Fiat: quando per un tappo di benzina si fermano quattromila autovetture

Denunce di inefficienze e sprechi durante l'assemblea dei comunisti a Rivalta con Adalberto Minucci, della segreteria del PCI - Venerdì la conferenza nazionale - Esperienze di mutamento

Dal nostro inviato

ORBASSANO — La vignetta mostra una scritta sul muro della fabbrica «morte ai revisionisti». Sotto un operaio aggiunge un altro slogan, «viva i lastratori». Appare sull'ultimo numero di «Rivalta rossa», il giornale dei comunisti della Fiat di Rivalta e qualcuno potrebbe pensare ad una antica disputa tra gruppi extraparlamentari. Non è così. La vignetta si riferisce ad una esperienza di lotta per la modifica dell'organizzazione del lavoro, per la ricomposizione di alcune mansioni, tra i «revisionisti», appunto e i «lastratori». Solo che questa ricomposizione, con la costruzione di una nuova figura professionale, ha comportato il superamento di alcune resistenze avanzate non solo dal padrone, ma anche dai «revisionisti», addetti prima ad una mansione considerata privilegiata. Ora tutto si è appianato ma l'episodio — affiorato nel corso dell'assemblea dei comunisti della Fiat di Rivalta, svoltasi sabato alla presenza di Adalberto Minucci — mostra uno spaccato della vita di fabbrica importante.

Questa esperienza, racconta Tonino Carta, autore di una lucida relazione introduttiva, testimonia sulla possibilità di procedere ad un cambiamento del lavoro rendendolo un po' più appagante, aumentando nello stesso tempo la produttività. L'assenteismo, in quelle lavorazioni, è diminuito. L'analisi dei militanti comunisti di Rivalta si è appuntata, per una intera giornata, sui più minuti aspetti dell'attività produttiva. Uno sforzo di indagine e uno sforzo di governo reale; un occhio penetrante nell'universo Fiat. Così i comunisti — decine e decine di assemblee stanno precedendo in questi giorni la conferenza nazionale che si apre venerdì a Torino — avanzano proposte e indicazioni per la trasformazione delle strutture produttive, per dare una alternativa autonoma ai fenomeni di crisi di ingovernabilità che vanno lambendo anche la Fiat.

E così numerosi sono stati i richiami — nelle decine e decine di interventi a Rivalta — alla possibilità di dar vita ad un modo di lavorare autogestito, rompendo certe rigidità che rendono difficile il recupero di produttività, mirando al superamento del lavoro a catena. Sono riflessioni collegate all'apertura della vertenza nel gruppo. E qui il confronto ha visto l'affiorare anche di posizioni nettamente contrastanti con l'ipotesi di un aumento salariale specifico per gli operai addetti al ritmo vincolato. C'è il rischio — hanno detto alcuni, in contrapposizione con altri — di offuscare (con una specie di indennità) l'obiettivo del mutamento dell'organizzazione del lavoro.

Un obiettivo che «ritorna» con grande calore nell'impegno dei compagni così come si fa acuta la denuncia di sprechi, inefficienze, ritardi, errori, molti da addebitare al gruppo dirigente padronale, questo intreccio tra vecchio e nuovo dove spesso prevalgono «gerarchie e mentalità di tipo vallettiano». C'è chi descrive le quattromila vetture ferme sul piazzale «perchè mancano i tappi per la benzina». Altri ricostruiscono il difficile lavoro della «commissione qualità», la vicenda dei piccoli pezzi, i particolari per le autovetture contestati dai delegati perchè non vanno bene e che ritornano in magazzino e poi vengono ancora rinviati per essere montati. C'è l'officina dove ci sono «250 lavoratori in più», ci sono gli assenteisti ad oltranza, senza giustificazioni, ci sono guasti anche profondi.

Su tutto l'ombra inquietante e oscura di un nemico nuovo: il terrorismo. Qui la ricerca, incalzante e dura, parte da un ultimo dato: lo sciopero semifallito per Bachelet. Vi sono squadre dove sta comparendo un potere nuovo e vecchio nello stesso tempo, tollerato, sottaciuto: è il violento che minaccia il capo e che così «tutela» il corporativismo operaio, soppianta il delegato sindacale. E' l'ombra oscura — ricorderà Minucci — del fronte del porto, il cancro che portò alla sconfitta altri movimenti operai in altri paesi. Che fare se non il rilancio della democrazia operaia e dei suoi strumenti: le assemblee vere e non rituali, i delegati rinnovati o revocati quando è il caso, il consiglio che discute e decide.

Con questi propositi, gli operai comunisti si accingono alla conferenza nazionale di venerdì. Qui a Rivalta ci sono tutti: c'è l'anziano operaio che ricorda gli anni '50, il meridionale immigrato, che ha fatto il '68, Marina, la ragazzina colta, appena assunta che sostiene che i giovani «arrivano alla Fiat con il loro solipsismo» (atteggiamento, spiegherà più tardi «per cui si ritiene reale soltanto la propria coscienza individuale»).

Non siamo certo qui — concluderà Minucci — a riscoprire l'auto, come qualcuno banalmente dice, immaginando un Berlinguer che dà una mano ad Agnelli. L'impegno del PCI sui temi della politica industriale, per lo sviluppo, viene da lontano. E' ancora Minucci a ricordare quando i comunisti nel '52, di fronte a chi voleva ridurre la Fiat ad una fabbrica militarizzata, per fare carri armati magari, esponevano al Valentino, al festival dell'Unità, un modello di «vetturetta», per indicare la possibilità di produzioni nuove.

E' ancora Minucci a ricordare la polemica dei comunisti, sacrosanta, anni dopo, contro la tumultuosa espansione della motorizzazione privata portatrice di congestione al Nord, di un modello di sviluppo distorto, ai danni del Mezzogiorno. E oggi, sono i comunisti a porsi all'altezza di una crisi nuova, cercando una dimensione e un ruolo, certo anche all'industria dell'auto, in una ipotesi di programmazione e, nell'ambito di un sistema di trasporto integrato.

Bruno Ugolini

...in Sicilia torna il modello Valletta

Dalla redazione

PALERMO — Va detto subito. Alla Fiat di Termini Imerese l'organizzazione comunista è ancora molto debole. Ha, però, subito ammonito Napoleone Colajanni, vice presidente del gruppo comunista al Senato: «Abbiamo, certo, difficoltà. Ma ne abbiamo avute anche a Mirafiori in tempi forse più duri. Rafforzare l'organizzazione comunista in fabbrica è lavoro duro, difficile. Ma noi teniamo fermo».

Alla conferenza «dei comunisti sulla Fiat» di Termini Imerese, quello dell'insufficiente capacità di presa e di orientamento del partito all'interno di uno stabilimento sempre più in via di crescita — dagli 850 dipendenti del '70, ai 2 mila del '76 agli attuali 3200 — è stato un aspetto non marginale del dibattito. Ma anche un motivo in più per affrontare il nodo centrale: la crisi del colosso preso nel suo complesso.

A Termini Imerese lo scontro con la Fiat si è acuito proprio in queste ultime settimane. C'è in gioco il successo della nuova utilitaria, la «Panda» (prossima ad entrare sul mercato) costruita in prevalenza nello stabilimento siciliano, ma anche la possibilità di nuovi investimenti e di un ulteriore allargamento dell'occupazione.

La Fiat ha gettato sul campo, fin dai primi anni dell'insediamento, tutto il peso della sua vecchia politica autoritaria, «vallettiana». Discriminazioni, assunzioni clientelari compiute di concerto con i notabili democristiani, offerte allettanti dal punto di vista economico, alcune andate a segno, pur di smantellare l'organizzazione del sindacato dentro il reparto: «Si spiega anche così — ha detto nel suo intervento Antonella Barcellona, una delle operaie entrate da poco in fabbrica — perché lo stabilimento di Termini è quello in assoluto con più alta percentuale di produttività. Un risultato che paghiamo sulla nostra pelle, in sfruttamento».

La Fiat, ora dice: volete altri posti di lavoro? E, allora, dovete accettare a Termini il turno di notte per la «Panda». La manovra finora non è passata: sono contrari i lavoratori, si oppone il sindacato. Su questo punto il confronto non è chiuso, però i lavoratori non sono ancora scesi con forza a dire la loro. Anche sulle stesse prospettive dell'azienda in Sicilia. «Vogliamo — ha chiesto Colajanni — che diventi una piccola Mirafiori, creare anche qui un gigante ingovernabile, che produca senza programmazione? Oppure voltare pagina e imporre dal sud un'inversione di rotta. E noi comunisti, dobbiamo lavorare per il secondo obbiettivo: allargare l'occupazione, per insediamenti competitivi, basati sulla ricerca di nuove tecnologie, che servano al Mezzogiorno».

s. ser.

Agnelli propone all'Alfa di sostituire la Nissan

Ieri a Roma incontro fra i vertici delle due aziende automobilistiche - C'è ancora molto riserbo sui contenuti del progetto avanzato dalla casa torinese

ROMA — La Fiat è uscita ufficialmente allo scoperto. Come era prevedibile, dopo tante voci e tante indiscrezioni, ieri, in un incontro ad altissimo livello, la casa automobilistica torinese ha illustrato ai massimi dirigenti della Finmeccanica e dell'Alfa Romeo la sua proposta di collaborazione con l'azienda del «Biscione». Obiettivo dell'offerta: consentire all'industria automobilistica italiana di recuperare quote di mercato e, contemporaneamente, all'Alfa Romeo di risanare il proprio bilancio, senza far ricorso al tanto temuto socio del sol levante, la Nissan.

Dell'incontro che ieri si è svolto a Roma si sanno di preciso i «contorni», meno i «contenuti». Dovrebbe essere questo il segno che fra la Fiat e l'Alfa Romeo è aperto un concreto confronto. Per la casa automobilistica torinese ieri nella capitale c'era una rappresentanza di tutto rispetto: la delegazione era guidata da Umberto Agnelli ed era composta dall'amministratore delegato del gruppo, Romiti, e dall'amministratore delegato della Fiat auto, Ghidella. Per la Finmeccanica era presente il presidente Viezzoli; per l'Alfa Romeo il presidente Massacesi e l'amministratore delegato, Innocenti.

La Fiat avrebbe consegnato all'Alfa Romeo un documento di parecchie cartelle che riassume la sua proposta di collaborazione, senza però scender nei dettagli tecnici. Quale il contenuto della proposta? Su questo terreno non ci sono notizie precise, e ci si riferisce unicamente alle indiscrezioni circolate nei giorni scorsi. La Fiat avrebbe di fatto proposto all'Alfa di sostituirsi alla Nissan. Come? Con un progetto per la produzione di un'auto «europea» — motore Alfa e carrozzeria Fiat — di media cilindrata, più una collaborazione per la ricerca e la progettazione delle vetture da lanciare sul mercato attorno alla metà degli anni '80.

Sempre sulla base delle indiscrezioni che già erano circolate nei giorni scorsi, si dà per certo che la proposta avanzata dalla Fiat non sia «equivalente» a quella già fatta dalla Nissan. La casa automobilistica giapponese, che è già presente sul mercato del vecchio continente con uno stabilimento in Spagna, sarebbe disponibile alla produzione di 40-50 mila vetture di media cilindrata assieme all'Alfa. Motori e parti meccaniche verrebbero prodotte nel nostro paese, utilizzando a pieno in questo modo le potenzialità dell'Alfa Sud. Le altre parti verrebbero dal Giappone. Contemporaneamente la Nissan metterebbe a disposizione dell'Alfa la sua rete di vendite in USA.

La proposta della Fiat non solo sarebbe inferiore per il numero di vetture da costruire «a mezzadria», ma anche per i vantaggi collaterali (vedi la commercializzazione) che la casa automobilistica torinese non sarebbe in grado di offrire.

La posizione dell'Alfa Romeo, a quanto è dato sapere, non è pregiudizialmente rigida. Già nei giorni scorsi, in un comunicato ufficiale, l'Alfa aveva fatto sapere di non avere nulla in contrario a prendere in seria considerazione le proposte Fiat, a patto che queste proposte uscissero allo scoperto.

Ora che i progetti sono venuti fuori dai cassetti non saranno certo solo i vertici dell'Alfa Romeo e della Fiat a discuterne. Il governo sembra voler accelerare i tempi per la costituzione del comitato interministeriale di esperti che dovrebbe sovrintendere sugli interventi pubblici nel settore auto. Il governo risponde, insomma, in modo timido, inadeguato alla situazione. Resta la giustezza della scelta già fatta dal PCI: un piano di settore che prevenga la crisi, anzichè affrettare misure di emergenza quando ormai i giochi sono fatti.

Ettore Massacesi

Umberto Agnelli

La speculazione passa dall'oro al rame e allo zinco

ROMA — Dopo aver raggiunto i suoi obiettivi sull'argento e sull'oro (ieri a 664 dollari l'oncia) la speculazione si getta ora sulle altre materie prime, talvolta aiutata da reali carenze di produzione. Il rame ha raggiunto le 1.390 sterline per tonnellata sul mercato di Londra (circa 2500 lire al chilo). Anche considerando la svalutazione monetaria, il prezzo appare influenzato da accaparramenti. Anche la scarsità di zucchero — vera o artificiale — influenza un prezzo mai conosciuto dai mercati mondiali fino a 320 sterline per tonnellata (oltre 500 lire al chilo) sempre per contrattazioni internazionali. La domanda mondiale di materie prime ed alimentari in questo momento è bassa, non siamo in presenza di un normale giuoco di domanda ed offerta. Il rincaro del 20 per cento applicato ai prezzi del carbone deriva solo dal desiderio di avvicinarlo ai prezzi del petrolio e di «tesaurizzare» sulle riserve. L'aumento del 30 per cento sullo zinco ed altri metalli ha lo stesso significato.

Le banche centrali hanno la possibilità di togliere il credito agli speculatori e, invece, lasciano correre (come è avvenuto per l'oro e l'argento), aggravando le spinte alla recessione. I governi, mentre lasciano tesaurizzare i privati, niente fanno per accrescere le risorse minerarie ed alimentari nazionali. Il caso italiano è estremo: di fronte alla riduzione della produzione alimentare mondiale (la prima volta nel decennio) manca ogni tentativo di risposta straordinaria sul piano agricolo. Ed anche i piani di prospezione mineraria procedono con più che ordinaria lentezza.

Per le pensioni ora decide la Camera

Impegno dei sindacati pensionati per il varo del decreto entro il 29 - Il fronte della riforma - I vertici dell'Inps e i «mali» dell'Istituto in una conferenza stampa del centro unitario Cgil, Cisl e Uil

ROMA — I sindacati unitari dei pensionati giudicano «*soddisfacenti*» i risultati raggiunti venerdì scorso al Senato: l'aumento dei minimi e delle pensioni sociali e la cadenza semestrale della scala mobile. Questa specie di «*accanto*» sulla riforma generale dei sistema previdenziale era necessario perché «*i pensionati, più di altri, vivono giorni difficili per la ripresa dell'inflazione*». D'altronde, il timore dei sindacati dei pensionati è quello che «*l'instabile situazione governativa e l'iter parlamentare — che non si annuncia celere — per il varo di una riforma destinata a regolare i criteri di pensionamento delle future generazioni di lavoratori, determinasse ritardi tali da provocare lo slittamento dei tempi di applicazione dei miglioramenti richiesti*».

Gli aumenti decisi dal Senato hanno valore, infatti, soltanto per quest'anno: per confermarli — se qualcuno non vuole entrare in un perverso giro di proroghe — sarà quindi necessario approvare la riforma entro quest'anno. Intanto le organizzazioni unitarie dei pensionati sono impegnate perché «*le decisioni dell'assemblea del Senato siano fatte proprie dalla Camera dei deputati e votate entro il 29 di questo mese*»: il 1. marzo, infatti, il decreto sarebbe già scaduto e gli aumenti per oltre nove milioni di pensionati andrebbero in fumo.

I temi della riforma e le difficoltà che incontrerà lungo la sua strada non potevano mancare nel corso della conferenza stampa tenuta ieri dai segretari generali del centro operativo unitario dei pensionati Cgil-Cisl-Uil Degli Eposti, Costantini e Consalvo. «*Si tratta di un atto di giustizia nel quale non devono trovare posto privilegi ingiustificati e diversità di trattamento che non poggino sulla obiettiva specificità dei rapporti di lavoro*»: obiettivo della riforma è la razionalizzazione del sistema pensionistico e la parità di condizioni per tutti i lavoratori. I sindacati dei pensionati proporranno alcune modifiche come il ripristino della norma che applica la dinamica salariale sulla pensione in pagamento e non su una quota depurata degli scatti di contingenza registrati dal '76 in poi; l'aggancio dall'81 alle pensioni superiori ai minimi dei trattamenti di quei lavoratori che hanno più di 15 anni di contributi effettivi versati; la cadenza trimestrale della scala mobile.

Altra questione sempre al centro dell'attenzione: il funzionamento dell'Inps. Degli Esposti, segretario generale di pensionati Cgil, sintetizza così i *mali* dell'istituto: una legislazione aggrovigliata, caotica e contraddittoria (cinquecento leggi e provvedimenti negli ultimi dieci anni); una grave carenza di personale (almeno diecimila e intanto gli enti disciolti, come l'Inam, non trasferiscono 6.000 unità all'Inps): l'insufficiente collegamento operativo tra le strutture interne. A proposito, infine, delle recenti notizie che hanno attribuito al ministro del Lavoro la volontà di cambiare i dirigenti dell'istituto piazzando alla direzione generale candidature politiche, Degli Esposti individua due errori: poter risolvere i problemi dell'Inps cambiando gli uomini, poter mutare i vertici con una operazione politica esterna all'istituto. Non bisogna dimenticare che sono le confederazioni ad avere la maggioranza nel consiglio d'amministrazione.

g. f. m.

Oggi chiusi gli uffici comunali e provinciali

ROMA — Oggi sono chiusi per tutta la giornata gli uffici comunali, provinciali e regionali; i vigili urbani non saranno in strada a dirigere il traffico; non sarà effettuato il ritiro della nettezza urbana. Per 24 ore sono infatti in sciopero gli oltre 650 mila dipendenti degli enti locali e delle regioni.

Dopo le precedenti azioni di lotta la categoria è stata costretta a confermare lo sciopero di oggi in seguito alla mancata convocazione, da parte del governo, per la ripresa del confronto «non soltanto sugli aspetti economici, ma sulla generalità dei contenuti anche politici e normativi della piattaforma contrattuale». Contro la pausa forzata nella trattativa, imposta dal governo si è pronunciata nei giorni scorsi anche la delegazione degli enti locali chiedendo un negoziato serrato e sulla base delle richieste sindacali.

Seminario del PCI sul pubblico impiego da domani a Frattocchie

Si apre domani alle ore 10,30 presso l'Istituto Palmiro Togliatti alle Frattocchie un seminario di quattro giorni, promosso dal Dipartimento economico sociale del partito e dedicato ai problemi della funzione pubblica e del pubblico impiego. Le relazioni sull'amministrazione centrale dello Stato, sulle aziende autonome, sulle autonomie locali e sul personale pubblico saranno tenute dai compagni Colonna, Nardi, Modica e Chiesa. Concluderà sabato mattina, il compagno Maffioletti.

GUERRA DEL FILO — **La commissione esecutiva della Comunità europa ha autorizzato la Gran Bretagna a limitare le importazioni statunitensi di fili sintetici in poliestere e poliammide, a difesa delle proprie industrie di fibre sintetiche. Gli americani vendono a prezzi stracciati perché dispongono di petrolio a prezzi sovvenzionati dal governo. Non avendo la Comunità europea reagito energicamente alla sovvenzione del petrolio — pur facendo parte con gli USA della Agenzia internazionale per l'energia — ora si vede attaccata sul terreno industriale. L'avere accolto la richiesta inglese di protezione non risolverà il problema: gli statunitensi possono riversare le fibre sottocosto su altri mercati europei. Una decisione sbagliata. L'accettazione delle sovvenzioni al petrolio, porta alla guerra commerciale sul filo.**

Libretto e patente rarità da museo?

Proposte PCI per la Motorizzazione

ROMA — Per i trasporti i comunisti hanno fatto una scelta precisa: riforma del settore incentrata sulla integrazione, la programmazione, la priorità del mezzo pubblico, la centralità del sistema ferroviario. C'è chi ha voluto vedere in questa scelta un atteggiamento punitivo nei confronti dell'auto. «Niente di più assurdo e falso» ha detto di recente il compagno Libertini. Anzi, proprio in un nuovo sistema riformato dei trasporti «la auto può trovare una sua giusta collocazione, assolvere ad un ruolo insostituibile». Quel che è necessario e urgente è invece cominciare a liberare gli automobilisti da «pesanti e assurde vessazioni burocratiche» che oggi gli rendono la vita impossibile.

In questa direzione muove una serie di iniziative politiche e parlamentari dei comunisti. E' impossibile pensare di raggiungere, almeno nel breve periodo, i livelli di numerosi paesi stranieri, dove tutte le formalità sono ridotte al minimo. Ci sono stati ad esempio dove il libretto di circolazione e la targa si ottengono all'atto stesso dell'acquisto dell'auto. Da noi ci vogliono mesi e mesi. «Ormai — ci diceva il compagno on. Bartolini — da noi i libretti di circolazione sono diventati una "rarità" quasi da museo». Mesi passano anche per l'ottenimento della patente di guida dopo il superamento degli esami.

Come semplificare? Le proposte dei comunisti sono contenute in due proposte di legge (presentate nell'agosto '79) relative al riordino della motorizzazione civile e alla semplificazione delle procedure. Con la prima si vogliono eliminare i gravi disservizi della motorizzazione civile che pesano negativamente sull'utente del mezzo di trasporto e più in generale sull'economia del Paese. Come? Accorpamento in un unico ministero di tutte le funzioni di programmazione e di indirizzo in materia di motorizzazione, circolazione e traffico; decentramento della gestione operativa alle regioni con una utilizzazione coordinata e razionale di tutti gli strumenti esistenti, compresi l'Aci e l'Automobil club provinciali. Con questo si tende anche a completare e rendere organiche le funzioni regionali in materia di trasporti.

La seconda proposta mira ad eliminare «tutte le attuali complicazioni procedurali» che «obbligano gli automobilisti a trattare con più uffici — come rileva una nota informativa del partito —, a subire gravi ritardi, ad assoggettarsi ad inutili formalità, incidono notevolmente sul costo del trasporto individuale».

Vediamo i principali «snellimenti» burocratici previsti dalla proposta di legge comunista. Al rilascio della patente di guida deve provvedere direttamente l'ufficio Provinciale della motorizzazione e non più la prefettura per mezzo dello stesso ufficio, come avviene ora. Il foglio rosa (per la scuola guida) deve essere consegnato immediatamente all'atto di presentazione della domanda per la patente all'ufficio della motorizzazione o anche al comando della polizia stradale o dei vigili urbani.

Appena superato favorevolmente l'esame deve essere rilasciato un certificato di abilitazione provvisoria alla guida. Per la carta di circolazione e l'immatricolazione deve provvedere un unico ufficio (e non due come ora) e cioè quello del pubblico registro automobilistico. Il foglio di via dovrà essere rilasciato all'acquirente direttamente dalla casa costruttrice del veicolo. Lo stesso deve avvenire per il certificato per i ciclomotori. Altre semplificazioni proposte riguardano i servizi di noleggio e taxi, l'impiego di autobus in servizio di linea e di noleggio, gli accertamenti tecnici, i trasporti eccezionali.

Il PCI ha infine presentato una proposta di legge (agosto '79) per il rinnovamento e la democratizzazione degli AC provinciali, dell'Aci e delle società collegate.

i. g.

Lazio: spesi così i soldi della legge «quadrifoglio»

ROMA — «*Il "quadrifoglio" — dice il compagno Agostino Bagnato, assessore alla agricoltura della Regione Lazio — ci ha messo a disposizione 300 miliardi di lire: 128,5 per l'irrigazione, 34,7 per la forestazione, 40,5 per la valorizzazione dei territori collinari e montani, 37,3 per la zootecnia, 35,6 per l'ortofloricultura, 9 per la vinicoltura, 8,2 per le cosiddette colture mediterranee (per l'oliveto in primo luogo), 4,9 per impianti cooperativi. Si tratta di una quantità di risorse non indifferente, anche se va messa al riparo del processo inflazionistico, una quantità destinata a stimolare investimenti privati di considerevole entità da qui al 1982 nella maggior parte dei settori prescelti e da qui al 1987 per quanto riguarda invece le opere di irrigazione e di forestazione*».

Non tutte le richieste della Regione Lazio sono state accolte (alla irrigazione della Maremma etrusca e della Piana pontina, ad esempio, si è detto di no), tuttavia il nodo da sciogliere non è questo. L'interrogativo vero che assilla un po' tutti gli amministratori regionali d'Italia è un altro: si riuscirà a spendere, alla svelta e bene, i fondi assegnati? La risposta di Agostino Bagnato è positiva. «Per noi del Lazio sono i fatti a parlare. Per gli anni 1978 e 1979 i soldi già sono stati impegnati e in parte spesi, sulla base delle leggi regionali esistenti e finanziando i programmi dell'ente di sviluppo, al quale sono stati assegnati in tre anni circa 50 miliardi di lire.

L'operazione è stata possibile perchè la Regione ha approvato in tempo utile i bilanci, dentro i quali sono stati collocati i finanziamenti della legge «quadrifoglio» divisi per settore e per i sedici piani di zona approvati e che abbracciano una superficie agraria e forestale superiore al milione di ettari. Lo stesso è stato fatto per il 1980. La Regione è in grado di incominciare ad impegnare la spesa in agricoltura, in quanto il bilancio è già stato approvato. Possono vantare il governo centrale e il ministero dell'agricoltura, in particolare, maggiore efficienza e sollecitudine? Non ci pare proprio. Basta guardare a quanto è avvenuto in questi anni malgrado la distribuzione dei fondi poggiasse su sbrigativi criteri clientelari, più rapidi da effettuare, senza alcun controllo e partecipazione. La programmazione, non c'è dubbio, ha tempi più lunghi se vuole veramente coinvolgere i produttori agricoli e le loro organizzazioni professionali ed economiche. Solo così, d'altra parte, può definirsi democratica.

Dice Bagnato: «I soldi sono stati già impegnati e spesi e lo saranno anche in futuro per aumentare e migliorare le produzioni, incrementare il reddito dei produttori, accrescere l'occupazione, elevare le condizioni di vita e di lavoro dei coltivatori della terra».

Obiettivi chiari quindi, grande impegno e solida efficienza. Non si tratta solo di una fila di belle parole, la loro legittimità è agganciata a fatti concreti. In tre anni, nel Lazio, sono stati finanziati e realizzati impianti di irrigazione su 317 aziende per complessivi 7 miliardi di lire, sono stati costrutti 63 ettari di serre per 2,3 miliardi, 185 chilometri di strade rurali per 20,4 miliardi, sono state finanziate 63.255 domande per l'acquisto di macchine agricole per 77 miliardi, sono stati acquistati 28.287 capi bovini e ovini per 9,1 miliardi, solo nel 1979 prestiti di conduzione e anticipazioni sono stati concessi a 179 cooperative per 45,8 miliardi e credito agrario a 28.170 aziende per 84,1 miliardi. Nello stesso periodo 2,5 miliardi sono serviti per ristrutturare 1.531 aziende olivicole e 3,7 miliardi per 796 aziende vinicole. L'intervento nei confronti delle aziende zootecniche non è stato meno massiccio. Solo nelle zone in cui opera la Cassa del Mezzogiorno, in un anno sono state realizzate — tenendo conto dei programmi Regionali — 158 stalle con un incremento di 1.690 capi, 182 rimesse, 576 fabbricati rurali per l'abitazione dei contadini, ma non basta. Ci si è mossi anche in direzione della CEE. Al Feoga (fondo agricolo comunitario) sono stati strappati finanziamenti per 9 cantine sociali, 3 centri zootecnici, 7 frantoi sociali, 8 centrali ortofrutticole, 4 impianti di imbottigliamento dell'olio e 3 centri di lavorazione delle olive da mensa, 2 centri di raccolta delle castagne, oltre a 62 miliardi per interventi nel settore della forestazione e delle infrastrutture civili: su questi il contributo regionale è di 8 miliardi a fondo perduto e di altri 8 miliardi in mutui ventennali.

Ma allora la Regione non è un ente inefficiente e fantasma come sostiene qualcuno? E' vero, non è così. Dipende da chi guida. E' lì che spesso si annidano i fantasmi, del tutto simili a quelli che per anni hanno popolato certi uffici chiave del ministero della Agricoltura. «Per i prossimi anni — conclude Agostino Bagnato — la Regione Lazio intende proseguire su questa strada, che non è né facile né trionfale. I dati degli investimenti dovranno aumentare sulla base delle disponibilità che si avranno con il "quadrifoglio". I fondi messi a disposizione da parte del governo per noi sono insufficienti specie per il settore dell'irrigazione. Ma se continua questo modo di governare la spesa basato sulla programmazione democratica, gli obiettivi che si è prefisso il piano agricolo alimentare del Lazio potranno essere raggiunti. Vantaggio si avrà sia per l'economia regionale sia per il produttore agricolo, che oltretutto vedrà esaltato il proprio diritto alla partecipazione e sviluppato il processo unitario nelle campagne».

Romano Bonifacci