La DC manovra per svendere anche la mezzadria

ROMA — Gli emendamenti dc alla legge di riforma dei patti agrari cominciano a uscire dalla coltre di mistero che li copriva. E' vero, non sono ancora stati presentati *ufficialmente* in commissione Agricoltura alla Camera, ma *ufficiosamente* sono stati illustrati agli altri partiti della maggioranza nell'incontro svoltosi lunedì presso l'ufficio Programma della DC. Nonostante gli obiettivi fattori di ambiguità che ancora caratterizzano la posizione dc, questo fatto costituisce — bene o male — un elemento di chiarezza: gli emendamenti sono *del partito*, non di alcuni deputati dc restii ad accettare l'accordo politico che ha consentito al Senato l'approvazione del provvedimento legislativo.

Gli emendamenti non sono stati presentati in commissione nemmeno nella riunione di ieri. All'inizio della seduta è stato lo stesso democristiano on. Bambi a suggerire di continuare la discussione in sede politica per trovare in questo ambito un accordo tra i partiti della maggioranza.

Confronto difficile

Il confronto non si preannuncia facile. La DC, infatti, tende a mettere in discussione l'intero impianto della legge, preoccupata per gli effetti che può dispiegare all'interno della propria base elettorale del Mezzogiorno. Ma — ecco il primo nodo politico — si può limitare la portata innovativa di una legge di riforma solo per ristretti calcoli di parte?

Gli emendamenti dc mirano a introdurre un'artificiosa distinzione all'interno del contratto di mezzadria (il più diffuso): da una parte una mezzadria definita, non si sa su quali basi, « imprenditoriale », da escludere dalla possibilità di trasformazione; dall'altra, la mezzadria « assenteista », per la quale rendere possibile la riforma. E' evidente come questa posizione non tenga assolutamente conto delle condizioni *reali* di questo arcaico contratto agrario. Anche là dove un qualche contributo del concedente alla gestione dell'azienda pure c'è stato, è da valutare se ha assunto caratteristiche effettivamente imprenditoriali, e in quale misura si sia affermato sulla funzione del mezzadro, questa sì — e per forza di cose — strettamente ancorata ai processi produttivi dell'azienda.

Ancora altri emendamenti, come quelli riferiti a un ulteriore aumento del canone di affitto, dimostrano che la DC sta subendo pesanti condizionamenti da parte di quelle forze agrarie impaurite dai processi di riorganizzazione fondaria in atto nelle campagne (come testimoniano anche i recenti dati dell'Istat) messi in moto dall'azienda contadina. Si tratta, comunque, di dare risposte a tutte le istanze *legittime* — che non sono soltanto quelle di cui si fa portavoce la DC — sul piano del cambiamento, avendo quindi come punto di riferimento il reddito, non — come sembra volere il partito democristiano — sul piano della rendita.

Su questa precisa discriminante insistono i comunisti che continuano la consultazione con i mezzadri e i coloni in tutto il Paese.

Sono questioni politiche, da risolvere, dunque, in sede politica. La decisione assunta in commissione ieri, risponde positivamente a questa esigenza, anche per non fornire alibi alle inevitabili manovre qualunquistiche o conservatrici (oltre a quelli dc, sono stati annunciati altri 100 emendamenti). Occorre, comunque, portare il confronto in porto quanto prima, così da avere il provvedimento in aula entro la fine di novembre.

Sostegno del movimento

La richiesta di tempi stretti viene in primo luogo dal movimento contadino, ed è una richiesta sostenuta dalla mobilitazione. La stessa Coldiretti, l'associazione legata alla DC, si è pronunciata a favore della trasformazione automatica della mezzadria in affitto. Ieri le Acli-terra hanno chiesto che non vengano rimesse in discussione le intese raggiunte e non vi siano rinvii *sine die* dell'approvazione della legge. La Confcoltivatori, che oggi riunisce la propria direzione per un esame della situazione, ha deciso di intensificare fin tutto il paese le già numerose iniziative di lotta. La Federbraccianti, infine, ha indetto, tra l'altro, una manifestazione regionale a Palermo per il 7 novembre.

Pasquale Cascella

Colloquio sul contratto alla Fiat Mirafiori

«Mettiamo un tetto all'espansione al nord»

Dal nostro inviato

TORINO — *Siamo alla quinta Lega FLM, in corso Unione Sovietica. Una palazzina grigia. Dalle finestre si scorgono i cancelli della Fiat. E' il « covo » dei metalmeccanici di Mirafiori. I giornali — anche quelli che abbiamo ammucchiati sul tavolo, davanti ai nostri interlocutori — divampano di polemiche sulle loro richieste. Dirigenti politici e sindacali, economisti, industriali, discutono. Sentiamo un po' gli operai, i delegati della più grande fabbrica d'Italia. Quello che impressiona, a primo acchito, è la loro pacatezza, il loro sforzo di ragionare. Nessuno qui — magari a differenza di altre realtà — intende innalzare la bandiera, ad esempio, della riduzione d'orario, tutta, subito e dappertutto* « perché poi ci pensino i padroni alle conseguenze ». *Ancora una volta non delegano, ma cercano di guardare lontano. La proposta di Mirafiori — se vogliamo sintetizzare — è quella di una analisi nel merito, negli intricati gangli del ciclo produttivo del colosso dell'auto. E l'obiettivo di fondo, certo ambizioso, è uno solo: creare nuova qualificata occupazione nel Mezzogiorno. Lo condividono tutti i nostri interlocutori: Bregnolato, Dutto, Giatti, Gambino, Gambardella (Mirafiori), Inglisano (Lancia), Scappino (Lingotto), appartenenti alle diverse componenti del sindacato, ma con un orientamento comune, frutto di una puntigliosa discussione*

E' una proposta complessiva. Vogliamo mettere in campo, dicono, nel contratto, non una cosa sola, non la ricetta mitizzata della riduzione dell'orario, ma l'allargamento dei nuovi diritti di contrattazione (la famosa « prima parte »), *il potere specifico dei delegati e dei consigli nell'uso della riduzione dell'orario, i primi passi nella riforma del salario. E' una* « strategia », *sostengono, che intende mettere le mani* « nel piatto » *della politica industriale in quel* « meccanismo infernale » *che presiede tuttora allo sviluppo di questo Paese. Un meccanismo che sta riportando a Torino, come nei vecchi tempi, nuova immigrazione.* « Duemila nuove assunzioni a Rivalta negli ultimi mesi — *affermano* — e i comuni della cintura che di nuovo scoppiano. I lavoratori che di nuovo tutte le mattine bloccano gli autobus intasati ».

Allora che fare? L'orario — e i nuovi possibili diritti su investimenti, decentramento, mercato del lavoro — può essere un « terreno » *di lavoro e di iniziativa per impedire nuove congestioni al Nord, sviluppo al Sud. E' la stessa* « guida » *che ha ispirato, insistono, le vertenze contro i sabati straordinari per le « 127 », per applicare la mezz'ora.*

Ora si tratta di individuare quei « pezzi » *del ciclo produttivo che in una manovra combinata — 38 ore al Nord e 36 al Sud — possono dar luogo a incrementi dell'occupazione nel Mezzogiorno, con una contrattazione affidata ai consigli, capace di impedire invece che lo sviluppo del Sud, l'estensione del doppio lavoro, del lavoro nero al Nord. Accennano allo stampaggio, alla componentistica, all'indotto. L'attenzione è rivolta agli* « impianti paralleli » *al Nord e al Sud: le carrozzerie e lo stabilimento di Cassino, la meccanica e lo stabilimento di Termoli. La prospettiva è quella di fissare un tetto per la produzione del Nord, collegata alla introduzione delle 36 ore al Sud e un decentramento delle produzioni nel Mezzogiorno.*

Fanno altri esempi: le presse, la produzione di « dischi per le ruote »: *le stampano al Nord, poi le montano negli stabilimenti nel Sud e quindi le riportano a Torino. E' possibile iniziare, sostengono, una* « ricomposizione di aree produttive al Sud », *facendo uscire le fabbriche del Mezzogiorno da una specie di* « ghetto » *dedicato solo alle operazioni di montaggio. L'ipotesi, in definitiva, è quella di puntare per le riduzioni d'orario prima* « negli impianti paralleli » *e poi in altri impianti (che sono solo al Nord) con una* « gradualità diversa » *e alla condizione che in questo caso la riduzione dell'orario comincia con la messa in atto in una consimile attività produttiva al Sud.*

Una operazione complessa, dunque, che ha bisogno di ampi poteri di controllo e di intervento di contrattazione (su investimenti, organici, organizzazione del lavoro), sostenuta da un'altra scelta di fondo, dicono i delegati, e cioè la non flessibilità nell'uso della forza-lavoro al Nord. Ovviare a certe strozzature, ad esempio nei punti terminali delle linee di montaggio, con terzi turni, straordinari, ecc., come chiede la Fiat al Nord, sostengono, vorrebbe dire entrare in una logica antimeridionalista, non aiutare la possibile ricostruzione di « aree produttive » *e non di cattedrali nel deserto, al Sud.*

Certo, non chiudono gli occhi sul problema della produttività. Ma distinguono tra produttività del singolo lavoratore e produttività complessiva. Anche la congestione al Nord, l'allucinante situazione dei servizi, incide sull'insieme dei problemi della produttività. Anche la lotta per l'ambiente, la salute, l'integrità psicofisica, per una nuova organizzazione del lavoro (con l'allargamento di esperienze di autogestione) porta un contributo non indifferente ai problemi della produttività. Epoi, sottolineano polemici, si parla tanto della scarsa produttività italiana, dell'alto costo del lavoro, ma poi quando ci sono le aste internazionali per « fabbriche chiavi in mano », *tra tedeschi francesi e italiani, le vincono gli italiani. E citano gli accordi della Fiat, le testate di alluminio della Texsid per l'America, le intese Agnelli e Cina per le macchine agricole: tutte* « novità » *che debbono trovare un* « vincolo » *nel Mezzogiorno.*

Una battaglia difficile, ma aperta. I problemi sono infiniti. C'è, ad esempio, quello relativo all'introduzione delle 36 ore nelle fabbriche del Sud, basate sul sistema cosiddetto del 6 per 6, sei ore al giorno per sei giorni e relativa scomparsa del sabato libero. Una cosa legata alla massima utilizzazione degli impianti e che solleva contrasti tra i lavoratori interessati. Perciò la consultazione sulle ipotesi contrattuali si farà insieme. I delegati di Termini, di Cassino, verranno a Mirafiori e viceversa. « La scelta del sei per sei — *osservano* —, solleva spesso opposizione perché, nei centri meridionali il collegamento tra fabbrica e abitazione rappresenta una difficoltà insuperabile. E allora se si apre lo scontro contrattuale bisognerà aprire anche una battaglia su quel territorio per avere servizi in grado di sopportare una struttura degli orari come quella che si intende ottenere ».

Così parlano i delegati della Fiat. E' la loro scommessa. Ripetono, come un ritornello, che non si tratta certo di una scelta « corporativa », *ma semmai di una scommessa troppo ambiziosa. E' tutta abbarbicata a una domanda di fondo: è possibile o no — operando sul nuovo terreno fornito dal governo, ma giudicato nettamente contrario alle loro aspettative: piani settoriali, programmazione triennale — allargare la base produttiva industriale nel Mezzogiorno e mantenere quella attuale nel Nord? Loro hanno fiducia. E per questo vogliono lottare, facendo anche del contratto una* « occasione ».

Bruno Ugolini

TORINO — Operai della FIAT all'uscita dello stabilimento

In corteo per le vie di Roma: « Napoli chiede lavoro »

ROMA — Una gigantesca torta color cioccolato e panna con cinque candele viene calata lentamente dal treno, appena scendono i primi disoccupati organizzati napoletani, venuti a Roma per parlare con il ministro del Lavoro. E' ricamata come quelle dei dolci per compleanni, ma senza auguri. C'è scritto: « 4.000 corsi professionali ». La satira non è subito chiara, ma ecco che un altro gruppo si avvicina con un grosso fantoccio chiamato « Padroni ». Il lungo braccio di stoffa cinge avidamente la torta: i 4.000 corsi sono dunque 4.000 fette da spartire.

La sceneggiata nasce così tra gli sguardi curiosi delle centinaia di persone che affollano alle 10 la stazione Termini e cominciano a dispiegarsi gli striscioni dei disoccupati organizzati «Banchi Nuovi». Sono un migliaio, quasi tutti giovani, tutti (o quasi) di un sobborgo — Banchi Nuovi, appunto — tra i più disgregati della città. Solo gli iscritti alla loro lista sono 1.200. Ma forse le cinque candele della torta rappresentano anche gli altri 48 mila e 800: tanti sono gli iscritti alle liste di preavviamento a Napoli. « Noi non vogliamo rappresentare nessuno — parla uno dei giovani che reggono la torta — però siamo noi che vogliamo il lavoro, e Scotti ci dovrà sentire ».

Un fragore di fischietti e tamburi copre la voce degli speaker che annunciano arrivi e partenze dei treni, poi a passo di corsa vanno tutti a raggrupparsi fuori della stazione. Slogan e tamburi cominciano a confondersi con i rumori del traffico. Pochi minuti per decidere il tragitto e poi il corteo parte con un enorme striscione in testa: « Napoli chiede lavoro ». Gli slogan sono soprattutto cantati; dentro si sente la rabbia, talvolta la disperazione, comunque sempre il rifiuto di una condizione di emarginazione e di subalternità: quella che per troppo tempo alla città è stata imposta dalla DC e dalle sue scelte politiche. E la rabbia, spesso, finisce col travolgere tutto e tutti saltando a piè pari ogni pur necessaria distinzione: governo, partiti, amministratori cittadini.

Per molti napoletani, in effetti, non credere alle promesse è una logica conseguenza: troppe volte le promesse sono andate deluse negli anni in cui Lauro o Gava la facevano da padroni. E' dunque difficile vincere la diffidenza, anche quando gli impegni vengono accompagnati da atti concreti, come quelli compiuti dall'amministrazione comunale di sinistra, che ha fissato rigorosi criteri di priorità nella assegnazione dei primi 4000 posti nei « corsi ».

Proprio ieri l'altro sono state chiamate le prime 47 donne per i posti di bidella nelle scuole e, sempre in questi giorni, è iniziato il controllo « meccanico » dei nominativi in possesso dei requisiti per partecipare ai corsi ANCIFAP, in base allo stato di disoccupazione, al titolo di studio, all'età, all'acquisizione del sussidio natalizio 1975 ecc.

Il Comune ha dunque fatto quanto poteva per garantire imparzialità nell'avviamento ai corsi. Ma è del tutto evidente che gli sforzi del Comune, se possono offrire una testimonianza di rigore e di pulizia amministrativa, non bastano certo ad offrire una risposta al dramma della disoccupazione. E la giunta lo ha più volte sottolineato, pur se è un concetto che non tutti in città dimostrano di avere accolto.

Una parte dei disoccupati giunti ieri a Roma si è piazzata con una tenda in piazza Esedra, dopo aver fatto sosta sotto il ministero del Lavoro. « Finché Scotti non ci dà garanzie non ci muoveremo di qua », gridano. Subito dopo ricominciano gli slogan « sceneggiati » 'O lavoro, 'o lavoro, 'o lavoro ciann'a dà, ritmando con i tamburi, le mani, i fischietti

Il timore che molti esprimono è quello della « spartizione » che si verificherebbe tra le forze politiche, il che si traduce in slogan confusi, forzati, spesso inaccettabili per chi abbia presenti le ragioni dei guasti di Napoli e del Mezzogiorno. Sarebbero necessarie distinzioni perché le responsabilità di ciascuno risultino ben chiare. Ma troppo spesso nel corteo, negli slogan, nelle parole d'ordine non si va per il sottile. « Qua non ci stanno bandiere bianche o rosse o nere — dice un disoccupato —. C'è solo la bandiera italiana, o almeno quella che rappresenta uno Stato fondato sul lavoro. Ma qui lavoro non ce ne sta! ». Si avvicinano a gruppi, decine di persone che vogliono raccontare una loro storia personale; un trentenne sfrattato con moglie e figli perché non può pagare l'affitto. Un trentanovenne invalido senza lavoro e con nove figli, un altro che esce e rientra dal carcere perché vende accendini e sigarette senza licenza. « Devono dirci che cosa dovremmo fare! » Una Napoli confusa, incerta, inconsapevole? Può darsi. Ma anche questa Napoli ha diritto ad una risposta.

Raimondo Bultrini

Domani i pompieri soltanto per i servizi di emergenza

Lo sciopero per la riorganizzazione - Fermi pullman e ferrovie in concessione - Situazione pesante negli aeroporti

ROMA — Domani scioperano per l'intera giornata i vigili del fuoco. L'astensione dal lavoro inizierà alle otto del mattino per concludersi alla stessa ora di venerdì. Tutti i servizi essenziali e di emergenza saranno garantiti; i vigili rimarranno, infatti, nelle rispettive sedi. Mancheranno, invece, i servizi antincendio aeroportuali per cui, nelle 24 ore dello sciopero, tutti gli scali aerei portuali italiani saranno chiusi al traffico.

I motivi di questa giornata di lotta proclamata dalla Federazione Cgil, Cisl, Uil sono stati illustrati ieri nel corso di una conferenza stampa. Da tre anni è aperta una vertenza con il governo. Ma, fino a questo momento, l'esito delle trattative è stato negativo. Di che si tratta? Tutta la vertenza fa perno sulla riforma del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco da realizzarsi — secondo le proposte sindacali — con la definizione di un piano finanziario pluriennale straordinario, per adeguare le strutture del Corpo ai compiti che esso è chiamato ad assolvere. Si sollecita la presentazione di un disegno di legge « *per la ristrutturazione dei servizi antincendio aeroportuali e per la istituzione dei ruoli di supporto tecnico e amministrativo* ». Le altre richieste dei vigili del fuoco riguardano lo adeguamento degli organici, la rivalutazione degli straordinari e dell'indennità di rischio (su quest'ultima richiesta i parlamentari comunisti hanno presentato nei giorni scorsi una proposta di legge), la rapida conclusione del confronto con il governo per il contratto degli statali, di cui i vigili del fuoco fanno parte.

Alcuni dati. I Vigili del fuoco sono in Italia 16 mila. La sola Parigi, tanto per fare alcuni raffronti, ne conta 12 mila, Londra 8 mila. In una città come Roma (1.400 vigili in organico) quelli effettivamente in servizio di soccorso sono per ogni turno appena 200.

Assolutamente insufficienti e antiquate anche le attrezzature tecniche. Ancora lo esempio di Roma: solo quattro ambulanze disponibili, una sola scala aerea di 45 metri (fra l'altro ora in « prestito » ai vigili di Milano), per non parlare poi dei mezzi antincendio aeroportuali: per mancanza di strumenti idonei una pista dello scalo di Fiumicino, nel '77, è rimasta chiusa per ben tre mesi.

La vertenza dei Vigili del fuoco sarà affrontata oggi dalle organizzazioni sindacali confederali e di categoria con il sottosegretario Del Rio, nell'incontro in programma per discutere delle questioni aperte per gli statali e i lavoratori della scuola. Ieri, in preparazione dell'odierno incontro Cgil, Cisl e Uil hanno incontrato, separatamente, i dirigenti dei rispettivi sindacati di categoria degli statali e della scuola.

Ieri sono rimasti bloccati per 24 ore i servizi di trasporto automobilistico extraurbano e urbano gestiti da privati, le ferrovie in concessione e, per due ore, i servizi urbani gestiti da aziende pubbliche. Lo sciopero era stato indetto dalla Federazione unitaria autoferrotranvieri per sollecitare, come da impegni presi dal governo, la estensione al settore dell'accordo già raggiunto con la Cispel per il ricalcolo della scala mobile sulla contingenza e sulle festività soppresse.

Sempre più acuta si fa, intanto, la vertenza per il trasporto aereo a causa della intransigenza manifestata dall'Alitalia, dall'Ati e dall'Intersind nelle trattative per il contratto degli assistenti di volo. A partire da 30 ottoore gli assistenti di volo daranno corso a 48 ore di scioperi articolati. La complessa vicenda del trasporto aereo è stata esaminata dalla commissione Trasporti della Camera che nei giorni scorsi ha ascoltato sindacati, aziende, governo E' emerso che si è di fronte — ha dichiarato il compagno Libertini — ad una situazione contrattuale « *assai grave* » che si intreccia « *in uno miscela esplosiva con le gravi difficoltà strutturali che vanno dalla crisi crescente del sistema di controllo del traffico aereo, alle strozzature aeroportuali, all'esodo dei piloti verso altri paesi, alle carenze di Civilavia, ai seri problemi di riorganizzazione dell'Alitalia* ». Se non si interviene subito — ha detto Libertini — uno « *stato di crescente paralisi colpirà al di là degli stessi scioperi, il trasporto aereo* ».

La parità alla prova del... fuoco

FIERA DI PRIMIERO (Trento) — « Impettite », un po' emozionate, eccole entrate in servizio, le prime « vigili del fuoco » italiane. Sono tutte giovani e volontarie e hanno potuto accedere a un lavoro pericoloso ma anche affascinante, dopo l'approvazione della legge sulla parità. Un altro « mestiere da uomini » che scompare, un altro « contingente » femminile che afferma il proprio diritto al lavoro senza preclusioni. Per ora sono soltanto quindici, ma già si accumulano altre domande sul tavolo dei dirigenti.

NELLA FOTO: Le prime donne « pompiere » davanti ai loro colleghi durante la cerimonia di insediamento.

Contro i ritardi occupate tutte le fabbriche della Liquichimica

ROMA — Tutte le fabbriche e la sede centrale della Liquichimica saranno occupate dai lavoratori Lo ha deciso il coordinamento sindacale del gruppo riunitosi a Roma dopo la paralisi del processo di risanamento per il quale pure erano state fissate, in sede ministeriale, precise tappe. Impegni ne sono stati presi da tutti — banche, governo, Cassa per il Mezzogiorno —, ma non sono poi stati rispettati. Neppure quello per il pagamento di una sola mensilità arretrata, che avrebbe dovuto essere effettuato per tutti i dipendenti, secondo un impegno del governo, entro il 15 ottobre. Finora, però, soltanto i lavoratori di Augusta hanno ricevuto l'equivalente di una mensilità per intervento diretto della Regione siciliana.

Dalla riunione è emerso un preciso richiamo per la nomina di un commissario che sempre più appare come la sola via d'uscita di fronte alla continua fuga dalle specifiche responsabilità. La nomina del commissario era stata richiesta espressamente dai sindacati e dal PCI. Lo stesso Consiglio dei ministri ha con un decreto aperto la strada a questa soluzione. Si tratta, adesso, di percorrerla, prima che la situazione produttiva e finanziaria del gruppo precipiti

Con l'occupazione delle fabbriche, il coordinamento ha anche deciso iniziative nel territorio e un nuovo sciopero nazionale, per il giorno 31, con la partecipazione alla manifestazione di 20.000 calabresi a Roma. La FULC, ha inoltre chiesto un incontro con il ppresidente del Consiglio, Andreotti, con la partecipazione dei rappresentanti delle Regioni.

Fabriano: le proposte del PCI per il «piano carta»

Giudizio negativo sull'iniziativa governativa - No alla concentrazione

Dalla redazione

ANCONA — Alla vigilia della discussione parlamentare sul piano finalizzato nel settore della carta, si è svolto a Fabriano, un convegno nazionale che ha avuto per tema: « Le proposte dei comunisti per il piano carta ».

Oltre al compagno Andrea Margheri, responsabile della commissione partecipazioni statali del PCI e all'on. Paolo Guerrini, erano presenti numerose rappresentanze di industrie nazionali: la Cartiera Burgo di Corsico, la CRDM di Isola del Liri, le Miliani di Fabriano e ancora delegazioni da Lucca, Avezzano e Bologna.

L'iniziativa — come ha subito premesso il compagno Margheri — ha inaugurato una serie di incontri organizzati dal PCI per discutere il Piano e per precisare le controproposte da avanzare al ministero dell'industria. Oltre a ciò la estrema attualità di tale appuntamento deriva dalla serie di ricorrenti tentativi operati in queste ultime settimane da parte di un gruppo privato, la società Fabocart, di giungere ad una condizione di monopolio nel comparto produttivo (carte per giornali), attraverso l'acquisizione delle imprese del ramo (CIR e CRDM), controllate dalle partecipazioni statali.

Quale giudizio globale dà il PCI della proposta presentata dal governo? « Siamo profondamente insoddisfatti — ha detto Margheri — e quindi a nostro giudizio devono essere presto realizzate sostanziali modifiche della bozza di piano.

Tale valutazione non parte però da una analisi generale della legge di riconversione industriale che anche per quanto attiene il piano carta viene giudicato come uno strumento adeguato per precisare le linee di programmazione per il settore, ma dal modo con cui alle premesse non si sono fatti seguire interventi consecutivi e validi.

« Nella bozza assistiamo — ha precisato a questo proposito Margheri — ad una semplice registrazione delle « *tendenze oggettive* ». Non si è avuto il coraggio di impostare modifiche strutturali ». Più che uno sforzo di programmazione e di individuazione di nuovi programmi, si è cioè puntato — ancora una volta — ad una semplice riorganizzazione dell'esistente.

Fondamentalmente le critiche dei comunisti si incentrano su tre punti: non vengono indicati i soggetti che debbono operare la ristrutturazione; manca un valido raccordo con la produzione della materia prima (elemento di pesanti contraddizioni produttive); ci si limita, infine, a registrare l'utilizzo della carta, avendo come unico parametro il mercato attuale.

La discussione si è anche sviluppata — ed era logico che così fosse — sulle recenti operazioni della Fabocart (gruppo Fabbri-Bonelli) che puntano a controllare complessivamente il 98 per cento della produzione di carta per usi giornalistici.

Su tale questione Margheri ha affermato: « Noi contrapponiamo alla prospettiva di svendita delle imprese pubbliche (come proposto dal ministro Bisaglia n.d.r.) una prospettiva opposta, fondata sulla creazione di un soggetto imprenditoriale che raggruppi tutte le imprese di questo settore, non per scatenare una sorta di guerra commerciale, con i produttori privati, ma per arrivare ad accordi limpidi che riguardino l'organizzazione dell'intero settore e si proietti sul mercato internazionale ».

« Per questo siamo fermamente contrari — ha aggiunto — al progetto di concentrazione della Fabocart che, se andasse in porto, comporterebbe la sparizione delle imprese pubbliche nel settore cartario. Che le attuali industrie a partecipazione statale non vadano troppo bene, è cosa fin troppo nota; ma ciò non può provocare una fuga delle partecipazioni statali dalle loro responsabilità. E' necessario, invece, avviare una politica di risanamento e puntare ad uno sforzo di aggregazione delle imprese pubbliche cartarie, per un intervento di tipo nuovo, che coinvolga intanto l'intero ciclo, dalla materia prima al prodotto finito.

ma. ma.

Ancora cassa integrazione alla Fiat Iveco

Dalla nostra redazione

TORINO — Per superare la crisi di vendite degli autocarri, non sono bastate alla FIAT due settimane di cassa integrazione, fatte subire dopo le ferie a 12 mila operai delle fabbriche torinesi e milanesi. Ora chiede un altro mese intero di cassa integrazione entro fine anno negli stabilimenti che producono camion pesanti (Spa Stura e Sot di Torino, OM di Milano). Per le sole fabbriche torinesi, la FIAT propone, in alternativa, il trasferimento di un migliaio di operai nelle fabbriche di automobili.

La seconda proposta appare allettante, ma sarebbe la soluzione peggiore. Infatti, una massiccia mobilità di lavoratori risolverebbe soltanto i problemi immediati della FIAT, non quelli delle numerose industrie minori che costruiscono camion, autobus, e veicoli speciali con telai e motori della FIAT e sono completamente condizionate dalle scelte della grande industria.

Dopo aver costituito la società europea Iveco con i tedeschi della Magirus Deutz, la FIAT ha trasferito in Germania gran parte della progettazione e dei servizi tecnici più qualificati. Ha trasferito dall'Italia agli stabilimenti francesi Unic-FIAT tutte le produzioni di autocarri di media portata, oggi i più richiesti. E sono questi camion costruiti in Francia e quelli prodotti ad Ulm dai tedeschi che la FIAT sta lanciando sul mercato americano, dove ha costituito un'apposita società commerciale, la Itona (Iveco trucks of North America).

Ma, al di là delle soluzioni contingenti che potranno essere trovate per le eccedenze produttive della FIAT, resta il problema di fondo: perché la crisi? Cosa sta succedendo sul mercato degli autocarri? Se per l'automobile si tratta di una crisi strutturale, nel settore degli autocarri succede l'inverso: siamo in presenza di un momentaneo ciclo negativo, in un settore però che promette un grande sviluppo.

La FIAT aveva previsto quest'evoluzione e si era premunita, costituendo l'Iveco con i tedeschi, per acquisire dimensioni competitive internazionali, ed effettuando forti investimenti per potenziare gli impianti produttivi (346 miliardi nel '77, contro i 201 miliardi spesi per le automobili). Ma altrettanto hanno fatto tutti i maggiori produttori esteri, dalle industrie USA alla Daimler-Benz, Saviem, Daf, ecc. Così molti commensali voraci si sono messi a tavola troppo presto per spartirsi una torta non ancora abbastanza grande.

Inoltre, il mercato degli autocarri è particolarmente sensibile all'andamento di altri comparti (edilizia, lavori pubblici, altri settori industriali) ed al rallentamento dello sviluppo economico in vari Paesi. Così sono cadute le vendite in Francia, in Gran Bretagna e soprattutto in Italia (meno 9,18 per cento nel primo semestre '78).

Ma assai di più sono cadute le vendite della FIAT-Iveco. Nel primo trimestre di quest'anno la flessione è stata del 17,5 per cento in Italia, del 12,8 per cento nel mercato « domestico » (Italia, Francia, Germania), del 17,6 per cento negli altri mercati. Ultimamente si è arrivati a cadute del 20 per cento, con punte del 40-45 per cento per gli autocarri pesanti.

Hanno pesato anche alcune circostanze sfavorevoli, come lo « slittamento » di grosse forniture di camion alla Turchia ed al Pakistan, a causa delle crisi economiche di questi paesi. Ma hanno pesato principalmente, in aggiunta alla crisi generale, gli errori e le responsabilità della FIAT.

Il primo e maggior errore è stato una politica dei prezzi a dir poco forsennata. Con l'entrata in vigore della legge 313 (insistentemente sollecitata dalla stessa FIAT) che punisce severamente i sovraccarichi di peso, i dirigenti FIAT hanno pensato che molti autotrasportatori sarebbero stati costretti a rinnovare il loro parco mezzi, ed hanno creduto di approfittarne gonfiando a dismisura i listini. Uno stesso tipo di autocarro che in Italia viene venduto a 53 milioni, in Germania costa un buon terzo di meno.

E' successo, invece, che molti trasportatori non hanno comprato nuovi mezzi (anche perché è entrata in vigore la legge 298 sull'albo degli autotrasportatori, che ha indotto diversi « padroncini » abusivi a cambiare attività) oppure hanno dato la preferenza a marche estere. Altro errore è stato quello di indebolire la rete di assistenza, mandando alle stelle il prezzo dei ricambi.

Michele Costa