La ricerca di risposte alla crisi nella prima giornata della conferenza del PCI

Perché la Fiat cresce male e perde produzione

Relazione introduttiva di Renzo Gianotti - Il principale produttore italiano di auto sta perdendo terreno anche sul mercato interno - Una domanda non più espansiva ma sostitutiva - Creati 30 mila posti al Sud ma riprende la congestione al Nord - Quale rapporto tra investimenti e produttività

Da uno dei nostri inviati

TORINO — *La Fiat è a un punto critico. Parte da qui la riflessione dei comunisti (così come le loro proposte). Cosa significa? Certo non che dall'oggi al domani si pongono problemi di licenziamenti o cassa integrazione. Ma che il principale produttore italiano di auto sta perdendo mercato, anche all'interno. E non è in grado di reggere il passo delle concorrenti. L'industria mondiale — lo ha sottolineato ieri Gianotti nella sua relazione — è chiamata all'appuntamento di una « terza rivoluzione industriale », quella che segnerà il passaggio in massa all'elettronica e all'informatica. Anche per un prodotto considerato « maturo » come l'auto si aprono nuove prospettive, a condizione che sappia operare una profonda trasformazione. Ormai la domanda prevalente non è puramente espansiva, ma sostitutiva (si chiedono macchine nuove al posto delle vecchie). La concorrenza è più acuta perché gli spazi sono minori. La qualità, dunque, diventa decisiva.*

Gli errori del gruppo torinese

La nuova generazione auto è molto standardizzata, con componenti modulari facilmente adattabili ai diversi modelli. Sarà fatta con materiali nuovi (la plastica), avrà motori meno inquinanti (diesel, o elettrici come fa già la General Motors), userà i computers per i propri circuiti e per controllare il rendimento. L'apparato industriale si proietta su mercati sempre più vasti (i giapponesi hanno esportato nel '79 4 milioni e mezzo di autoveicoli, la metà dei quali nell'America del Nord) e si basa, nello stesso tempo, su flessibilità ed economie di scala. Si punterà su pochi modelli fortemente caratterizzati.

A tutti questi appuntamenti la più grande azienda italiana è impreparata. Alla crisi del '74 ha risposto bene sul piano finanziario (lanciando la Ifi in operazioni che le hanno consentito di incamerare ottimi profitti), ma non su quello produttivo. Ha pesato, innanzitutto, l'irrisolutezza del gruppo dirigente — come la chiama Gianotti — e cioè i suoi continui ondeggiamenti tra decentramento industriale e concentrazione a Torino e sull'auto. E' vero che la Fiat è l'azienda automobilistica forse più diversificata e che in questo decennio sono stati creati 30 mila posti di lavoro nel Mezzogiorno. Ma dal '78, con la riapertura del turnover, si è ripreso ad assumere a Rivalta e a Mirafiori, mentre Cassino viaggia ora sui diecimila dipendenti, contraddicendo così l'esigenza di decongestionare stabilimenti tecnicamente e socialmente « ingovernabili » (la dimensione ottimale è sotto i 10 mila dipendenti). Un altro acuto contrasto al vertice riguarda la scelta produttiva e la « vocazione finanziaria » (forte è la lobby che chiede un progressivo disimpegno e una proiezione sempre più estesa, invece, sul mercato dei capitali).

La produzione Fiat, così, resta al di sotto del '73 mentre si è ridimensionata la sua posizione in Italia (la bilancia commerciale dell'auto è passiva) e in Europa (ha perduto il monopolio che aveva storicamente sulle utilitarie e il lancio della « Panda » pare essere in ritardo). Per recuperare avrebbe bisogno di colossali investimenti che non può più finanziare con aumenti dei prezzi (oggi c'è uno scarto di almeno un milione di lire in più, tra una « 131 » e una equivalente cilindrata straniera) senza perdere altre quote di mercato. Inoltre, anche gli altri settori richiedono investimenti: quello degli autoveicoli industriali dove l'uscita della Deutz dall'Iveco ha richiesto un esborso di capitale fresco; la componentistica e le stesse macchine utensili, dove proprio gli accordi tra la Comau e l'Urss, la Polonia, la Romania richiedono di essere all'altezza della domanda.

E' facile capire, dunque, come, nonostante i profitti della « testa finanziaria », l'autofinanziamento potrebbe non essere sufficiente e diventerebbe invece molto probabilmente un ritorno all'indebitamento bancario.

Un peso notevole hanno, inoltre, gli investimenti per migliorare la tecnologia dell'auto e per modificare il modo di produrre. Vi sono stati significativi interventi con l'introduzione di robot e sistemi automatici in alcuni comparti, ma non sembra che sia stata compiuta quella inversione di tendenza che è richiesta non solo dalla pressione sociale dei lavoratori, ma anche dalle nuove frontiere tecnologiche che portano ad una organizzazione flessibile del lavoro, il contrario del taylorismo.

Eccessiva dispersione dei modelli

A ciò si lega anche il discorso sulla produttività. E' vero che alla Fiat è più bassa rispetto alle concorrenti estere. Tuttavia il suo aumento va fatto non intensificando lo sfruttamento ma modificando la eccessiva dispersione dei modelli; le rigidità nell'organizzazione produttiva; i ritardi nella ricerca; la burocratizzazione dell'impresa. E' vero che esistono anche minori disponibilità nell'uso dell'orario di lavoro (con i limiti allo straordinario, per esempio) e l'intensità del lavoro è nettamente inferiore (del 37 per cento rispetto alla Germania, del 20 per cento rispetto alla Renault), ma i tassi di assenteismo sono allineati (Fiat 11,6 per cento, Volkswagen 11,6, Opel 10, Ford 11, Renault 12) e il costo per addetto è più basso (Fiat 9 milioni l'anno; Peugeot 10,8, Renault 13,2, Opel 16,9, Volkswagen 16,9, Ford tedesca 17,8). Esistono, dunque, ampie possibilità di recupero.

Stefano Cingolani

Il dibattito ha subito preso quota

Dalla redazione

TORINO — Il teatro gremito tutto in piedi, in silenzio, per ricordare le vittime dei terroristi. E' cominciata così la conferenza dei comunisti sulla Fiat, con un gesto che conferma la condanna totale del terrorismo da parte del movimento operaio. Poi subito, un dibattito concreto, impegnato sui problemi. Anche qualche battuta polemica, nei confronti di chi ha cercato fino all'ultimo di distorcere il senso di un'iniziativa di tanta importanza.

« *Quando facemmo la conferenza Fiat nel 1953* — ricorda il segretario piemontese del PCI, compagno Guasso — *c'era certo meno gente di oggi. La maggioranza dei presenti allora erano licenziati per rappresaglia politico-sindacale* ». Sono cambiate molte cose, oggi. Non c'è la direzione Fiat, che ha mandato solo « osservatori ». Ma ci sono in sala i responsabili del Gruppo Dirigenti Fiat, dell'Associazione quadri intermedi Fiat e molti « manager » a titolo personale. Insieme ai lavoratori, venuti da ogni parte d'Italia, ci sono i rappresentanti di tutte le forze politiche democratiche, dei sindacati, delle principali organizzazioni economiche e culturali.

Alla presidenza salgono i compagni Chiaromonte, Pajetta, Perna, della Direzione del PCI, i compagni Lama e Garavini, della segreteria della CGIIL, Sabbatini, della Fiom; Bertinotti della CGIL piemontese. Prolungati applausi salutano la chiamata alla presidenza del compagno Carlo Castellano, il dirigente dell'Ansaldo ferito dalle Br.

Il presidente della Giunta regionale piemontese, Aldo Viglione, che porta pure il saluto del sindaco di Torino, compagno Novelli, non rinuncia ad un chiarimento politico: « *Quando nel '75 formammo qui nella città della Fiat* — dice — *le Amministrazioni di sinistra, molti predissero che avremmo subito l'egemonia della grande impresa. Siamo andati a confrontarci con la Fiat senza il cappello in mano, senza chiedere niente e senza cedere su niente. Abbiamo dialogato quotidianamente risolvendo molti problemi* ».

Sin dai primi interventi si avverte lo sforzo di affrontare globalmente i problemi dell'impresa, del ciclo produttivo, della politica industriale. Luigi Specchia, della Fiat Allis di Lecce, avanza una proposta di diversificazione: lo stabilimento meridionale per macchine movimento terra della Fiat è sottoutilizzato, mentre in Puglia si potrebbe creare un « polo » industriale integrato con l'agricoltura.

Vincenzo Comito, del CESPE, affronta il problema generalmente poco studiato in Italia, delle strutture di gestione di una grande impresa come la FIAT. Agnelli, con la creazione della « holding », ha cercato di recuperare il ritardo storico delle imprese italiane rispetto a quelle straniere ma oggi nascono contraddizioni, sia dalla scarsa capacità di mantenere una linea strategica unitaria per la gestione « familiare » attuata dagli stessi fratelli Agnelli, sia dalle contraddizioni che insorgono tra centro e periferia della holding.

Il compagno Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti del PCI, polemizza aspramente con quanti hanno tentato di presentare la conferenza come negazione di una politica di riforma dei trasporti, come momento conflittuale fra PCI e sindacato, come « abiura » del movimento di lotta avviato nel '68. Dopo aver ribadito l'impegno dei comunisti per la riforma dei trasporti pubblici, delle ferrovie, chiarendo anche l'importanza dell'auto in un sistema di flussi di trasporto che raddoppieranno negli anni 80, Libertini afferma che le difficoltà del sindacato non nascono da un suo presunto « estremismo » o « conflittualità permanente », ma dal fatto che il sindacato e i comunisti sono rimasti soli a combattere l'inflazione, mentre governo e padronato hanno puntato sulla perdita di valore della moneta

Negli altri interventi (ricordiamo ancora quelli di Bruno Todesco di Mirafiori polemico col « progetto quadri » della FIAT per i capi e di Giancarlo Gialetti di Bolzano) emerge pure il problema delle trattative Alfa Romeo-Nissan. A questo proposito, la relazione di Gianotti afferma: « *Il nostro interesse è duplice; difendere e rilanciare l'Alfa Romeo, salvaguardare gli interessi nazionali. Lo possiamo ben dire noi comunisti che, qui a Torino, non facemmo coda per firmare contro la costruzione dello Stabilimento Alfa Sud e denunciammo il carattere antimeridionalista di quella campagna. Agnelli ha presentato una proposta alternativa a quella della Nissan che i dirigenti Alfa hanno giudicato inadeguata. Noi crediamo che si debba insistere nella trattativa su piede di parità tra Fiat e Alfa. Qualora non fosse possibile raggiungere un accordo, riteniamo che non ci si debba rifugiare nel protezionismo. Vogliamo però richiamare la necessità di sottoporre ogni eventuale accordo con produttori stranieri a vincoli precisi* ».

Michele Costa

Un progetto politico per la Sicilia di oggi

La proposta lanciata nella conferenza promossa dall'Istituto Gramsci siciliano - La questione del rapporto Sicilia-Mezzogiorno-Stato - L'appannamento della prospettiva autonomistica - Oggi conclusioni del compagno Minucci

Dal nostro inviato

PALERMO — I comunisti siciliani (e con loro altre, rilevanti forze politiche, sociali, culturali dell'isola, e particolarmente delle sue tre università) sono impegnati da ieri in un'ampia ricognizione critica delle linee di tendenza del contraddittorio sviluppo economico della regione, e in una riflessione sugli obiettivi di un piano che sappia trasformare in concreto progetto politico l'idea-forza di una *Sicilia produttiva*. E' questa appunto la proposta su cui si sta sviluppando (e si concluderà questa sera, con un intervento di Adalberto Minucci, della segreteria del PCI) la conferenza promossa dall'Istituto Gramsci siciliano e patrocinata dalla Regione, sviluppata in collaborazione con il CESPE e il Centro per la riforma dello Stato.

Due i punti di riferimento centrali del processo di ricognizione - elaborazione in corso nell'aula magna della facoltà di ingegneria dell'ateneo palermitano. Intanto, la grande questione del rapporto Sicilia - Mezzogiorno - Stato. E, insieme, l'intreccio sempre più stretto tra riforme economiche e riforme istituzionali. Collocato (già nell'introduzione ai lavori svolta da Michele Figurelli e Alfredo Galasso) in questo contesto, diventa un falso problema il dilemma se il « tradimento » dell'amplissima autonomia di cui la Sicilia gode (almeno sulla carta del suo statuto) debba essere imputato allo Stato accentratore o ai governi-ascari della Regione.

Vero è piuttosto che l'appannamento della prospettiva autonomistica (e, quindi, di una direzione « autonoma » dello sviluppo) è il frutto della saldatura tra ruolo condizionante del modello nazionale di sviluppo (imposto da un intervento statale prodigo e penetrante, ma anche segmentato e debole) e l'uso specifico che la Regione ha fatto dei suoi poteri per mediare il rapporto tra le nuove forme di imprenditoria espresse dalla borghesia locale e il capitalismo pubblico.

E a questa logica sono state piegate l'ampia disponibilità di spesa della Regione (ma si spende male, poco, e sempre più lentamente, come ha poi documentato Rino Battiato), come i suoi consistenti margini di competenza legislativa e amministrativa.

Ma al punto in cui è giunta la crisi, internazionale e italiana, possono più bastare correttivi e misure-tampone per bloccare il processo di progressiva emarginazione della Sicilia? E' l'interrogativo da cui sono partiti Silvano Andriani, Pietro Barcellona e Giuseppe Cotturri (relazione sull'economia siciliana e lo Stato) per sottolineare che il progetto di una Sicilia produttiva esige un profondo ripensamento sia degli strumenti dell'intervento e sia delle istituzioni per il governo dello sviluppo: quindi, un rilancio autonomistico che coinvolga anche le altre regioni meridionali (le grandi scelte si decidono per aree assai vaste), una strategia generale per la programmazione che superi la visione settoriale e trovi un punto di equilibrio tra programma nazionale e piani regionali, il superamento dei vecchi strumenti delle misure straordinarie e erogatorie (la *quantità* dei trasferimenti di spesa pubblica in Sicilia è altissima) per sostituire al sistema degli incentivi finanziari un sistema di incentivi reali.

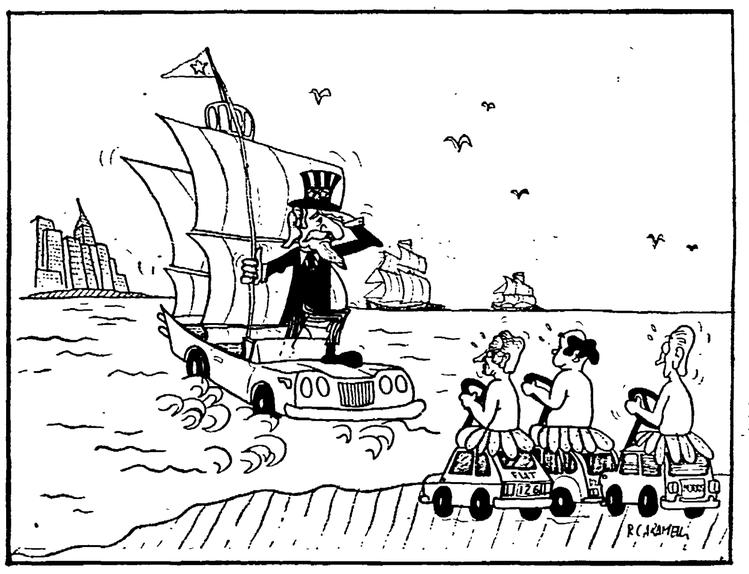
Il rilancio dell'autonomismo non può significare, allora, che rilancio di un impegno per uno sviluppo non dipendente ma mosso dalla necessità di soddisfare bisogni e usare razionalmente risorse e capacità regionali: una regione, dunque, non più cerniera tra un blocco di forze locali, sistemate dentro la logica di uno sviluppo subalterno, e le forze motrici delle tendenze « spontanee » dello sviluppo capitalistico, ma strumento reale di autogoverno, capace di gestire grandi processi di trasformazione, di progettare, di creare una diffusa imprenditorialità.

E' in questa dimensione di strette interdipendenze che già i lavori di ieri della conferenza del Gramsci siciliano hanno consentito di collocare tutta una serie di indicazioni operative, contenute tanto nel rapporto introduttivo quanto nelle altre relazioni (di Antonino Bacarella ed Elio Rossitto sulla struttura produttiva, di Mario Libertini sulla legislazione economica regionale e gli apparati amministrativi), in diecine di comunicazioni scritte, e nei primi interventi dai quali è venuta fuori con chiarezza, e se pure in termini differenziati, l'esigenza di quella profonda svolta politica sollecitata dalla gravità della situazione e dalla stessa acutezza della crisi al vertice di una Regione col governo (di centro-sinistra) in crisi da mesi e privata, per giunta, del suo presidente dopo il tragico agguato terroristico che ha eliminato a gennaio dalla scena il moroteo Pier Santi Mattarella.

Quali le linee di fondo per rendere davvero produttiva, e per sé, questa grande regione? Il rapporto dell'industria con l'agricoltura, da una parte, e dall'altra l'affermarsi di un diffuso tessuto di piccole e medie industrie, restano condizioni fondamentali dello sviluppo della Sicilia, ma non più sufficienti: l'industrializzazione non può fare a meno della riqualificazione dei grandi impianti e di un apparato legato tanto alla riorganizzazione dei settori arretrati e dell'edilizia, quanto alle produzioni connesse a grandi piani di investimento (energia, irrigazione, trasporti, disinquinamento, strutture civili ed igienico - sanitarie). Questo significa rivedere completamente il sistema dell'intervento regionale e anche statale nell'economia, imponendo una nuova qualità della spesa pubblica, una nuova legislazione di questa stessa spesa, una revisione completa della politica creditizia.

E', questa, una *ricetta* per tutti i problemi siciliani? Un modello perfetto? Nessuno lo pretende, e anzi trasparenti ed anche esplicite sono apparse le correzioni, imposte del resto pure dalle modificazioni oggettive della congiuntura e degli sviluppi della crisi, rispetto al « progetto Sicilia » elaborato dai comunisti nei primi anni Settanta. Ma tutti hanno chiare due cose: che non si va alla ricerca di soluzioni contingenti e settoriali che perdano di vista la prospettiva (e che sarebbero quindi illusorie); e che si sollecita su questo ambizioso terreno un confronto che può diventare elemento di una nuova cultura, oltre che di una politica autenticamente autonomista (è su questo, non solo sulle formule, che bisogna misurarsi per valutare la crisi politica regionale, avevano del resto ricordato Galasso e Figurelli) e fare della specificità dell'autonomia siciliana un momento e soggetto attivo della riforma democratica dello Stato.

G. Frasca Polara



Ford chiude due fabbriche negli Usa

ROMA — Il vento della crisi sembra abbattersi con maggior forza sull'industria dell'auto americana. Ieri è stato reso noto che due grandi case, la Ford e la General Motors, chiuderanno ciascuna due stabilimenti. La spiegazione ufficiale di questa decisione sta nell'elevato numero di giacenze che l'industria registra di fronte alla caduta della domanda di alcuni modelli.

La Motor Corp. inoltre ridurrà del 50% i livelli di produzione della sua fabbrica del Wisconsin per un periodo di tempo definito « indeterminato ». Il risultato di questo drastico ridimensionamento è che verranno sospesi dal lavoro complessivamente 13.500 lavoratori, di cui 500 a tempo indeterminato.

Sono stati inoltre resi noti i conti economici delle case maggiori. La Ford Motor ha riportato utili netti per 1,17 miliardi di dollari nel '79 con una netta flessione quindi rispetto agli utili (1,59 miliardi di dollari) registrati per l'esercizio precedente. Le vendite sono salite di poco: 43,51 miliardi di dollari contro 42,78 miliardi precedenti. L'andamento registrato dalla Ford era ampiamente previsto a Wall Street in quanto rispecchia appieno la crisi del settore. In questo quadro si registra la maggiore aggressività dell'industria automobilistica giapponese.

I dirigenti Alfasud a Cossiga: d'accordo col partner Nissan

NAPOLI — Fra le voci che si sono levate a favore di un accordo fra l'Alfa Romeo e la Nissan, ieri si è fatta sentire quella dei dirigenti dell'Alfa Sud di Pomigliano.

In una lettera inviata al presidente del consiglio Cossiga, ai ministri Lombardini, Di Giesi, Andreatta e Bisaglia, ai presidenti dell'Irti e della Finmeccanica, i dirigenti dell'Alfa Sud elencano le ragioni che giocano a favore di un accordo con la Nissan.

L'operazione di assicurare all'Alfa un partner « in grado di garantire lo sviluppo vitale alla sopravvivenza dell'azienda » dicono i dirigenti Alfa Sud, comporterebbe prestigio all'Alfa per aver concluso un accordo di rilievo internazionale. Possibilità di migliorare il bilancio dell'Alfa Sud, migliore utilizzo delle reti commerciali, interscambio di tecnologie, incremento dei livelli occupazionali nel Mezzogiorno.

Se l'operazione non venisse concluso con l'Alfa, sostengono i dirigenti dell'Alfasud, rispondendo in questo modo ai timori della Fiat, la Nissan non avrebbe difficoltà a trovare disponibili altri partners in Europa.

La conclusione dei dirigenti dell'Alfa Sud è piuttosto severa: dichiarano la « loro piena adesione alle linee strategiche finora seguite dall'azienda » e soprattutto « stigmatizzano i palesi tentativi di ostacolare ancora una volta le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno ».

Si può pensare, non senza ragione, che i dirigenti dell'Alfa Sud non sono certo una voce disinteressata. Certo non disinteressata è anche la critica aspra che alcuni giorni fa il presidente della federmeccanica, Walter Mandelli, ha rivolto ai sindacati, accusandoli di leggerezza per i loro giudizi non pregiudizialmente negativi nei confronti dell'ipotesi di accordo con la Nissan. Lo stesso Mandelli si dichiarava apertamente per una « soluzione interna », ovvero esclusivamente con la Fiat.

Tassi d'interesse moderati all'asta di buoni del Tesoro

ROMA — I tassi di interesse sono saliti leggermente all'asta dei buoni del Tesoro ma non nella misura in cui se lo attendevano alcuni ambienti bancari né — ed è più significativo — nella misura in cui sono aumentati nella scorsa settimana sui mercati finanziari internazionali. I BOT a tre mesi sono stati acquistati al 16,03%; quelli a sei mesi al 15,67%; quelli a 12 mesi al 14,55%. Siamo lontanissimi da quel *tasso primario* del 19,5% che l'Associazione bancaria cerca di imporre e che viene estorto, in pratica, ai clienti più deboli e piccoli.

Questi tassi moderati (rispetto al resto) rispecchiano un buon livello di assorbimento. Su 8.500 miliardi di titoli offerti dal Tesoro le banche ne hanno acquistati per 6.282 miliardi, in pratica rinnovando tutto lo scaduto. La Banca d'Italia ha ritirato invece 1.500 miliardi di BOT a sei mesi (sui duemila offerti). La richiesta delle banche si è concentrata sui titoli a tre mesi: prevale l'incertezza del futuro, causata dalla ripresa di spinte inflazioniste.

Il denaro per investire, dunque, c'è. Contribuisce il basso livello di investimenti, a partire da quelli pubblici. Ieri l'aumento del tasso primario delle banche USA al 16,25% 16,50% ha messo in evidenza il grado di pericolosità raggiunto dalla situazione. La bilancia con l'estero non è ancora una causa rilevante di deflussi finanziari: si tratta di impedire che lo divenga, con opportune iniziative nella fase di produzione e commerciale. Ieri il ministro del Tesoro F. M. Pandolfi è partito da Roma per un giro di otto giorni che lo porterà a Madrid, Washington e nelle principali capitali dell'America Latina dove discuterà possibili modifiche al ruolo del Fondo monetario internazionale e del dollaro.

Da lunedì settimana di scioperi negli uffici pubblici

ROMA — Tutte le categorie del pubblico impiego sono nuovamente in lotta Un nutrito pacchetto di scioperi articolati sarà realizzato a partire da lunedì prossimo, fino al 1. marzo. Assemblee di lavoratori si svolgeranno in tutti i ministeri, negli uffici comunali, negli ospedali, nelle scuole e nelle università. Al centro dell'azione sindacale, decisa ieri dalla segreteria della Federazione Cgil, Cisl, Uil con le organizzazioni di categoria, l'approvazione, entro il termine fissato (28 febbraio), della legge di attuazione dei vecchi contratti e l'andamento negativo delle trattative delle prime vertenze contrattuali aperte.

Si è determinata — afferma una nota della Federazione unitaria — una situazione « grave ed allarmante ». Ciò è derivato oltre che dalla mancata approvazione, fino a questo momento, dei vecchi contratti, dai « ritardi nella approvazione della legge quadro » e dagli « orientamenti governativi tesi a limitare diritti e libertà sindacali in settori come quello del ministero degli Interni o ad includere nelle forze di PS il Corpo forestale dello Stato » e, infine, dallo « stallo nelle vertenze contrattuali che interessano gli enti locali e il personale della sanità ». Proprio ieri è stato rinviato di una settimana l'incontro per il contratto degli ospedalieri.

Per quanto riguarda i vecchi contratti sollecitano la rapida approvazione del disegno di legge « nel pieno rispetto degli accordi sottoscritti, senza gli stravolgimenti inseriti unilateralmente dal governo ». Chiedono inoltre la « sollecita definizione con la legge quadro della legislazione di sostegno all'attività contrattuale del settore ».

Oltre alle azioni di lotta articolate, confederazioni e sindacati di categoria, hanno deciso di promuovere incontri urgenti con i gruppi parlamentari e con il governo. Una nuova riunione è fissata per il 29 per discutere i rinnovi contrattuali.

Un aumento del 60% nel fatturato della Finmare

GENOVA — Il fatturato del gruppo Finmare del 1979 è stato di 793 miliardi. Quello del '78 era stato di 497 miliardi. L'aumento è stato del 59,6%.

In particolare le merci di linea hanno dato un fatturato di 316,7 miliardi rispetto a 274,5 miliardi del '78 (+ 15,4%).

Le merci di massa — che dal '79 comprendono l'intero fatturato Sidermar — hanno dato un fatturato di 347,6 miliardi rispetto a 96,8 miliardi del '78 (più 359%). Il trasporto dei passeggeri nei collegamenti con le isole ha dato un fatturato di 49,7 miliardi rispetto a 42,3 del '78 (più 17,5%).

Le sette società di linea hanno trasportato nel 1979 4,7 milioni di tonnellate di merci rispetto a 4,5 del '78 (+ 4,4%). Le quattro società di massa hanno trasportato 42,5 milioni di tonnellate di merci rispetto a 40,5 del '78 (+ 4,9%).

Accordo Aeritalia-Snia per un nuovo vettore

MILANO — Un nuovo vettore spaziale adatto per trasporti interorbitali sarà progettato e realizzato dall'Aeritalia (gruppo Iri-Finmeccanica) e dalla Snia (divisione e spazio) che hanno firmato un accordo di collaborazione al riguardo. Si tratta di uno stadio propulsivo — informa un comunicato — denominato « Iris » (iniziali delle parole « Italian reserch interim stage ») che a partire da orbite basse permetterà di immettere in orbite di trasferimento satelliti geosincroni destinati all'osservazione meteorologica, alle telecomunicazioni e ad altre applicazioni, come la ricerca delle risorse terrestri, l'individuazione di inquinamenti atmosferici, marini, lacustri, fluviali, eccetera.

L'Iris costituisce l'ultimo stadio di un vettore di lancio per satelliti. Una volta immesso in orbita bassa, il suo propulsore, accendendosi per telecomando o su programma, dà al satellite la spinta necessaria per trasferirsi fino a 36 mila km dalla Terra.

PRI: giudizio negativo sulla politica economica

ROMA — Il partito repubblicano dà un giudizio *estremamente negativo* sulla capacità del governo di sviluppare una politica economica adeguata alla gravità dei problemi che investono l'economia italiana e ripropone perciò un piano di risanamento economico da realizzare attraverso un « patto sociale ».

Il documento economico del PRI è stato presentato ieri alla stampa dal segretario nazionale del partito, Spadolini, dall'on. Giorgio La Malfa e dal prof. Bruno Trezza. Spadolini ha precisato che le proposte in materia di politica economica rientrano nell'ambito della iniziativa del PRI tendente ad avviare un confronto tra i partiti, al di là dei « balletti delle formule ».

La gravità dei problemi da affrontare — ha osservato — esige un consenso più ampio di quello che sostiene il governo attuale. Spadolini ha aggiunto che il suo partito non intende decretare la fine della tregua concessa al governo, dato che il PRI non ha mai assunto impegni in questo senso e continuerà a comportarsi autonomamente.