

I risvolti «politici» del caso Fiat
Ora vogliono Tufarelli capo degli industriali?

Agnelli lo appoggerrebbe verso la scalata alla Confindustria
Le mistificazioni sulla situazione aziendale

TORINO — Dalla nostra redazione
TORINO — Il « caso Fiat » assume uno spessore politico sempre più rilevante. Sta mostrando la corda il tentativo della casa torinese di attribuire solo a fattori « esterni » alle sue scelte di politica industriale (scioperi, assenteismo, conflittualità) la responsabilità della situazione critica in cui versa la Fiat, particolarmente nel settore automobilistico.

gruppo l'assenteismo è esattamente al livello delle maggiori industrie internazionali e che i costi orari italiani di lavoro sono nettamente inferiori a quelli internazionali. Se concorrenti con costi orari superiori e con assenteismo pari al nostro invadono il mercato italiano, è perché alla Fiat c'è ben altro che non funziona: management, ricerca, organizzazione industriale, qualità e quantità degli investimenti, politica dei prezzi e del mercato.

Ecco i dati richiamati da Libertini, riportati nel documento preparatorio per la conferenza Fiat del Pci. Alla Fiat l'assenteismo medio per malattia è dell'11,6%, esattamente uguale a quello della Volkswagen, di poco superiore a quello della Opel (10%), della Ford tedesca (11%), della Peugeot (9,7%), inferiore a quello della Renault (12%). Il costo del lavoro annuo per addetto è stato nel 1977 di 9,1 milioni di lire alla Fiat, contro 10,8 milioni alla Peugeot, 13,2 alla Renault, 12,9 alla Opel, 16,9 alla Volkswagen e 17,8 milioni alla Ford tedesca.

Con la conferenza sulla Fiat, i comunisti affronteranno la questione se non sia giunto il momento di definire una politica di programmazione setoriale anche per l'automobile. A questo proposito, in un'intervista che comparirà sul prossimo numero di « Discussione », il ministro del bilancio Andreotta afferma: « L'automobile è diventata in molti paesi un settore non più in espansione, anche se siamo lontani dal considerarlo un settore depresso. Ritengo che, nell'ambito della legislazione esistente sulla ricerca e sugli investimenti per il Sud, il governo italiano possa dare alle società automobilistiche un indirizzo sostegno ».

Alla Fiat intanto, malgrado la difesa d'ufficio delle vec-

chie strategiche che continua ad essere fatta, procede la sostituzione degli uomini che quelle strategie avevano attuato. Dopo le clamorose dimissioni di Nicola Tufarelli da amministratore delegato, dovute ai contrasti interni (come ha ammesso la stessa Fiat nel suo comunicato), sono già stati sostituiti una decina dei dirigenti che collaboravano con lui quando era alla guida del settore automobilistico. Anche il responsabile del « marketing » dell'auto dot. Lonardi dovrebbe andare a dirigere la Fiat brasiliana o un'altra consociata estera.

Per Tufarelli intanto si preparano sostanziosi « premi di consolazione ». Pare certo che egli andrà a dirigere il settore ingegneria civile e territoriale della « holding » Fiat. Questo settore (che comprende la Impresit, la Fiat-Engineering e varie imprese operanti in ogni parte del mondo), era diretto da Egidio Egidi, che aveva fornito ottime prove, prima di essere chiamato come commissario straordinario all'Eni in sostituzione di Mazzanti.

Per Tufarelli sarebbe in gestazione anche un'altra carica: la presidenza della Confindustria. Il « comitato dei saggi » che dovrà proporre il nome del successore di Guido Carli ha finora colossato una serie di riuniti da parte dei nomi più famosi dell'imprenditoria italiana, tanto che ha aggiornato la sua ricerca al 13 febbraio. A questo punto potrebbe benissimo emergere un « quadro » come Tufarelli, che ha accumulato esperienze « manageriali » all'Olivetti prima, alla Fiat poi, e ciò che più conta, sarebbe il candidato di Gianni Agnelli.

Michele Costa

Una conferma dal Giappone sui contatti tra Alfa e Nissan

ROMA — Apomì 2 si farà: è la rassicurante informazione venuta ieri, nel corso di una riunione sindacale, dal presidente dell'Alfa Romeo e dell'Intersind, Ettore Mas-

sacchi. Qualche novità e qualche conferma, insomma. Ma la conferma più interessante viene proprio dal Giappone, dove il responsabile delle relazioni pubbliche della Nissan — la casa automobilistica di cui spesso si è fatto il nome quando si è parlato

del caso straniero dell'Alfa — ha rivelato incontri privati fra il presidente dell'Alfa e quello della Nissan. Secondo le dichiarazioni del portavoce della Nissan, l'Alfa Romeo, così come le altre industrie italiane, compresa la Fiat, sarebbero particolarmente interessate al sistema di automazione già installato nelle fabbriche giapponesi. L'accordo con la Nissan prevederebbe, fra l'altro, la produzione di un'autoletta di media cilindrata.

Speculazione sull'oro, prezzi, monete: pericolosi sviluppi inflazionistici in tutta l'Europa

Kok a Roma: « La scala mobile va difesa in Italia e in Europa »

ROMA — L'inflazione, la crisi energetica, la disoccupazione sono « mali » dell'intera Europa e impongono non strette antiinflazionistiche, come l'attacco al salario reale, bensì un'azione efficace, concertata tra tutti i governi della Comunità, per nuove condizioni di sviluppo. Questa la posizione con la quale il vertice della Conferenza europea dei sindacati (Ces) si è presentato al governo italiano che da qualche giorno ha assunto la presidenza semestrale della Ces.

All'Italia, gli esponenti sindacali europei hanno chiesto un ruolo attivo. In particolare, nell'incontro col ministro del Lavoro, Scotti, è stata sollecitata la valorizzazione del Comitato permanente sull'occupazione e la consultazione sistematica delle strutture sindacali da parte degli organismi comunitari.

Di questi contatti ha riferito il presidente della Ces, Wim Kok, in una conferenza stampa organizzata dalla Federazione Cgil, Cisl, Uil nell'albergo romano dove continuano i lavori dell'assemblea nazionale dei quadri Cisl. « Questi sei mesi di presidenza italiana nella Ces — ha detto Kok — coincidono con un periodo cruciale per l'Europa ». I fattori di crisi sono comuni, ma i governi continuano a dare « risposte sbagliate, con politiche restrittive, tagli della spesa pubblica, riduzione dei benefici sociali ». Kok ha aggiunto che le « linee di fuga non saranno tollerate oltre ». Delle iniziative sindacali a livello europeo discuterà il prossimo esecutivo della Ces, già convocato per metà febbraio. E saranno azioni « meno formali e più concrete » di quelle fin qui attuate.

Tra le linee di fondo della mobilitazione Kok ha indicato anche la difesa dei salari reali dall'inflazione. E la scala mobile fa parte degli « strumenti a disposizione dei singoli Paesi » per tutelare il potere d'acquisto dei lavoratori. Di qui, l'opposizione « assoluta » a provvedimenti di sterilizzazione. « Se in Olanda — ha aggiunto il presidente della Ces, riferendosi al suo Paese d'origine — il governo tocca le mani e i polsi, noi abbiamo acquisito via sarebbe certamente la risposta immediata dello sciopero generale, e ritengo che di fronte a questi problemi sarebbe necessaria una risposta anche a livello europeo ».

La conferenza stampa ha consentito di verificare il peso che l'azione del sindacato italiano ha in Europa. L'occasione l'ha fornita una domanda sulla recente manifestazione unitaria per la pace, la distensione, la solidarietà dei popoli. La posizione di cordanza dell'intervento sovietico in Afghanistan — ha detto Kok — è « estremamente importante anche per gli altri sindacati europei ». Alla preoccupazione per l'invasione di quel Paese fa seguito l'allarme per « il fatto che si risponda con la nuova ondata di rilancio delle spese militari », come hanno fatto gli Usa aumentando del 5 per cento il bilancio nazionale per questa voce. Kok ha parlato anche, sia pure con qualche cautela e a titolo personale, della necessità « di un ruolo attivo dell'Europa contro il rischio di un rilancio della guerra fredda ». Il sindacato italiano ha chiesto se ne discute nel prossimo esecutivo della Ces. In tal senso non c'è ancora una decisione (e stiamo consultando la Conferenza europea, rifiuto pregiudiziale. Del resto, anche questa è una via per far affermare il ruolo della Ces.



CHICAGO — Un agente di cambio durante le contrattazioni sui metalli preziosi

Bilancia dei pagamenti in disavanzo a dicembre

ROMA — La situazione monetaria interna ed internazionale torna, da un giorno all'altro, agitata. La Banca d'Italia ha comunicato i dati provvisori della bilancia dei pagamenti per dicembre: 182 miliardi di disavanzo, sembra dovuto a movimenti in uscita di capitali. Per l'intero anno la bilancia resta attiva di 1.672 miliardi, se includiamo i prestiti rimborsati nel corso del 1979, l'attivo sale a 3.736 miliardi. Tuttavia, a partire da novembre si è manifestato chiaramente un mutamento di tendenza, in parte dovuto a fattori stagionali (riduzione del turismo) in parte al rincaro del petrolio, in parte infine ad una ripresa di aspettative di svalutazione, alimentate da alcuni ambienti interessati.

L'attività delle imprese di produzione sull'estero produce però con discreti risultati. E' di ieri l'annuncio di una commessa per 100 milioni di dollari acquisita da Finmeccanica e altre imprese per un dissalatore da costruire nel Kuwait.

INFLAZIONE — Ieri lo stes-

so ministro Andreotta è intervenuto per ridimensionare i dati sugli aumenti dei prezzi di gennaio: il raddoppio del prezzo dell'oro (l'anello nuziale fa parte del pacchetto dei beni inclusi nella scala mobile) e gli aumenti decisi dal governo il 30 dicembre, vi hanno influito in modo determinante. Gli scatti di inflazione sono previsti in 8-9%. Per il febbraio l'aumento dei prezzi si prevede fin d'ora inferiore a gennaio. Resta il fatto che il governo non ha fatto niente e niente fa per controllare l'inflazione.

TASSO DI SCONTO — I dati precedenti hanno alimentato « voci » di un possibile aumento del tasso di sconto al 16 o al 17 per cento, al rientro di Cossiga dagli Stati Uniti. L'Associazione bancaria, pur avendo discusso dei tassi monetari scesi, si è limitata a mettere allo studio qualche razionalizzazione dei tassi bancari. Oggi l'aumento del tasso avrebbe un valore politico, come « sostituto » del vuoto di governo.

FONDO SME — Il comitato

monetario della Comunità europea, il quale dovrebbe occuparsi della gestione del Fondo europeo di cooperazione monetaria - FECom, è stato rimpiantato in vista della messa in funzione dello strumento. I principali paesi vi sono rappresentati da funzionari del Tesoro: Jacques van Ypersele, capogabinetto del primo ministro belga; Jean Yves Haberer, direttore al Tesoro francese; Manfred Lahnstein, segretario di Stato al ministero delle Finanze a Bonn; Kenneth Couzens, secondo segretario al Tesoro britannico; F. Ruggero, direttore generale del Tesoro in Italia. Le banche centrali hanno pure un rappresentante nel comitato. Il comitato ha approvato un documento di 26 pagine sui compiti del Fondo, il verbiello dello scudo, la convertibilità fra le monete europee e la gestione dei crediti. L'entrata in funzione del FECom è ancora contrastata, pur essendo reale attuale dai sintomi di instabilità monetaria.

ORO — Ieri l'oro ha oscil-

lato ancora, ma è stato spinto al rialzo (112 dollari a Londra) nelle ore di chiusura. Il mercato di Zurigo è stato chiuso alle 13.30 per essere riaperto soltanto lunedì. La chiusura viene motivata con l'eccesso di lavoro. Le forti oscillazioni degli ultimi tre giorni legittimano, invece, il timore che qualche degli operatori sia stato preso alla sprovvista, venendosi a trovare in difficoltà. La « corporazione » avrebbe allora reagito prontamente sia impedendo ulteriori cali delle quotazioni, che la prosecuzione delle contrattazioni sulla piazza. Le indicazioni venute dalle autorità, a cui risale la brusca caduta della tendenza rialzista, sono state abbastanza chiare nel caso degli operatori e per un tipo di operatore, la banca. Per il resto, ci si è limitati ad agire sugli « eccessi » nella trattazione dell'oro. Ciò vuol dire che, essendosi fermate a mezza strada, lasciando tutto l'incertezza, le autorità monetarie hanno assunto la responsabilità di possibili, disastrose avventure.

Perché hai firmato? - « Hai mai preso il treno per Cosenza? »

Stazione di Roma Termini in un pomeriggio qualsiasi - Come il cittadino vede la riforma delle ferrovie - Massiccia adesione alle proposte di Cgil, Cisl, Uil: quasi 200 mila firme - « Andreino nelle fabbriche e nei ministeri »

ROMA — Rosario, 25 anni, è appena « sbarcato » dal « lungo treno che viene dal Sud ». Si dirige sicuro allo stand che i ferrovieri romani hanno allestito al centro della galleria della stazione Termini. Mette anche lì la sua firma in calce alla richiesta dei sindacati di categoria Cgil, Cisl, Uil di riforma dell'azienda ferroviaria. Perché ha firmato? « Avevo mai viaggiato nei treni per il Sud? », chiede a sua volta. « Sono pochi, sempre pieni come un uovo, eternamente in ritardo. Per non parlar poi delle linee interne! ». Viene da Cosenza o più precisamente da Sibari dove abita. E' laureato in lingue. Da un anno. E' un « viaggio della speranza » quello che Rosario ha appena compiuto. « Spero di trovare un'occupazione a Roma ». Ma non ci sembra troppo convinto.

« Ho firmato — ci dice ancora — per contribuire a cambiare un modo di viaggiare in treno nel Sud intollerabile. Ne sanno qualcosa i nostri emigranti soprattutto durante le feste di fine d'anno e le ferie ». E ne sa qualcosa anche lui. « Per tornare a casa ho un solo treno possibile al giorno ».

« Anche al Nord c'è il Sud ». Cogliamo la battuta pronunciata a mezza voce, mentre Rosario si allontana col suo modesto bagaglio e un pizzico di speranza. A pronunciarla è un militare che assieme ad altri cinque

suoi commilitoni ha firmato la proposta dei sindacati. Sono tutti in partenza. Hanno concluso un corso di specializzazione alla Cecchiagnola (Roma). La destinazione è il Friuli. « Sui treni espressi — ci dicono — almeno al Nord si viaggia discretamente bene. Ma provate a prendere un treno locale, a viaggiare su una linea secondaria! Mezz'ora e più per fare dieci chilometri, due ore per percorrere una distanza che con altri mezzi si compie in mezz'ora ».

Firmano due ragazze, Antonella e Sandra. Sono studentesse. Due volte alla settimana fanno la Cassino-Roma, andata e ritorno per frequentare l'università. Definiscono la « loro » linea « forse fra le peggiori esistenti ». Cosa vogliono Antonella e Sandra dalla riforma del servizio? « Un servizio più efficiente, treno possibilmente comodi e soprattutto in orario », rispondono.

Mario, di Monterotondo, è di passaggio. Eccezzionalmente per tornare a casa prende il treno. E' un « pendolare », ma normalmente si serve di autobus di linea. No, in treno non viaggia molto. « Mi è bastata — precisa — l'esperienza di un anno fa. Avevo la famiglia in vacanza ad Anzio. Un disastro. Ogni sera almeno mezz'ora di ritardo, su un percorso di poche decine di chilometri ».

I ritardi. L'alloggiante ne annuncia uno di 60 minuti. E' del Trans Europa Express dal Brennero. « E' quasi normale », ci dice

un compagno della Fist-Cgil. « Due giorni fa — aggiunge — c'è stato un treno che ha registrato 80 minuti di ritardo, ma non in arrivo, bensì in partenza. Le ragioni? Le difficoltà a mettere insieme le carrozze per « comporre » il convoglio, un treno internazionale in partenza da Roma con destinazione Copenhagen ».

La sfilata al tavolo di raccolta delle firme continua ininterrotta: viaggiatori frettolosi, alcune appena scesa dal treno militari, studenti, pensionati. « Oltre mille persone hanno firmato oggi », ci dicono gli attivisti della Fist-Cgil, del Saufi-Cisl e del Sinf-Uil. Circa trentamila sono le firme già raccolte a Termini in un paio di settimane. Altre sette-otto mila nelle altre stazioni della capitale: Tiburtina, Tuscolana, Ostiense, Trastevere. In tutta Italia (ma la raccolta è concentrata solo in alcune grandi stazioni) siamo ormai vicini alla soglia delle 200 mila firme, come ci confermano dalla Fist-Cgil nazionale.

L'obiettivo è di 300 mila firme. « Contiamo di raggiungerlo presto — ci dice un ferroviere, fra un « comizio volante » e l'altro per spiegare agli « utenti » il significato della riforma — e di andare oltre ». La gente arriva, legge i manifesti, ascolta il treno. Ma in cui la situazione dovrebbe essere sbloccata, si dice, con un intervento a favore dei pescatori i quali, come si sa, sostengono di non poter sostenere l'onere del prezzo del gasolio, il cui costo attuale è di 247 lire al litro. Ed anche ieri nuove manifestazioni si sono svolte in parecchi centri con cortei e delegazioni ricevute dalle autorità locali e regionali.

Dunque, la pesca sta facendo « notizia ». Come ha sottolineato ieri una nota del giorno a Roma si aprirà il quinto congresso delle cooperative di pescatori e sarà quella sicuramente la sede per definire gli obiettivi su cui muoversi.

Ma non c'è dubbio che occorra, intanto, e queste sono indicazioni che vengono proprio dalle cooperative, fin da ora puntare alla valorizzazione e alla nuova gestione delle risorse, alla promozione cooperativa, allo sviluppo di strutture di conservazione e trasformazione e ad un nuovo rapporto col mercato, al potenziamento portuale e cantieristico.

Ma è soprattutto importante ottenere rapidamente una legge quadro nazionale (e il Pci ha presentato l'unico progetto di legge) che liberalizzi le attività e destini a fini produttivi-alimentari.

ma non nasconda il proposito di privatizzare le ferrovie o non sia un marchingegno per far avere solo più soldi ai ferrovieri ». E gli attivisti sindacali, spiegano, illustrano i vari punti del progetto di riforma, gli obiettivi che si vogliono realizzare. « La nostra richiesta di « sganciamento » dalla pubblica amministrazione — continua il nostro interlocutore — è valutata, ad esempio, con riserva e preoccupazione, soprattutto dai dipendenti dei ministeri, che pure hanno firmato e firmano numerosi ». Di qui la decisione dei ferrovieri di andare nelle fabbriche e impiegati la riforma dell'azienda, di avere un pronunciamento politico, un'adesione convinta alla battaglia che la categoria sta portando avanti.

Stazione Termini, un pomeriggio qualsiasi della settimana, in un momento di più intenso traffico. Firma la signora Anna, E' di Firenze. Non viaggia molto in treno. Vorrebbe però « viaggi più comodi e anche, se possibile, più economici ». Riparte per la Toscana portando dietro l'ultimo « pieghevole » del sindacato: « Se anche questo treno arriva in ritardo... (inizia così) non date la colpa ai ferrovieri... (da dirigente di manovra essi fanno di tutto per far funzionare questo servizio, con impegno e sacrificio... ».

lilio Gioffredi

Contrario del vero

La « svolta » che tuttavia si vorrebbe rilevare nelle posizioni del Pci riguarda il nostro atteggiamento nei confronti dell'ottimismo. Noi avevamo combattuto questo « status symbol » del capitalismo e ne scoprimmo ora l'importanza ai fini della tenuta dell'economia del Paese. Ci si consenta di dire che questo è il contrario del vero. Conducemmo negli anni Sessanta — spesso soli nella battaglia — una politica che subordinava le risorse del Paese alla produzione dei beni di consumo durevole e, in particolare, dell'auto. Denunciammo gli squilibri provocati dalla concentrazione crescente degli stabilimenti nelle aree del triangolo e dal depauperamento del Mezzogiorno, la sproporzionata massa di investimenti per le autostrade e i trafori e il decadimento del sistema di trasporti collettivi, innanzitutto delle ferrovie. Ditemmo che era necessaria una maggiore diversificazione produttiva (e il rilancio dell'agricoltura).

Avvertimmo che, con la guerra del Kippur, si chiudeva un'epoca, quella dell'espansione illimitata del mercato automobilistico nell'Occidente capitalistico e del basso costo dei consumi petroliferi, e che occorreva attrezzarsi per far fronte ad una concorrenza sempre più accanita e ad un profondo cambiamento del modo di fare l'auto e dello stesso prodotto. Nel contempo ponemmo ai padroni e allo Stato il problema di un più deciso impegno nella fabbricazione e nella diffusione dei mezzi di trasporto collettivo. Non è male rammentare che nel 1975 Umberto Agnelli prevedeva invece che « il peso relativo dell'industria automobilistica tedesca tenderà a diminuire », aggiungendo che la stessa previsione avrebbe potuto valere anche, nel medio termine, per l'industria automobilistica francese » (conferenza della Re-

gione Piemonte sull'occupazione e gli investimenti), cede, così, spontaneamente le quote di mercato all'industria italiana. Invece, la Renault, la Peugeot-Citroen come la Volkswagen si stavano ristrutturando per spiegare maggiore aggressività: abbiamo visto con quali risultati.

Così oggi noi non riteniamo che si tratti di liquidare l'industria dell'auto. Anzi, noi riteniamo che sia necessario compiere uno sforzo per superare i ritardi accumulati, per migliorarne la competitività, per recuperare i livelli produttivi e le quote di mercato perdute dal 1973. Da questo dipende il posto di lavoro di centinaia di migliaia di addetti. D'altra parte, data la condizione di crisi in cui si trovano i trasporti pubblici in Italia, un abbattimento improvviso dei mezzi privati in circolazione equivarrebbe ad una riduzione netta della mobilità dei cittadini. Proprio per questo, al consolidamento delle potenzialità produttive dell'industria dell'auto devono accompagnarsi massicci investimenti nella fabbricazione di autobus, di vetture ferroviarie e di materiale fisso, cui possano concorrere la Fiat come altre aziende italiane, pubbliche e private. Ci sono leggi e stanziamenti statali che meritano di essere attivate e realizzati per potenziare la rete del trasporto collettivo.

Ecco quale è il nostro atteggiamento verso l'auto: e non è nuovo. Chi può regolare e manovrare questa politica industriale? E' qui che il comunicato della Fiat sembra scoprire l'urcano, il maledetto delle nostre proposte. Noi saremmo, infatti, quelli che intendono « pur sempre... far dipendere le attività economiche da una programmazione centralizzata ». E' vero. Parliamo di programmazione pubblica e di piani di settore. Riteniamo che le difficoltà che inondano l'industria degli autoveicoli e la scala degli investimenti e della ricerca necessari a farvi fronte negli anni ottanta travalichino le capacità di un'azienda, per quanto grande sia. La lettera agli azionisti Fiat « è in questi giorni venuta a confermare lo stato critico in cui si trova la società. Ci vuole un intervento dello Stato: di previsione, di indirizzo, di finanziamento, di ricerca, di committenza, in una parola di programmazione: che non mortifichi le aziende, ma ne favorisca la crescita pubblica e che non distribuisca a caso i suoi soldi e che indirizzi in certi comparti più che in altri e in certe aree (Mezzogiorno) le iniziative dell'industria.

Sindacato interlocutore

Il sindacato è il nostro interlocutore primo, in quanto autonomo e più rappresentativo organismo dei lavoratori. L'organizzazione di certe posizioni sindacali, il tentativo di screditarlo non solo non fanno fare un solo passo avanti, ma rendono dannoso il nostro lavoro di fabbrica. La forza del sindacato è decisiva per migliorare il lavoro e la sua organizzazione e per potenziare l'attività produttiva. Su questo non ci possono essere dubbi.

E' questo il senso delle nostre posizioni e quello che diamo alla conferenza, chiamando a discutere lavoratori, impiegati e quadri, forze politiche ed imprenditori. Facciamo la nostra parte, di partito operaio che vuole contribuire a governare l'economia e il Paese.

La donna in fabbrica: dibattito con la FLM

NAPOLI — Oggi alle ore 17.30 al circolo della stampa in Villa Comunale, si terrà una conferenza di pubblicazione del libro « Spezzare il cerchio » che riporta l'esperienza di alcune lavoratrici metalmeccaniche della Campania rispetto alla loro condizione di donne e alla divisione tra casa, famiglia e lavoro e nel rapporto con le organizzazioni sindacali. All'iniziativa parteciperanno i consigli di fabbrica

di insediamento sia giungla. L'agitazione dei pescatori in tutta Italia. Vogliamo creare un altro episodio « esemplare ». Ecco, ieri mattina a Catolice era appena giunta da Milano un autocarro con oltre 200 quintali di pesce congelato, ma è stato subito bloccato e rispedito al mittente. Ma i pescatori non si sono fermati lì, hanno fatto il giro di tutti i negozi di pesce della costa romana e dei mercanti al minuto ottenendo una totale solidarietà. Risultato: da oggi non si venderà più nemmeno il pesce congelato, per centinaia di quintali di chilometri di costa e cioè da Vasto a Chioggia.

Ma ci sono in giro, per l'Italia anche altri « emarginati » particolari. In Abruzzo, per esempio, è verso i ristoranti. Da una stima fatta ieri è venuto fuori che in quella