Il dibattito sulla riforma istituzionale

Cominciamo intanto a far funzionare le autonomie locali

Si parla molto, in questo periodo, di problemi istituzionali, anche se il dibattito mi sembra ancora piuttosto generico. Nel tentativo di ancorarlo a qualche elemento concreto, vorrei soffermare l'attenzione sull'esperienza regionale, che doveva e deve essere un grande momento di riforma dello Stato. Siamo ormai prossimi alla fine della seconda legislatura e dunque un bilancio si può cominciare a delineare.

Dirò subito che nell'opinione corrente ed abbastanza generalizzata, le Regioni non solo non hanno ancora «decollato», ma addirittura è mancata quella rifondazione dello Stato di cui si era parlato all'inizio degli anni Settanta. Anzi, queste opinioni sono così diffuse che sta diventando una specie di sport, quello di sparare a zero sulle Regioni. Non lo fa soltanto l'uomo della strada, ma spesso vi sono interventi ancora più significativi, da parte di amministratori locali, di uomini politici, di recente da parte dello stesso presidente del Consiglio, in occasione del convegno ANCI, a Viareggio.

Ad osservare con spregiudicatezza il quadro generale, tre sono i dati che emergono essenzialmente: il primo è estraneo alle Regioni e riguarda il mancato completamento del disegno autonomistico e gli stessi modi con cui si è realizzato il trasferimento delle funzioni da parte dello Stato; il secondo è, invece, interno alle Regioni e riguarda il loro stesso modo di essere, di gestire, di legiferare in questi anni; il terzo, infine riguarda lo stesso rapporto tra le forze politiche e le Regioni.

Cominciando dal primo, bisogna subito dire che il trasferimento delle funzioni non poteva essere realizzato peggio; lo si è fatto in due tempi, a notevole distanza (nel 1972 e nel 1977), mentre si radicavano rapporti tra livelli istituzionali di particolare incertezza e mentre la stessa politica delle Regioni, anche per ciò che attiene ai rapporti con gli Enti locali, non poteva che spiegarsi su basi malsicure e contraddittorie; senza parlare dei conflitti di competenza e delle zone d'ombra che necessariamente si dovevano costituire nelle aree di confine. Non si può davvero pensare, ad esempio, di «rifondare» uno Stato, limitandosi a costituire le Regioni, ma lasciando gli Enti locali in una situazione normativa arcaica ed antiquata, non corrispondente alla nuova realtà istituzionale e senza preoccuparsi di dare attuazione a quella IX disposizione transitoria della Costituzione che imponeva (entro tre anni!) di adeguare le leggi della Repubblica alle esigenze delle autonomie locali ed alla competenza legislativa attribuita alle Regioni.

Tutto questo ha influenzato in modo negativo anche quel complesso sistema di rapporti che avrebbe dovuto crearsi all'interno dello Stato. Ne sono derivati rapporti settoriali e scoordinati tra Regioni ed esecutivi; mentre a tanti anni dall'entrata in vigore della Costituzione ed a dieci anni dalla creazione delle Regioni, è tuttora da definire il ruolo della commissione bicamerale per le questioni regionali, appena accennata nell'art. 126 Cost. e che pure avrebbe potuto costituire (ed in alcuni casi ha costituito) un importante momento di raccordo tra Regioni e Parlamento.

Di tutto questo, ovviamente, le Regioni hanno risentito, e non certo positivamente; ma, e qui passiamo al secondo dato cui si era accennato, è indubbio che esse stesse hanno stentato non poco ad assumere il ruolo loro assegnato dalla Costituzione; un ruolo che è inequivocabilmente di programmazione, di indirizzo, di coordinamento, di promozione e non di gestione diretta o di semplice decentramento. Le lacune, sotto questo profilo, sono state vistose: molte Regioni non si sono ancora dotate di un piano di sviluppo ed alcune, se l'hanno fatto, non sono state in grado di gestirlo in termini concreti. E' accaduto così che spesso si è finito per realizzare una legislazione settoriale e frammentaria, anziché una legislazione di principi, realizzando non di rado una sovrapposizione sugli Enti locali, in luogo di quella attività promozionale che sarebbe stato logico attendersi. La stessa macchina burocratica delle Regioni si è mossa troppo spesso sul modello di quella dello Stato, con lentezze, ritardi, incapacità di spesa, che hanno procurato diffuse sensazioni di disagio e di distacco nell'intera società civile. Perfino il sistema dei controlli è stato più oggetto di critiche che di consensi. Le Regioni hanno finito per apparire distanti ed isolate, nonostante le diffuse proclamazioni degli Statuti regionali a favore della più intensa partecipazione e di più stretti rapporti con le forze economiche e sociali e con gli Enti locali.

C'è chi ha saputo intervenire

Ma sarebbe assurdo vedere tutto in termini negativi: vi sono Regioni che hanno realizzato programmi, che hanno saputo intervenire sui problemi del loro territorio e spesso in modo determinante, anche se non sempre di ciò si è potuta rendere conto la grande maggioranza dei cittadini. Va rilevato, però, che le differenze tra Regione e Regione sono state salienti e che in qualche caso sono addirittura aumentati gli squilibri già esistenti sul territorio nazionale. Su questo hanno inciso sicuramente anche problemi d'ordine politico, una mancanza reale di autonomia rispetto agli assetti politici negli organi centrali, una qualche difficoltà di maturazione della stessa classe politica regionale.

Ma qui va posto in discussione anche il terzo dato, quello relativo all'atteggiamento delle forze politiche. E' proprio vero che tutti i partiti hanno creduto fino in fondo nell'esperienza regionale e si sono strutturati — organizzativamente e psicologicamente — in modo da tenerne conto? E' lecito nutrire qualche dubbio, anche perché altrimenti non si spiegherebbero certi atteggiamenti degli organi centrali dello Stato, di cui si è detto prima, certamente non ascrivibili unicamente alle responsabilità della burocrazia. Insomma, la riforma dello Stato non è ancora passata del tutto, all'interno di quelle forze politiche che pure sono il centro motore di tutta la vita democratica; e questo vale sia per il centro che per la periferia, perché non è detto che le spinte antiregionalistiche non passino anche all'interno degli organismi periferici dei partiti, trasformandosi in elemento di resistenza, anche all'interno delle Regioni, a reali cambiamenti.

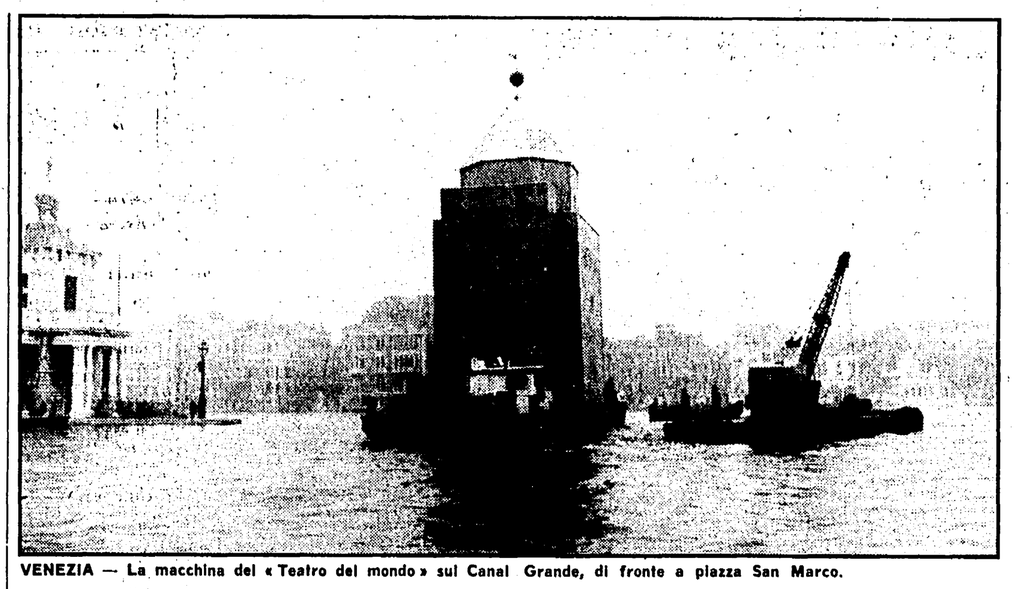
Mi pare soprattutto che non sia ancora risultata vincente l'idea che l'avvento delle Regioni avrebbe dovuto realizzare un nuovo modo di governare e di legiferare, un nuovo sistema di rapporti tra le istituzioni e tra le stesse e le forze sociali.

Penso dunque — ed ognuno capirà agevolmente che non si tratta di fare un quadro pessimistico, ma semmai di provocare una riflessione molto schietta, sincera ed autocritica — che il problema vada oggi affrontato in tutti i suoi aspetti, proprio perché siamo al termine della seconda legislatura e perché si parla tanto di riforme istituzionali. Ne abbiamo una sotto mano, già in parte realizzata, ma che stenta ancora a dispiegarsi in tutte le sue possibilità. Per rapidi accenni, abbiamo indicato alcuni dati che emergono dall'esperienza di questi anni: ora si tratta di approfondire il discorso, di impegnarsi a completare il quadro normativo delle autonomie, di avviare a compimento il disegno costituzionale. Ma si tratta anche di credere nella necessità di trasformare lo Stato anche mediante le Regioni e di operare in tutte le sedi ed a tutti i livelli perché ciò si realizzi finalmente e perché le Regioni possano davvero decollare, secondo le attese e le speranze che in molti furono suscitate dal loro avvento.

Forse ci aiuterà anche una maggiore attenzione ai problemi reali rispetto a quelli di schieramento politico e una maggiore adesione agli interessi, alle spinte, alle attese delle popolazioni, comunque espresse e in qualunque forma organizzate e coordinate.

A me sembra, per concludere, che siano ormai maturi i tempi per una riflessione attenta e consapevole, che ci faccia guardare all'esperienza di questi anni con l'attenzione dovuta, ma soprattutto ci proietti verso l'avvenire; nella consapevolezza che è proprio attorno ai problemi reali della gente che occorre realizzare quel complesso di apporti, di contributi e di esperienze, che nonostante tutto è disponibile, in questo immenso e fantasioso vivaio che è poi costituito dalla collettività

Carlo Smuraglia



VENEZIA — La macchina del «Teatro del mondo» sul Canal Grande, di fronte a piazza San Marco.

Attraccato alla Punta della Dogana a Venezia

Il gran teatro sul mare

Una costruzione, mezza casa e mezza tendone, che riprende la tradizione veneziana del '500

Nostro servizio

VENEZIA — Il tempo non ha festeggiato sabato il viaggio inaugurale del «Teatro del Mondo», gigantesco natante costruito dalla Biennale per ospitare performances e interventi teatrali. Partito in mattinata dai cantieri di Fusina dove è stato costruito, è giunto a mezzogiorno alla Salute, fra i dispetti del tempo, ed è stato ancorato alla Punta della Dogana.

Fra raffiche di bora e rovesci di pioggia sottile, lo strano ed enorme marchingegno teatrale (venticinque metri di altezza, dieci per sei di base), trainato dai rimorchiatori, ha rotto la indifferenza solo dei pochi passanti infreddoliti. In pochi, e tutti addetti ai lavori, anche all'ormeggio, dove con due bottiglie di champagne è stato celebrato in fretta il brindisi rituale.

Poi, fino a sera, gli operai hanno continuato i lavori per gli ultimi ritocchi e le rifiniture. Ieri sera, fra le luci sfolgoranti dei riflettori che illuminavano a giorno la macchina teatrale, tutto pronto per il primo spettacolo (un concerto di musiche di Benedetto Marcello diretto da René Clemencic) con i numerosi invitati approdati al galleggiante attraverso una passerella agganciata alla fondamenta, proprio di fronte a San Marco.

Ma già durante il giorno, approfittando della giornata festiva, molti veneziani e turisti hanno potuto visitare l'inconsueta struttura teatrale in tubi Innocenti ricoperta di componibili in legno, che da lontano ricorda qualcosa a mezzastrada fra una casa svizzera e un tendone da circo.

Il corpo centrale è costituito da una torre a pianta ottagonale, sovrastata da una cupola con una sfera e una banderuola che ripetono gli elementi essenziali del vicinissimo gruppo scultoreo arrampicato sulla Punta della Dogana che s'avanza in laguna. Dentro l'ottagono, uno spazio scenico centrale, due gradinate simmetriche capaci di ospitare duecentocinquanta persone, due ballatoi per altre trenta persone ciascuno, un terzo ballatoio «di servizio» ancor più alto.

La struttura, progettata dall'architetto Aldo Rossi, è arricchita inoltre di due vani scala laterali e una terrazza esterna, a quindici metri dall'acqua, da dove l'occhio spazia su Venezia in tutte le direzioni, dal Canal Grande alla Giudecca, da San Marco al Lido, sempre che non cali la nebbia.

Se da fuori è tutto legno e finestre, giallo il primo, azzurre le seconde, dentro è un rincorrersi di tubi metallici fino in cima, dove si avverte un leggero ondeggio e il vento fischia dalle fessure. Ma niente paura: tutte le prove di stabilità (con 120 quintali di zavorra ai bordi) sono state felicemente superate. Per costruirla ci sono voluti quaranta giorni e venti operai.

L'idea del «Teatro galleggiante», proposta dal direttore del settore Teatro della Biennale Maurizio Scaparro, riprende la tradizione veneziana cinquecentesca quando strutture certo più piccole, di forma diversa, incominciarono a venire utilizzate per spettacoli sulla laguna, dentro una città dove scead un teatro che connetteva strettamente lingua e spazio scenico nel loro naturale *habitat* culturale. La scelta della Biennale Teatro (qui in collaborazione proficua con il settore architettura diretto da Paolo Portoghesi) recupera, nello sviscerare il rapporto fra lingua, dialetto e teatro (che è il tema e la direzione di indagine di quest'anno), un concetto di spazio organico alla città.

Toni Sirena

I piani «nel cassetto» per gli aeroporti italiani

MILANO — L'aeroporto di Linate.

Gli stretti confini di Linate e Malpensa

Il primo scalo è soffocato dal cemento; l'altro, circondato da centri urbani, è privo di attrezzature e di collegamenti esterni A Milano le strozzature tipiche di tutto il sistema aeroportuale

MILANO — *Oltre 24 milioni di persone si sono servite, nello scorso anno, degli aeroporti italiani. Di queste, la metà ha utilizzato l'aeroporto di Fiumicino, un quarto gli scali milanesi e la restante parte i numerosi aeroporti che si trovano nel resto d'Italia. Roma e Milano sono quindi i nodi del sistema aeroportuale italiano che, per la sua irrazionalità, i suoi sprechi e le sue strozzature, è diventato un elemento decisivo per una più generale crisi del trasporto aereo.*

Da tempo ormai tutti i tecnici del settore, con l'appoggio delle forze politiche più responsabili, sostengono che occorre porre fine alla proliferazione di aeroporti nel nostro Paese che vengono troppo spesso costruiti per motivi esclusivamente clientelari e si presentano, quindi, del tutto inadeguati. La via della qualificazione del sistema aeroportuale alle esigenze attuali e a quelle che si presenteranno in un futuro ormai prossimo, passa attraverso un potenziamento di quegli aeroporti che hanno attualmente e potranno avere nei prossimi anni un adeguato livello di traffico. Un razionale potenziamento degli scali italiani ha come punto di partenza la individuazione di un limitato numero di essi — sei o sette al massimo — aventi carattere nazionale e internazionale e di Roma e Milano come unici due aeroporti a carattere intercontinentale.

Il sistema aeroportuale milanese si trova così, assieme a Roma, al centro di un processo di trasformazione e di potenziamento attorno al quale far ruotare tutto il traffico aereo che interessa il nostro Paese.

Quando si parla di sistema aeroportuale milanese ci si riferisce, come è noto, agli aeroporti di Linate (che sorge alla periferia della città) e della Malpensa, in provincia di Varese a circa 40 chilometri dalla metropoli lombarda. Dei sei milioni di persone che nel 1978 hanno utilizzato gli aeroporti milanesi, circa cinque milioni si sono serviti di Linate e poco più di un milione della Malpensa.

Già più di dieci anni or sono, nell'aprile del 1966, un piano per il rammodernamento degli aeroporti milanesi prevedeva di destinare Linate ai soli voli nazionali e di concentrare alla Malpensa il traffico internazionale e intercontinentale. Come spesso accade nel nostro Paese questo piano è rimasto lettera morta, ma non per questo ha perso la sua validità, anzi con gli anni essa è maggiormente accresciuta. A far diventare quanto mai attuale questo piano è venuta la decisione di fare entrare in servizio sul medio raggio nuovi tipi di aerei — gli «airbus» — capaci di trasportare 250-300 passeggeri, più del doppio, quindi, di quanti ne trasportano gli aerei attualmente in esercizio e naturalmente a costi inferiori.

Questi nuovi aerei non potranno assolutamente fare scalo a Linate, un aeroporto chiuso in un'area urbanizzata anche per le speculazioni edilizie compiute nella zona nei decenni passati, e che non è in grado di sopportare un traffico aereo superiore a quello attuale. Linate «scoppia» e la Malpensa, che dispone di un poderoso sistema di piste in grado di sopportare un carico di 18 milioni di passeggeri all'anno, è sottoutilizzata, anche per l'assoluta mancanza di attrezzature.

L'entrata in servizio degli «airbus» costringe quindi, entro una data non troppo remota — al massimo per la fine del 1982 — il trasferimento alla Malpensa di tutto il traffico internazionale e, al tempo stesso, all'adeguamento dell'aeroporto al sempre crescente traffico intercontinentale. Vi è appena il tempo necessario per la costruzione alla Malpensa delle attrezzature di cui scarseggia. In particolare è necessaria una nuova aerostazione da destinare al settore «arrivi», mentre quella esistente dovrebbe essere totalmente occupata dal settore «partenze». Vi è poi il collegamento dell'aeroporto della Malpensa con le stazioni ferroviarie di Milano e con lo scalo di Linate, poiché sarebbe assurdo che un passeggero che arriva poniamo, da Londra ed è diretto a Venezia, giunto alla Malpensa dovesse impiegare qualche ora per raggiungere il treno o l'aereo che lo porterà a destinazione.

La razionalizzazione del sistema aeroportuale milanese è strettamente collegata al potenziamento delle strade che uniscono Milano alla Malpensa e alla costruzione di un nuovo «braccio» della Ferrovia Nord, che consenta un rapido collegamento dell'aeroporto al sistema ferroviario che fa capo a Milano.

Di soluzione ben più ardua sono però i problemi di diverse decine di migliaia di persone che vivono nei comuni che circondano la Malpensa. La prospettiva dell'ampliamento di questo scalo ha già provocato una reazione delle popolazioni, che si basa su motivi seri ed oggettivi e che, quindi, non può certo non essere presa in considerazione. Sono migliaia di famiglie che temono gli effetti di un aumento dell'inquinamento da rumore e di quello atmosferico; preoccupazioni che non possono essere sottovalutate da nessuno perché l'aeroporto della Malpensa è situato in una zona altamente popolata e industrializzata — quella del Gallaratese e del Bustocco — e ai margini di una zona che costituisce un ecosistema naturale, unico, nelle regioni settentrionali, che segue il corso del fiume Ticino.

Alle popolazioni di questa zona debbono essere date le massime garanzie in modo da conciliare le loro giuste esigenze con la improcrastinabile necessità dell'ampliamento della Malpensa (del tutto assurdo sarebbe infatti lo smantellamento di questo aeroporto e la costruzione di un nuovo scalo in un'altra parte della Lombardia). Sono garanzie che possono essere date varando un piano territoriale che faccia dell'ampliamento della Malpensa uno degli elementi per lo sviluppo della intera zona, eliminando, o limitando al massimo, gli inconvenienti che il traffico aereo può comportare.

Il «problema Malpensa» è quindi aperto e non più rinviabile, ma di questo parere non sembra essere la Regione Lombardia. «Sono mesi ormai — *afferma l'avv. Arcadu, presidente della SEA, la società a capitale pubblico che gestisce gli aeroporti milanesi* — che attendiamo dalla Regione l'approvazione del piano per l'ampliamento della Malpensa e per la razionalizzazione del traffico aereo negli scali milanesi. Ma la Regione in quanto a incertezze e a ritardi pare abbia ormai superato quelli tradizionali dei ministeri».

Bruno Enriotti

Le proposte dei lavoratori sulle prospettive dell'azienda

Olivetti: una sfida che ha nome sviluppo

La vertenza in corso sui 4.500 licenziamenti richiesti dalla direzione - Gli schieramenti politici e culturali - Un documento sindacale - E' di fatto in gioco il futuro della ricerca

Dal nostro inviato

IVREA — Della *cultura* Olivetti questa città è interamente permeata. Nei palazzi, nelle strade, nelle cose e anche nelle persone. La si potrebbe chiamare una *tradizione di modernità*. E' un insieme complesso di uomini, di conoscenze, di tecnologia che rischia oggi di andare perduto. Un patrimonio *pubblico* minacciato da una scelta *privata* che sintetizzerei così: ottenere la massima redditività del capitale investito nel minor tempo possibile, mediante un sostanziale ridimensionamento dell'apparato produttivo ed un ampliamento del ruolo della commercializzazione. Insomma meno lavoro, meno «pensiero» e più commercio, più distribuzione.

Il caso Olivetti, con la clamorosa richiesta di 4.500 licenziamenti da parte dell'amministrazione De Benedetti, esplose come certamente si ricorderà, nel pieno dell'estate. Fu, in un certo senso, la continuazione di un'offensiva lanciata contro il movimento sindacale, a un livello, per così dire, più raffinato, attraverso i capitoli di una storia ricca di implicazioni politiche, di «simboli». C'entra in qualche misura anche il passato, dunque, nella vicenda della Olivetti, e non soltanto quello prossimo. Sarebbe infatti interessante, a questo proposito, ricordare l'intelligente, ininterrotto ed ostinato impegno propositivo sempre profuso dai lavoratori specie nelle fasi in cui la direzione, pur tra oggettivi impacci e difficoltà, maggiormente rivelò incertezze e contraddizioni.

Ma la vicenda Olivetti è soprattutto storia che riguarda il futuro. «*Siamo in presenza di una sfida di grandi proporzioni. Al centro dello scontro c'è lo sviluppo, il futuro dei settori tecnologicamente più avanzati*». Si pensi, per avere un'idea delle dimensioni di ciò che è in gioco, alla straordinaria varietà di applicazioni dell'informatica: alla produzione, ai servizi, all'auto, al risparmio di energia. «*Su questo terreno noi misuriamo la capacità di confrontarci con l'impresa, con la complessità dei problemi economici. Perdere significherebbe una caduta del concetto stesso di programmazione, sarebbe una sconfitta cocente per coloro che sostengono la necessità di una direzione democratica dell'economia*». Un momento di scontro aspro, difficile, in un momento in cui si pone con sempre maggior evidenza il problema di un cambiamento di direzione del Paese.

Sull'esito del confronto, Piero Fassino, della segreteria torinese del PCI, non nasconde le proprie preoccupazioni. Come sono delineati, infatti, gli schieramenti politici, ideali, culturali, in merito alla vicenda? Abbiamo da una parte l'azienda, che finalizza la bonifica economico-patrimoniale, il suo risanamento, insomma, ad una futura, propizia collocazione sul mercato internazionale. Afferma, a questo proposito, il documento sindacale con cui si risponde alle «avances» dell'azienda: «Vengono ricercati legami ed accordi a livello internazionale rispetto ai quali non c'è alcuna garanzia che non si traducano in un condizionamento e infine in un ridimensionamento dell'attività produttiva nel nostro Paese e in una caduta dell'autonomia tecnologica con un'accentuazione del ruolo commerciale della Olivetti sfruttandone unicamente il patrimonio di presenza sui mercati». Il progetto esclude un autonomo sviluppo progettuale e produttivo del gruppo, una sua personale creatività. Dall'altra un governo *neutrale* in una circostanza in cui essere neutrali equivale a prender posizione a favore del più forte; in più un apparato pubblico semisfasciato, incapace come dice giustamente De Benedetti, di attivare una domanda in direzione del gruppo. C'è anche qui, come si può vedere, un riproporsi dell'attrito fra vecchio e nuovo. Meglio, la presenza di interlocutori che danno risposte vecchie ad uno «stimolo» nuovo. Su questo elemento vorremmo attrarre l'attenzione, al di là della «campagna» De Benedetti, al di là del suo candidarsi a *leader* del padronato italiano.

Proposte non generiche

Allora vediamo. In che consiste la proposta dei lavoratori? Non è generica, ma complessa e articolata quindi non traducibile in uno «slogan». I criteri che la ispirano sono, comunque, essenzialmente antitetici a quelli dell'amministrazione: potenziamento della ricerca, diversificazione produttiva, esaltazione delle delle capacità creative. Ma, più addento, come viene ipotizzata la relazione Olivetti-piano di settore? Risponde Giuseppe Manfredi, comunista, tecnico della Olivetti. «*Nel piano di settore la Olivetti rientra a pieno titolo, in quanto il piano è stato disegnato in funzione della Olivetti. Noi diciamo: il piano va aggiornato, ripensato soprattutto alla luce dell'evoluzione delle telecomunicazioni, un campo che è sottoposto ad una mutazione tumultuosa. Questo riferimento nel piano non c'è, ed è una lacuna clamorosa, la più clamorosa*».

L'amministratore delegato, è, dal canto suo, sintonizzato su tutt'altra frequenza. Dal presente, dalla cassa integrazione, egli intende trarre tutti i vantaggi possibili. Gli espulsi dalla produzione, che inevitabilmente finirebbero sulla tradotta del lavoro nero, verrebbero riutilizzati a costi inferiori. Il costo complessivo dell'operazione, ovvero i suoi termini sociali, professionali, ed anche economici, perchè no, se guardato con un occhio un po' più lungo, viene accantonato da questa logica in secondo piano.

Anche ragionando «da padrone», è sempre un modo vecchio di affrontare un problema nuovo. E' se si vuole, un'ulteriore testimonianza di una capacità, di un prestigio venuti meno alla borghesia italiana, un calo tanto più significativo se riferito a quella parte della classe dirigente che si candida come il «meglio del meglio». E' il criterio di chi, nella suddivisione del capitalismo internazionale, si accontenta di un ruolo minore. Non ci sono forse ampi squarci della storia d'Italia a testimoniare questa «vocazione» alla marginalità? Certamente, eppure è anche vero che l'azienda di Ivrea ha in qualche modo rappresentato per anni una prestigiosa eccezione nel panorama del capitalismo italiano. Dice Obermito, un altro tecnico della Olivetti ICO: «*Ci rendiamo conto di chiedere moltissimo all'azienda, specie tenendo conto della differenza di dimensioni che la separano dai colossi come la IBM. E in una certa misura la riluttanza dell'azienda ad impegnarsi nel rilancio della produzione, diversificandola, nasce anche dalla consapevolezza di non essere sicuri di potercela fare*».

Secondo il piano di settore dell'elettronica, ancora, le quote di investimenti da destinare alla ricerca non dev'essere inferiore al 5 per cento del fatturato. In questi anni, invece, la percentuale è stata del 2,7 per cento. Si badi, tanto per fare un raffronto, che la stessa percentuale, negli USA, ammonta al 6-7 per cento. E che il primo piano di settore dell'elettronica, in Giappone, risale al '54. «*Come prima cosa, dunque, si chiede che venga programmata la graduale crescita di questa quota almeno fino al livello previsto. Il gruppo, secondo noi, dovrebbe quindi stabilire un suo ammontare di spesa da effettuare autonomamente in progetti differenziati. Solo a quel punto interverrebbe lo Stato, con finanziamenti sia a fondo perduto sia a tasso agevolato*».

La proposta, della cui ricchezza abbiamo solo cercato di approfondire qualche aspetto, si estende anche alla produzione meccanica della Olivetti. Anche qui c'è bisogno di studio, di ricerca, di rilancio. I lavoratori propongono che si imbocchi la direzione dell'*officina integrata*, ossia interi cicli produttivi completamente automatizzati. Gli impianti, gli uomini ci sono: ma tutto l'universo della meccanica va ripensato in funzione dell'elettronica. Oggi, in questo stesso settore, stanno sorgendo consorzi di piccole imprese dal piglio aggressivo, il COMAU della FIAT sforna progetti di cicli produttivi completi. E' un campo aperto, dalle prospettive affascinanti. Non segmenti di automazione ma intere linee, pensate in partenza in funzione dell'elettronica, dell'automazione, dei robot.

Ci vuole però iniziativa, coraggio, capacità di pensare più in grande. I lavoratori sono, a questo proposito, un interlocutore che non si può eludere. Una forza-lavoro che non è ammissibile venga considerata come un'inerte, molle massa di manovra.

Edoardo Segantini

Ai lettori

Oggi sull'«Unità del lunedì» non appare la rubrica dei «Libri» che da questa settimana comparirà invece ogni giovedì su due pagine con un maggior numero di informazioni librarie ed editoriali. Al suo posto compare oggi, per la prima volta, una rubrica dedicata ad «Alimentazione e consumi» che si presenterà regolarmente all'appuntamento dell'«Unità del lunedì».