici delle Aziende e i sindacati dei lavoratori del settore uniscano i loro sforzi, d'intesa con i comuni, le province e le regioni, perché in questi giorni il governo includa nel cosiddetto «pacchetto di emergenza» specifici finanziamenti per le imprese pubbliche di trasporto.

Se il governo non dovesse provvedere in tal senso, ancora una volta si dimostrerebbe insensibile alle esigenze di mobilità dei cittadini e si continuerebbe a sperperare enormi risorse che al contrario vanno razionalmente utilizzate per affrontare in modo radicale la situazione economica, consentire una ripresa della produzione e garantire il massimo dell'occupazione, fattore fondamentale di una vera ripresa.

Domenico De Brasi
(presidente azienda trasporti Bologna)

Dopo la morte di un operaio causata da cloruro di vinile

Ferrara: chiesti alla Solvay precisi impegni per la salute

Dalla nostra redazione

FERRARA, 29

«Noi lavoriamo con la dinamite. Prima di Vanni, quattro nostri compagni sono morti nel giro di un anno. Possiamo soltanto dire che Vanni è stato non il primo caso, bensì il primo caso accertato». Sono parole di un lavoratore della Solvay-Solvic di Ferrara, componente della commissione ambiente di quella fabbrica chimica dove lavorava l'operaio Giovanni Vanni, di 55 anni, morto il 10 luglio all'arciospedale S. Anna. L'autopsia ha accertato che il decesso è stato causato da angiosarcoma epatico, il tumore al fegato che può essere provocato appunto dal cloruro di vinile.

Il cloruro di vinile (Vc) e il suo derivato (Pvc) vengono prodotti in Italia in undici stabilimenti. Questa produzione (che ha raggiunto nel 1973 le 740 mila tonnellate) interessa oltre cinquemila operai addetti, ma le aziende trasformatrici sono circa duemilacinquecento, nelle quali si contano attorno ai sessantamila lavoratori.

L'applicazione più estesa del Vc riguarda certamente le materie plastiche, ma esso viene anche usato come intermedio nella chimica.

I suoi effetti sull'uomo sono altamente nocivi. La «malattia» da cloruro di vinile si manifesta in forma acuta, con sintomi di stordimento, astenia, disturbi cardiaci e nervosi, lesioni cerebrali e al cervelletto, e in forma cronica. In questo secondo caso il primo sintomo è un diffuso calore del corpo, cui seguono disturbi digestivi, ingrossamento del fegato, dolori alle mani, agli avambracci, prurito.

Alla luce di questo ultimo gravissimo caso, vanno denunciate con forza le responsabilità del governo che, anche dopo la conferenza stampa dell'aprile del 1974 dell'allora ministro del lavoro Bertoldi, nella quale si denunciava la cancerogenicità del cloruro di vinile, non ha mai imposto alle aziende, con seri provvedimenti, interventi concreti per salvaguardare la salute in fabbrica e nello stesso tempo l'ambiente esterno.

Su questo punto si sono soffermati tutti gli interventi dell'assemblea dei lavoratori della Solvay-Solvic, che si è svolta ieri nella sala del centro civico del Barco.

Precise richieste sono state avanzate alla direzione aziendale, che dovrà dare prova, proprio in questo periodo in cui le attività sono sospese per la normale amministrazione, di mantenere fede realmente agli impegni che già troppe volte ha assunto, senza poi mantenere. Ingresso in fabbrica di una commissione tecnico-scientifica proposta dai sindacati, che verifichi lo stato degli impianti; conseguente bonifica completa e risanamento tecnologico degli impianti stessi, alla luce di quelle verifiche; massima agibilità alla commissione dell'ambiente e della strumentazione.

Si tratta di coinvolgere in questa battaglia anche le forze politiche democratiche, il quartiere, gli enti locali

Mayda Guerzoni

DALLA PRIMA PAGINA

«Vertice»

presidente di Cipro e dirigente della popolazione turco-cipriota, Denktash infatti, non avrebbe riconosciuto i risultati della Conferenza. In un primo momento si era persino temuto che la Turchia potesse non partecipare al «vertice» finale. La conferma dell'arrivo di Demirel, infatti, è pervenuta a Helsinki soltanto ieri.

Incerta sino a questa mattina era stata anche la presenza del Primo ministro di Malta, Don Mintoff. La delegazione di Malta, come si ricorderà, aveva ritardato sensibilmente la conclusione della seconda fase della Conferenza a Ginevra. Ieri, secondo le notizie giunte a Helsinki, Don Mintoff, a causa di un raffreddore, avrebbe perso la voce e il medico gli avrebbe prescritto una settimana di riposo. Unico paese assente per sua scelta dalla Conferenza sin dalla prima fase è, come si sa, l'Albania.

La stragrande maggioranza dei dirigenti politici partecipanti sono arrivati oggi tra il pomeriggio e la serata. Alle 13,30 in aereo è giunto il presidente jugoslavo Tito. Un'ora dopo è stata la volta di Breznev, il quale ha viaggiato in treno. Ford è arrivato in aereo alle 18 e Moro poco dopo le 22. Tutti gli ospiti sono stati accolti dal presidente Kekkonen, ma le cerimonie sono state molto semplici, perché i leader politici non vengono considerati ospiti di Stato. L'orario degli arrivi diffuso al centro stampa prevede che la delegazione portoghese che dovrebbe essere diretta da Costa Gomes, giungerà questa sera alle 23,20, ma voci non confermate affermano che egli arriverebbe giovedì. Il ritardo sarebbe provocato dalla situazione politica interna nel Portogallo.

Le sedute ufficiali nelle quali verranno pronunciati i previsti 35 discorsi e avrà luogo la cerimonia del primo agosto della firma del documento conclusivo della Conferenza, rappresenteranno soltanto un aspetto del grande «vertice». Di significato politico non inferiore saranno i colloqui «privati» tra i diversi Stati, sia al massimo livello che al livello dei ministri degli esteri per discutere non soltanto i problemi europei. Così si sa che Breznev e Ford si incontreranno due volte, probabilmente domani e venerdì, per esaminare l'andamento delle trattative bilaterali in corso a Ginevra sulla limitazione delle armi strategiche e la preparazione del viaggio negli Stati Uniti, ad esse legato, del segretario generale del PCUS il prossimo autunno.

Incontri avranno luogo anche tra i dirigenti occidentali. Moro dovrebbe vedere Ford nella prima mattinata del primo agosto. Giornali finlandesi parlano anche di un possibile «vertice» nel «vertice» tra Stati Uniti, Germania federale, Francia e Inghilterra per discutere un coordinamento della loro politica economica per fronteggiare la crisi in corso.

Incerto appare invece il colloquio auspicato da Ford con Demirel sul problema delle basi americane in Turchia.

Indubbiamente la situazione nel Mediterraneo orientale avrà un suo peso al «vertice» di Helsinki. Non a caso Israele ha inviato nella capitale finlandese un alto funzionario di governo. Efrain Evron, il quale cercherà di avere contatti con rappresentanti di tutti i più importanti paesi. Quando venerdì sera le delegazioni cominceranno a lasciare Helsinki, si potrà fare un bilancio di quanto il «vertice» sia stato positivo non soltanto per il futuro dell'Europa, ma anche per la distensione e la pace nel mondo intero.

10 punti

da coinvolgere più di 25.000 uomini).

Un capitolo a parte è riservato alla sicurezza e alla cooperazione nel Mediterraneo. Esso non era originariamente previsto, interessando una zona che è solo in parte europea. E' stato incluso più tardi dietro insistenza di alcuni paesi di questa area tracciata. Due idee mi pare vadano colte in particolare. La prima è la collaborazione economica dei paesi europei con tutti i popoli mediterranei, una collaborazione che deve contribuire «a uno sviluppo diversificato delle economie dei paesi mediterranei non partecipanti (alla conferenza, cioè non europei) tenendo nel dovuto conto i loro obiettivi di sviluppo nazionale». La seconda è l'intenzione di «mantenere e ampliare i contatti e il dialogo» già avviati fra paesi riuniti a Helsinki e i paesi mediterranei non europei in modo da «contribuire alla pace, ridurre le forze armate nella regione, consolidare la sicurezza, diminuire le tensioni».

La cooperazione economica, tecnica e scientifica, compresa quella nel settore dell'ecologia, è oggetto di una lunga analisi minuziosa, che costituisce una delle parti principali dell'«atto finale». Essa prevede tutta una serie di disposizioni — che vanno da un maggiore scambio di informazioni ai progetti di cooperazione industriale — tutte tendenti a facilitare un maggiore sviluppo degli scambi e un più oculato impiego delle risorse fra i diversi paesi d'Europa. L'intero capitolo, per cui esistevano del resto diversi precedenti, non ha suscitato discussioni accese in tutta la lunga fase preparatoria.

Assai più controversa è stata invece l'elaborazione di una successiva parte del documento, quella concernente la «collaborazione in campo umanitario e altri» (dizione in cui entrano anche i rapporti culturali). Il risultato dell'ampio dibattito è riassunto in due capitoletti: uno riguarda i «contatti tra le persone», l'altro l'«informazione». Il primo prevede che non siano ostacolati i viaggi da un paese all'altro per chi desidera visitare i propri familiari, che lo stesso accada per chi intende lasciare un paese o stabilirvisi al fine di riunirsi alla propria famiglia o di sposarsi. Altre misure dovrebbero favorire i viaggi professionali, personali e turistici.

Il secondo, quello sull'informazione, auspica una maggiore diffusione della stampa da un paese all'altro e una serie di facilitazioni per il lavoro dei giornalisti: questi vanno dalla concessione dei visti all'accesso alle fonti di informazione per arrivare sino «alla possibilità di trasmettere integralmente, normalmente e rapidamente» i risultati del proprio lavoro ai rispettivi organi di stampa.

Assai minuziose, come quelle economiche, sono le facilitazioni proposte per gli scambi culturali; ma su questi paragrafi l'accordo è stato abbastanza agevole.

Un ultimo punto è incluso nel documento. Si è a lungo discusso per stabilire quale seguito dare alla Conferenza. Alcuni stati proponevano la creazione di un istituto permanente. L'idea era particolarmente cara ai neutrali, che nell'ambito della conferenza hanno avuto la possibilità di far maggiormente valere il loro peso. Essa non è stata accolta. Si è deciso più modestamente che fra due anni, il 15 giugno 1977, si terrà a Belgrado una riunione di alti funzionari che vaglierà i risultati raggiunti nel frattempo e suggerirà quali nuove iniziative prendere (convegni di esperti, un incontro fra ministri degli Esteri o una conferenza analoga a quella che oggi si conclude).

Nel suo insieme l'«atto finale» di Helsinki è un testo che, se applicato nelle sue diverse parti, può realmente favorire lo sviluppo di una migliore atmosfera pubblica in Europa secondo quell'indirizzo di pace che è stato definito «distensione». C'è già chi obietta in Occidente che si tratta di un documento non vincolante, tale quindi da rischiare di restare sulla carta. Ma obiezioni del genere sono possibili per la maggior parte degli atti diplomatici. Nessuna conferenza, nessuna dichiarazione, per quanto solenne essa sia, ha mai assicurato da sola rapporti pacifici fra i popoli. Tutto dipende dallo spirito, dalla volontà politica con cui le si dà valore. Il solo fatto che tutti i paesi europei siano arrivati a questo passo — che sarebbe parso utopistico solo dieci anni fa — è tuttavia un sintomo positivo e incoraggiante.

La conferenza di Helsinki vuole e può essere l'inizio di una fase nuova nella politica europea. Sta poi ai popoli del continente fare in modo che essa lo sia realmente.

Innocenti

solida struttura industriale. La produzione in proprio dei famosi «tubi Innocenti», la messa in cantiere del motorino che dalla fabbrica di Lambrate e dal fiume Lambro che scorre lungo il perimetro dello stabilimento aveva preso il nome (la «Lambretta», appunto) avevano portato il gruppo ad una posizione di primo piano nel nostro paese e all'estero.

Negli anni '50 la Innocenti iniziava la produzione e la progettazione di grandi impianti siderurgici. Quasi contemporaneamente il settore per la produzione di tubi veniva ceduto alla Dalmine. Mentre il settore della grandi macchine prendeva sempre più piede, le linee di produzione delle «Lambretta», con un mercato ormai ristretto nel nostro paese, prendevano la via dell'India. In parte la produzione veniva sostituita dalla costruzione di auto, grazie ad un contratto con la British Leyland che permetteva alla casa automobilistica inglese di coprire, tramite la Innocenti, il mercato europeo.

Nel '72 gli eredi di Ferdinando Innocenti decidevano di alienare il loro patrimonio industriale. La sezione grandi macchine passava alle partecipazioni statali e diventava — dopo la fusione con la Sant'Eustachio di Brescia, la Inse.

La Innocenti — settore autovetture — passava direttamente sotto il controllo della British Leyland Mister Robinson, il dinamico amministratore delegato che aveva portato a termine l'operazione, aveva allora parlato di grandi prospettive, di un forte sviluppo della produzione. Sono di quegli anni i programmi per il montaggio nello stabilimento di Lambrate di almeno 115 mila vetture (Mini Minor e tutte le sue varianti).

La ex Innocenti — settore autoveicoli — si era intanto andata trasformando, sotto la diretta e soffocante vigilanza della casa madre inglese, in un grande reparto di montaggio di auto, in cui tutte le parti più pregiate delle vetture (i motori, l'apparato elettrico ecc.) venivano importate direttamente dall'Inghilterra. La dipendenza dalla British Leyland era troppo diretta per consentire rosee previsioni. Ma le «Mini» continuavano ad avere un discreto mercato all'estero e ciò alimentava speranze che non sono state solo dei lavoratori.

Nell'incontro che ieri il consiglio di fabbrica e la FLM provinciale hanno avuto con la direzione del personale dello stabilimento di Lambrate i progetti di ristrutturazione presentati al governo sono stati trasformati in programmi ormai a brevissima scadenza: si parla di licenziati a partire da settembre, di nuovo ricorso a tempo indeterminato alla cassa integrazione, di ripresa della produzione solo parziale dopo le ferie.

Dopo gli scioperi di ieri, oggi i 4.500 lavoratori della Leyland Innocenti hanno nuovamente incrociato le braccia. La delegazione che è stata ricevuta dal presidente della giunta regionale lombarda, Golfari, ha esposto le richieste dei sindacati: valutazione serena della situazione Leyland Innocenti dopo le ferie; ripresa della produzione per tutti i lavoratori il 28 agosto, come in precedenza concordato; nessun atto unilaterale dell'azienda in questo intervallo di tempo.

La giunta regionale ha fatto sue queste richieste ed ha già inviato un telegramma in questo senso all'azienda. Anche il ministero dell'industria ha spedito oggi un fonogramma alla direzione per invitarla a soprassedere a qualsiasi atto unilaterale.

Al termine della intensa e tesa giornata di lotta di oggi, sindacati e lavoratori hanno ottenuto un primo, anche se limitato risultato. La direzione aveva chiesto in precedenza una settimana di cassa integrazione per tutti gli operai della produzione, a cui sarebbero seguite tre settimane di ferie. Il consiglio di fabbrica e le organizzazioni sindacali avevano chiesto che trecento operai delle presse fossero ammessi al lavoro per sei giorni, in modo da costruire la scorta necessaria per la ripresa della produzione il 28 agosto prossimo. L'azienda aveva rifiutato. Dopo la manifestazione di questa mattina e l'intervento della giunta regionale, la direzione del personale della Leyland Innocenti ha deciso di tenere aperti per sei giorni i reparti delle presse, senza prendere impegni sulla ripresa regolare della produzione alla fine delle ferie. I sindacati hanno comunque invitato tutti i lavoratori a recarsi in fabbrica il giorno 28 agosto.

Bilancio

opere pubbliche rimangono stagnanti e largamente al disotto delle necessità più urgenti.

Le entrate tributarie sono previste in 20.391 miliardi alla fine di quest'anno e 23.431 alla fine del 1976, con un incremento di 3.040 miliardi pari al 14,9%. Ambedue le stime non soltanto sembrano al disotto della realtà — si tenga presente che attualmente conosciamo soltanto le entrate tributarie dei primi tre mesi di quest'anno, durante i quali sono aumentate del 50% — ma riflettono un indirizzo di politica fiscale duramente oppressivo nei confronti dei lavoratori e del medio ceto, e scoraggiante la ripresa produttiva (che dovrebbe invece essere la fonte principale di aumento dell'entrata fiscale).

Vi è chiaramente, ancora una volta, una «riserva» di discrezionalità nell'uso delle future entrate fiscali. Si dà per scontata anche per i prossimi 18 mesi la continuazione del caos dell'amministrazione e l'inerzia di fronte alla necessità di una energica correzione nel senso di spostare il prelievo verso i redditi più alti e, soprattutto, verso i guadagni da attività intermediarie e parassitarie che non contribuiscono all'incremento della produzione. L'uso del fisco per la mobilitazione delle rendite dovrebbe comprendere anche il potenziamento del ruolo fiscale delle Regioni e dei Comuni, sia per finanziare il loro fabbisogno, sia per agire in modo più efficace nello stimolare l'impiego delle risorse locali. La previsione di entrata fiscale viene abbassata di 1.000 miliardi, inoltre, perché viene dato per scontato il basso gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), il quale dipende da due cause che invece il governo dovrebbe proporsi di eliminare: 1) le evasioni dei soggetti con giro di affari superiore ai 120-150 milioni; 2) la riduzione dei consumi e delle attività economiche che dovrebbero invertirsi, anche per effetto di adeguate scelte di spesa pubblica, proprio nel 1976.

Il bilancio di previsione presentato rispecchia dunque una persistente passività del governo di fronte a modifiche strutturali da tempo mature. Si prenda il disavanzo delle Ferrovie, il quale pesa per 4.400 milioni al giorno: poiché nessun aumento di tariffa può ridurne il peso, la via da intraprendere è una riqualificazione del trasporto ferroviario, avviando verso di esso quote di traffico più ampie (specialmente sulle linee secondarie attualmente utilizzate solo in minima parte del loro potenziale), con una serie di misure di politica dei trasporti collegate fra loro. Oggi le linee secondarie delle FS rappresentano ciò che la «capacità inutilizzata» è nell'industria, vale a dire una perdita di reddito che potrebbe essere trasformata in fonte di lavoro e di entrata.

E' un esempio, fra i tanti, di come l'effetto del bilancio statale sull'economia del Paese possa cambiare notevolmente non soltanto in sede di revisione parlamentare ma anche attraverso le scelte qualitative che dovranno essere affrontate nei prossimi mesi.

Il ministro della giustizia Reale, interrogato dai giornalisti, ha detto che i due disegni di legge del governo — quello sulla tutela del segreto professionale per i giornalisti e quello sui provvedimenti urgenti riguardanti il processo civile — saranno varati nella prossima seduta del consiglio dei ministri prevista per i primi giorni di agosto.