

# Si costruisce la nuova CGIL con una «verifica di massa»

### Massiccia partecipazione ai congressi regionali - Restano difficoltà, ma l'organizzazione è in buona salute - Gli interventi di Lama, Marianetti, Scheda

ROMA — Davvero le cifre dei congressi della CGIL parlano da sole. Finora si sono svolti 9 congressi regionali, preceduti da 24.094 assemblee di base cui hanno partecipato 1.119.000 lavoratori (su 2.668.207 iscritti interessati); in altre 7 regioni, dove l'attività congressuale è alle ultime battute, sono state promosse 5.358 assemblee con 333.000 partecipanti; in 3 regioni soltanto hanno potuto esprimersi ben 26.173 militanti; i congressi di zona sono stati 1.841, 231 quelli regionali di categoria. Questi dati sono stati elencati con puntigliosità da Rinaldo Scheda, nell'introduzione alla conferenza stampa tenuta ieri dalla segreteria federale, proprio perché esprimono efficacemente la condizione «di buona salute» della Confederazione.

E' stata «una tasta di polso», ha detto Scheda. E Lama ne ha parlato come di una «verifica di massa». Può darsi in crisi un sindacato che ha legami così solidi e reali con milioni di lavoratori? Certo, ci sono difficoltà, problemi, carenze. Scheda non ha nascosto nulla. Ha parlato dei pericoli di burocratizzazione (le assemblee di fabbrica, ad esempio, sono andate meno bene dove non si è potuto usare dal permesso). Ha riferito del travaglio di molti militanti di fronte alle decise prese di posizione unitarie sui Paesi socialisti («un travaglio vero, che va rispettato, ma senza fermare la capacità critica e rinunciare alla chiarezza»). Ha indicato i rischi di atteggiamenti rituali o ripetitivi nei confronti del terrorismo

(di fronte a un così aperto attacco alla democrazia dobbiamo trovare forme nuove di partecipazione e di impegno). Ma l'attività congressuale ha consentito, appunto, un confronto «senza veli» nel quale recuperare («ma è illusorio pensare che si è pervenuti a un orientamento univoco su tutte le questioni») i sintomi di smarrimento o di malessere.

Maliziosamente qualche collega ha chiesto quale riflessione abbiano avuto nei congressi le ultime iniziative del PCI sui grandi temi sindacali ed economici. Marianetti ha presieduto, proprio a ridosso della pubblicazione su «l'Unità» delle riflessioni di Chiaromonte e della competenza sulla Fiat, il congresso piemontese. «L'enfasi della stampa — ha risposto — non è stata vissuta dai lavoratori. I problemi sollevati dal PCI sono stati, anzi, utili punto di riferimento. La produttività? I lavoratori vogliono affrontarne i risvolti nel concreto, puntando sulla carta dell'organizzazione del lavoro». C'è chi ha insistito. E Marianetti pure. «E' «mestiere» di chi si occupa di vicende sindacali commentare. Interferenza, attacco? Una iniziativa ineccepibile. Vi sono osservazioni condivisibili, altre no. Comunque, un contributo, come possono essere quelli di Cabras o di Cicchitto».

Ora si parla delle «fughe in avanti» di alcune categorie, dei «contrastati» tra queste e la Federazione unitaria. «Ma il sindacato — è la risposta di Lama — non è

una sorta di reggimento di artiglieria: è una organizzazione libera di lavoratori in cui le scelte si fanno e si realizzano non col codice di disciplina ma con l'egemonia di una linea politica». E la coerenza finisce sempre per prevalere.

Del resto, la CGIL ha voluto l'appuntamento congressuale consapevole dell'esigenza di un dibattito franco, che coinvolgesse l'intera organizzazione, su tutti i temi sul tappeto. La storia di questi congressi, infatti, è stata travagliata. Previsi per la primavera scorsa «saltarono» per l'intervento della crisi politica e delle elezioni anticipate e per il rinvio del convegno unitario sulla riforma organizzativa. Si è poi discusso della possibilità di inserire l'attività congressuale regionale nel quadro del congresso federale dell'81, ma l'addensarsi di vicende politiche, sindacali e internazionali ha indotto a rompere ogni indugio.

Ne valeva la pena? I dirigenti sindacali (alla conferenza stampa hanno partecipato anche Ceremigna e Millettello) hanno dato una risposta affermativa. I congressi hanno consentito di superare le «storiche» strutture comunali e provinciali e di cominciare a costruire il «nuovo sindacato» anche prima dell'elaborazione collettiva di piattaforma e di azioni, e non solo a livello territoriale, di cui si terrà conto per il congresso nazionale. Non a caso le novità più significative di questa fase sono state: il voto segreto che, nonostante la sua macchiosità (Scheda e Marianetti hanno insistito sull'esigenza di conciliare l'espressione libera del voto segreto con le esigenze di rappresentatività di una realtà così complessa) ha reso più ampia l'espressione democratica dei lavoratori; i congressi di zona che hanno eletto direttamente la metà dei delegati alle assisi regionali; la costituzione di due grandi federazioni sindacali, dei trasporti e della funzione pubblica.

La battuta finale è di Lama. «Una espressione di vitalità come questa, che tocca nel profondo i rapporti sociali, dice che tra ciò che funziona in Italia c'è il sindacato. Anche le centinaia di migliaia di lavoratori che discutono, elaborano, lottano sono opinione pubblica. E di ciò va tenuto conto».

Pasquale Cascella

## Liquigas ultimo atto: esce anche dalla Borsa

MILANO — La Liquigas, gruppo Ursini, esce anche dai listini di borsa. La commissione nazionale per la società e la Borsa (la «Consob») ha infatti disposto ieri, con delibera urgente, la sospensione, con effetto immediato, delle azioni della Liquigas in tutte le borse valori. E' questa la conseguenza logica delle ultime decisioni prese dall'assemblea degli azionisti della società, assemblea che si è riunita giovedì a Milano. Per la terza volta in un anno gli azionisti della Liquigas hanno deciso di «azzerare» il capitale, avendo le perdite di bilancio, al 31 ottobre scorso, raggiunto i 453 miliardi di lire.

La stessa assemblea degli azionisti ha deciso la ricostituzione del capitale nella misura di 200 milioni di lire. Il nuovo capitale sarà interamente sottoscritto dalla società consortile che sta prendendo faticosamente corpo.

La Liquigas, infatti, è una delle «grandi malate» del settore chimico che da mesi attendono il risanamento finanziario e produttivo. La costituzione del consorzio bancario che dovrebbe subentrare nella gestione della società è piuttosto laboriosa. Nel frattempo la Liquigas ha «ceduto» al privati uno dei suoi rami sani, la Pirelli, azienda farmaceutica, mentre si sono moltiplicate le manovre del finanziere Ursini per rimanere, attraverso la SAI, compagnia di assicurazione, all'interno della Liquigas a salvavaggo avvenuto.

Uno dei punti fermi dell'azione delle forze sindacali e politiche che si sono battute per un reale risanamento della Liquigas è, invece, proprio l'erosione di Ursini dalla nuova società. Secondo le ultime indiscrezioni la SAI dovrebbe partecipare alla ricostituzione del capitale, ma nello stesso tempo non partecipare alla nuova Liquigas.

## Diminuito il prezzo del gas-bombole e del metano per autotrazione

ROMA — I prezzi del gas di petrolio liquefatto (GPL) per autotrazione e per uso domestico in bombole ed il prezzo del metano per autotrazione sul fronte dei prezzi di questi prodotti è stata presa in considerazione delle modifiche fiscali introdotte con il decreto-legge approvato dal governo il 30 dicembre.

I nuovi prezzi decisi dal CIP sono i seguenti: il GPL per autotrazione diminuisce di 46 lire al litro (da 442 a 396 lire), quello del metano per autotrazione di 17 lire al metro cubo (da 350 a 333 lire) mentre il prezzo della benzina di gal per uso domestico da 10 chilogrammi diminuisce di 50 lire (da 7.000 a 6.950). In quest'ultimo caso, infatti, il CIP ha deciso di portare il prezzo del GPL in bombole da 555 a 560 lire al chilo. A questo prezzo bisogna però aggiungere 1.350 lire per la consegna a domicilio (IVA compresa).

## Sarà evitato lo sciopero di martedì nei servizi pubblici?

ROMA — Sarà possibile evitare il nuovo arco di scioperi degli autotrojanvieri che dovrebbe iniziare martedì con una prima sospensione del lavoro «non inferiore alle due ore»? La risposta può venire solo dal governo che deve finalmente decidere se e come quando sarà garantita, come aveva promesso, la copertura economica del nuovo contratto della categoria. Ieri il sottosegretario al Lavoro, Pacini, si è incontrato, prima separatamente e poi congiuntamente, con le organizzazioni sindacali e con i rappresentanti delle aziende. Ha detto che metterà in alto tutte le iniziative per garantire la copertura delle spese di contratto. Ma ancora non si è potuta chiudere la vertenza. Quel che è certo è che non bisogna lasciare nulla di intentato — ha dichiarato ieri il compagno Armando Sarli, presidente del Cispel (azienda municipalizzata) — per evitare alla collettività «le dure prove cui è stata sottoposta mercoledì scorso». Nessuno — ha detto — «deve rimanere inerte». Per questo Cispel e Federtrasporti (municipalizzate del settore) hanno chiesto al presidente del Consiglio «un incontro da tenersi entro martedì, presenti anche le Regioni, la Federazione unitaria dei sindacati e la segreteria unitaria degli autotrojanvieri» per avere — ha precisato Sarli — «la definitiva conferma della copertura degli oneri finanziari» in modo da garantire l'effettiva applicazione del contratto. Questo impegno è tanto più necessario «dopo la mancata approvazione del decreto legge sulla finanza locale» che il governo si è impegnato a ripresentare nel testo approvato dal Senato. Il decreto — ha detto Sarli — dovrebbe contenere anche i finanziamenti per il contratto degli autotrojanvieri.

## Acciaio: tra Cee e Usa guerra commerciale?

PARIGI — Lo scontro tra CEE e USA sul fronte dell'acciaio si fa sempre più aspro. Nel corso di un simposio internazionale, si è arrivati ai ferri corti tra Davignon e alcuni esponenti dei grandi gruppi siderurgici USA. Mentre la siderurgia CEE sta facendo i suoi sforzi — ha detto Davignon — per ridurre al minimo la sua capacità di produzione, quella americana prevede di aumentare del 4%. Gli statunitensi, invece, accusano gli europei di fare una politica di dumping, una concorrenza sleale proprio sul mercato USA e minacciano processi antidumping. Tira aria, insomma, di guerra commerciale.

particolari condizioni di lavoro (turni, nozioni). Così per la ricerca di nuove forme di organizzazione del lavoro. E' questo uno dei terreni di verifica pratica nella fabbrica. Nel settore della gomma sono partiti, e hanno ormai messo radici, forme di nuova organizzazione del lavoro che hanno consentito una effettiva rotazione delle mansioni, un avanzamento nella professionalità dei singoli e del gruppo omoogeneo. Quello che propone il sindacato è oggi una generalizzazione di queste sperimentazioni come condizione per un'effettiva mobilità dei lavoratori verso l'alto nella scala professionale e come strumento per aumentare la produttività.

Bianca Mazzoni

# Gomma: nasce il contratto per gli anni '80

MILANO — Alcune settimane fa i primi commenti alla sorta della Michelin erano stati sbrigativi. «Con le sue 250 mila lire una tantum legate alla presenza in fabbrica — si era detto — l'azienda torinese ha aperto la vertenza contrattuale a modo suo e vuole fin d'ora «ammorbire» la lotta». Ragionandoci sopra, l'iniziativa della Michelin non è stata solo un'azione strumentale. Il tentativo di mettere in difficoltà il sindacato e il suo rapporto con i lavoratori sicuramente era presente, ma il messaggio è più complesso.

«La Michelin — dicono alla Fulc — ha semplicemente messo in pratica un orientamento che è ben radicato in buona parte del padronato. I soldi ci sono — dicono gli industriali e non solo a paro-

le — ma li distribuiamo solo se premiamo la produttività individuale, la flessibilità della forza lavoro, la presenza in fabbrica».

Altri esempi, oltre alla Michelin? Su questi argomenti c'è sempre un po' di reticenza, non se ne parla volentieri: ma richieste di «splaforare» al sabato, lavorando in straordinario, casi di incentivazioni salariali più o meno tollerati dai consigli di fabbrica per aumentare la produttività non vengono negati. Comunque — difficilmente il fenomeno è quantificabile. Dunque, il contratto dei lavoratori della gomma e della plastica — 10 mila addetti in tutto nei due settori — nasce in questo clima. La risposta degli industriali alle difficoltà del settore è un recupero selvaggio dell'uso e

dell'abuso di certi meccanismi di incentivazione. Ma di fronte alla stasi del mercato degli pneumatici, alle previsioni di difficoltà nel settore dei cavi per le importanti trasformazioni tecnologiche che stanno maturando nel campo delle trasmissioni, alla dipendenza sempre stretta fra settore della plastica e produzione industriale (per non parlare dell'incognita sempre presente del petrolio), il sindacato e la categoria, anche nel rinnovo contrattuale, si trovano di fronte a problemi di qualificazione della produzione, riconversione, ristrutturazioni, produttività che chiedono una risposta.

Ci si limiterà a giocare di rimessa? «Niente affatto — dice Carlo Longhini, neo segretario regionale della Filca Cgil lombarda —. Alle questio-

ni relative alla produttività rispondiamo proponendo una nostra disponibilità a una maggiore utilizzazione degli impianti anche giocando sui regimi di orario, così come di fronte alle richieste padronali di una maggiore flessibilità vogliamo uscire da questo contratto con alcuni schemi certi che possono essere la garanzia dell'occupazione, un programma annuo di lavoro, e quindi la gestione in azienda del calendario di orario annuo, lo sviluppo del Mezzogiorno».

La Fulc propone la riforma del salario, con l'istituzione di cinque scatti per operai e impiegati in cifra fissa, per consentire di passare salario dall'anzianità alla professionalità. A questo scopo si ricostruisce una scala di livelli professionali e retribu-

tivi con un rapporto 100-190 fra il primo e l'ultimo. Ma non si entra nel merito, non si indicano i parametri intermedi, né l'ammontare della cifra degli scatti ai diversi livelli. La stessa proposta di aumento salariale (30.000 più 10.000 lire per la riorganizzazione) è così indicativa.

Sindacato, insomma, non rinuncia a fare delle scelte, presentando un programma di lavoro, e quindi la gestione in azienda del calendario di orario annuo, lo sviluppo del Mezzogiorno».

La Fulc propone la riforma del salario, con l'istituzione di cinque scatti per operai e impiegati in cifra fissa, per consentire di passare salario dall'anzianità alla professionalità. A questo scopo si ricostruisce una scala di livelli professionali e retribu-

zioni di lavoro (turni, nozioni). Così per la ricerca di nuove forme di organizzazione del lavoro. E' questo uno dei terreni di verifica pratica nella fabbrica. Nel settore della gomma sono partiti, e hanno ormai messo radici, forme di nuova organizzazione del lavoro che hanno consentito una effettiva rotazione delle mansioni, un avanzamento nella professionalità dei singoli e del gruppo omoogeneo. Quello che propone il sindacato è oggi una generalizzazione di queste sperimentazioni come condizione per un'effettiva mobilità dei lavoratori verso l'alto nella scala professionale e come strumento per aumentare la produttività.

La stessa assemblea degli azionisti ha deciso la ricostituzione del capitale nella misura di 200 milioni di lire. Il nuovo capitale sarà interamente sottoscritto dalla società consortile che sta prendendo faticosamente corpo.

La Liquigas, infatti, è una delle «grandi malate» del settore chimico che da mesi attendono il risanamento finanziario e produttivo. La costituzione del consorzio bancario che dovrebbe subentrare nella gestione della società è piuttosto laboriosa. Nel frattempo la Liquigas ha «ceduto» al privati uno dei suoi rami sani, la Pirelli, azienda farmaceutica, mentre si sono moltiplicate le manovre del finanziere Ursini per rimanere, attraverso la SAI, compagnia di assicurazione, all'interno della Liquigas a salvavaggo avvenuto.

Uno dei punti fermi dell'azione delle forze sindacali e politiche che si sono battute per un reale risanamento della Liquigas è, invece, proprio l'erosione di Ursini dalla nuova società. Secondo le ultime indiscrezioni la SAI dovrebbe partecipare alla ricostituzione del capitale, ma nello stesso tempo non partecipare alla nuova Liquigas.

# La CEE si fa l'autocritica sull'agricoltura

## Consensi a Bruxelles sui giudizi del PCI

Dal nostro corrispondente  
BRUXELLES — Sembra che qualcosa accenni a cambiare nella politica agricola della Comunità europea, che incominci a farsi strada gli orientamenti di coloro che da tempo insistono per interventi organici sulle strutture agricole e non per la riduzione degli squilibri strutturali e territoriali è una condizione essenziale per il rafforzamento della coesione interna della Comunità, anche in considerazione del suo allargamento ad alcuni paesi del bacino mediterraneo e le proposte della commissione si muovono in due direzioni: rendere più facile l'accesso delle aziende alla ristrutturazione e avviare una serie di provvedimenti più rispondenti ai bisogni di singoli territori in situazioni particolarmente difficili (ad esempio un programma di intervento per lo sviluppo della zootecnia nelle zone collinari e montane dell'Italia, un programma specifico per l'Irlanda occidentale, eccetera). Inoltre, la commissione si è pronunciata per la elaborazione «di un insieme di misure idonee ad affrontare nel suo complesso la questione del mantenimento e dell'inserimento di forze giovani nel settore agricolo, ritenuta una condizione essenziale per una profonda e necessaria trasformazione dell'agricoltura europea».

Di grande importanza per comprendere la portata delle nuove proposte è l'analisi critica che la commissione ha fatto dei risultati ottenuti dalle misure strutturali che erano state adottate nel 1972. Innanzitutto quelle misure hanno funzionato stentatamente e in misura estremamente ridotta: le aziende che si sono impegnate sulla strada dell'ammodernamento rappresentavano, infatti, solo l'1,4 per cento del totale delle aziende comunitarie. Ma più grave è che i piani di ammodernamento sono rimasti circoscritti alle regioni e alle aziende più ricche e più sviluppate; in sostanza, le misure hanno contribuito ad aumentare il grado di periferizzazione dei territori agricoli più poveri strutturalmente più carenti e meno protetti dalla politica dei prezzi di mercato». Moltiplici le ragioni del sostanziale fallimento delle misure del '72. Innanzitutto, la riforma strutturale è stata definita in una fase espansiva dell'economia europea, poi, una politica dei prezzi che ha favorito le produzioni centrali e non quelle mediterranee e, infine, le interferenze sugli indirizzi della Comunità.

La commissione indica due condizioni prioritarie per una più incisiva politica strutturale della Comunità: primo, determinazione di un rapporto organico tra la politica delle strutture e il resto della politica comunitaria in particolare all'intervento sui prezzi sui mercati; secondo, l'instaurazione di un equilibrio adeguato tra la politica strutturale e le esigenze di breve e medio periodo.

Le nuove proposte approvate dalla commissione sono ben lontane dal costituire un complesso organico in grado di incidere profondamente sulle strutture agricole dell'Europa comunitaria ed è difficile pensare che esse possano provocare la mobilità fondiaria che viene considerata il nodo da sciogliere per il rinnovamento delle strutture agricole. Ma esse contengono, almeno tre elementi positivi: 1) stabiliscono che l'obiettivo da raggiungere è l'incremento di redditività e di produttività delle aree e delle aziende meno favorite; 2) allargano verso il basso la fascia delle aziende che possono essere incluse nei benefici comunitari e che possono accedere alla ristrutturazione bloccandola verso l'alto; 3) tengono conto per la prima volta delle realtà strutturali e naturali molto differenziate tra le varie regioni agricole intervenendo con programmi specifici laddove si riscontrano prospettive di sviluppo scarsamente favorevoli.

## Quando l'ente di sviluppo diventa feudo del potere democristiano

Dal nostro inviato  
BOLOGNA — Fra gli addetti ai lavori sono noti come ESA, una sigla che sta per Ente di sviluppo agricolo. Cosa siano, per la verità, non è ancora ben chiaro. Qualcuno, un po' troppo sbrigativamente, li definisce enti inutili. In realtà una funzione ce l'hanno, o meglio dovrebbero averla. In tutto sono 17, uno per regione, ad eccezione di Liguria e Valle d'Aosta. Una parte di loro sono nati come enti statali, trent'anni fa, all'epoca della riforma fondiaria e delle grandi opere di bonifica. Poi, in due tappe (1972 e 1977), sono stati regionalizzati. Gli altri, invece, nascono nel 1976 con una legge apposita, la 386, e sono da subito enti regionali. Danno lavoro a circa 12 mila persone (ma il dato non è certo) in gran parte impiegate in attività amministrative (11 mila) e solo in piccola parte in attività tecniche specializzate. La sproporzione è evidente, ma ancor più clamorosa è il carico per regione: si va dai 15 dipendenti dell'ESA del Piemonte ai 2 mila della Calabria. In questo «salto» ci sono molte cose, ragioni storiche, funzioni diverse, ma anche degenerazioni del potere democristiano che spesso ha trasformato gli enti di riforma in vere e proprie clientelle.

Lo Stato sborsa 130 miliardi l'anno, 100 dovrebbero essere investiti in attività cosiddette di sviluppo, 30 invece dovrebbero servire per le gestioni speciali. In realtà questi soldi servono a malapena a pagare gli stipendi ai dipendenti. A quattro anni dall'approvazione della legge 386

e ad un anno dalla scadenza degli impegni finanziari in essa previsti, i dirigenti degli ESA si sono riuniti assieme in un convegno, ideato e organizzato dai loro colleghi del Lazio (il comunista Cipolla), dell'Emilia-Romagna (il socialista Piepoli) e del Veneto (il democristiano Bisson). E davanti ad una assemblea numerosa, che grimescolta la scala gerarchica del Palazzo dei Congressi e che comprende dirigenti del sindacato, del movimento cooperativo e contadino, dei partiti della DC, del PSI e del PCI (è presente il senatore Gaetano Di Marino, responsabile della sezione agraria comunista) si sono interrogati sulla loro attuale e soddisfacente condizione e soprattutto sul loro futuro.

Per rendere ancor più credibile la riflessione, tutt'altro che accademica, hanno chiamato in veste di relatore principale, un esperto della materia, il professor Sabino Casadevall.

Enti utili o enti inutili? Gli ESA rappresentano indubbiamente una risorsa, tecnica e anche finanziaria: va però meglio utilizzata e sfruttata nell'interesse della nostra agricoltura. A questa conclusione sono pervenuti sia il relatore Casadevall che ha tratteggiato con grande acutezza la situazione odierna, sia il compagno Cipolla, che invece si è occupato del futuro.

Ma dare un nuovo ruolo agli ESA, un ruolo all'altezza dei tempi e della nuova situazione istituzionale (alle Regioni sono stati o dovranno essere trasferiti tutti i poteri in materia di agricoltura) occorre realizzare alcune condizioni. Innanzitutto gli Enti di svi-

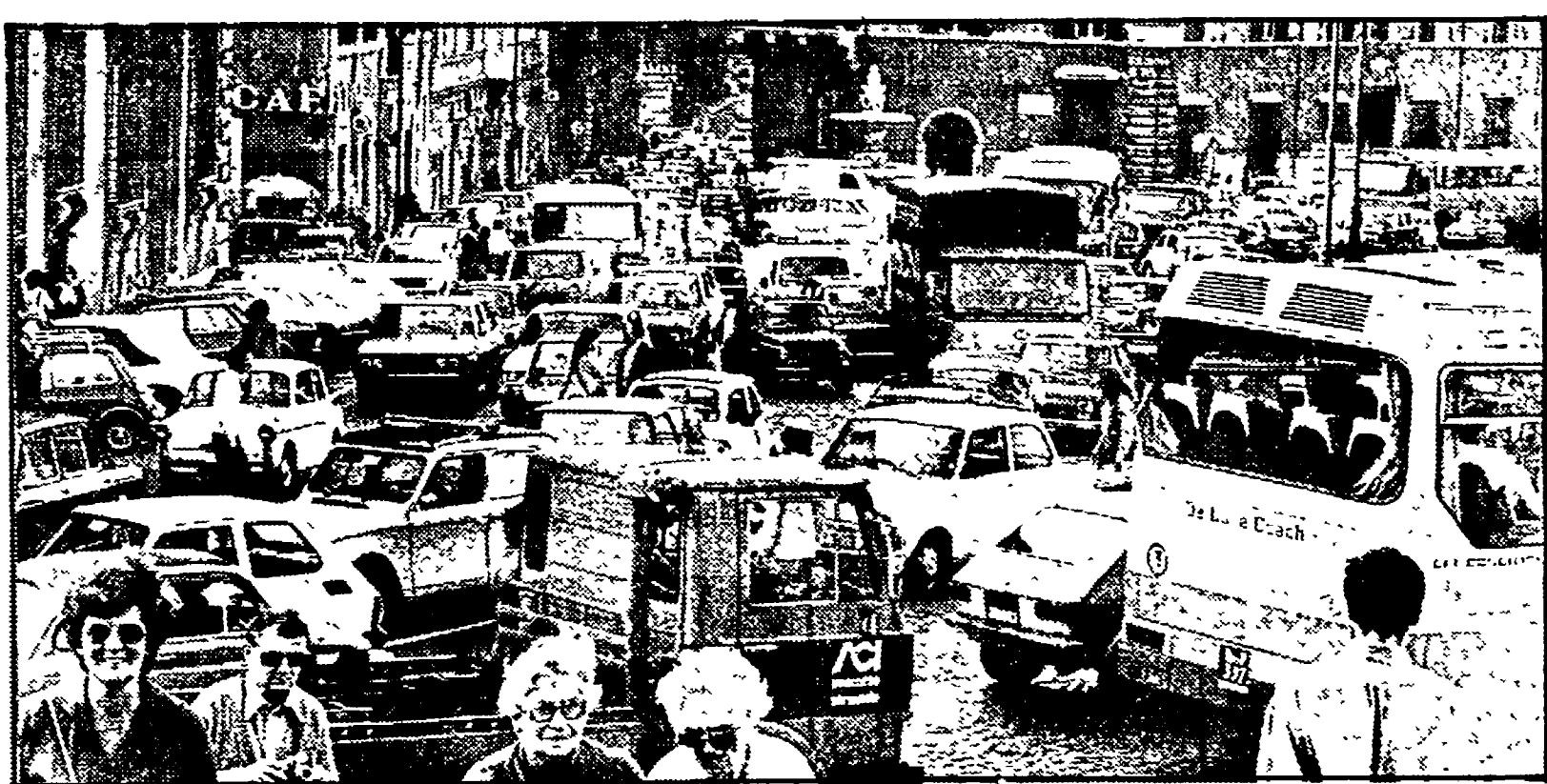
luppo agricolo vanno completamente regionalizzati, nel senso che devono diventare strumenti operativi della programmazione regionale, pur attribuendo loro cospicui margini di autonomia. Regionali dovranno essere sia i loro organi di amministrazione sia le fonti di finanziamento, che saranno decise regione per regione. Per questo è stata avanzata la proposta che lo Stato aumenti i fondi delle Regioni e rinunci a quella assurda spartizione centralistica, quasi sempre basata sul criterio del numero di stipendi da pagare, e non invece sulle necessità di intervento nelle campagne.

Altra condizione perché l'Ente di sviluppo sia un efficace strumento di programmazione è la delimitazione dei suoi interventi che non devono essere né alternativi, né ripetitivi.

Terza condizione, infine, la chiara definizione dei compiti. A questo proposito il compagno Cipolla ha insistito sulla necessità di affidare all'ESA una funzione di organismo fondiario, proprio in rapporto al fatto che nessuna programmazione in agricoltura può prescindere da una corretta regolamentazione dell'uso della terra. Altri compiti: il sostegno alla cooperazione e alle organizzazioni dei produttori, l'azione di assistenza tecnica di formazione professionale; la bonifica.

Il convegno si conclude stamane con i discorsi dell'assessore all'Agricoltura della Regione Emilia-Romagna, Giorgio Ceredi, e del presidente dell'Ente di sviluppo del Veneto, Giovanni Bisson.

Romano Bonifacci



ROMA — Se si doessero applicare rigidamente leggi e disposizioni, con un solo colpo le strade e le autostrade italiane verrebbero «liberate» dalla presenza di centinaia di migliaia di pesanti automezzi per il trasporto merci. Viaggiano, continuano a viaggiare, ma sono «fuori legge», e non per colpa dei proprietari o degli autisti, bensì dell'apparato burocratico-amministrativo dello Stato, incaricato di far rispettare le leggi. Succede, infatti, che le periodiche revisioni «obbligatorie» degli automezzi (la questione si guarda anche le auto private che abbiano superato una certa «anzianità» di servizio) per accertarne la piena efficienza, sicurezza e affidabilità, non si fanno più o si effettuano con ritardi che ormai raggiungono e superano i dieci anni.

E' una delle denunce, e nemmeno la più grata, scaturita dal convegno nazionale dei comunisti degli Automobili club e società collegate, stoltosi ieri l'altro a Roma, per discutere il ruolo dell'auto nel sistema dei trasporti e della riforma dell'Acil e della motorizzazione civile. Per ritornare all'esempio citato bisogna precisare che tutto ciò è successo e succede per la impossibilità degli Ispettorati alla motorizzazione di far fronte alle necessità.

Le disfunzioni presenti nel settore della motorizzazione civile sono tante e tali da rischiare di soffocare non solo gli autotrasportatori e quel che rappresentano nell'economia nazionale, ma un «esercito» ben più numeroso, quello degli automobilisti: 17 milioni di autotitoli in circolazione, oltre 20 milioni di «utenti».

Va detto con chiarezza — lo ha sottolineato il compagno Libertini, concludendo il convegno — che in un nuovo sistema dei trasporti l'automobile non potrà essere il mezzo «principale», ma avrà comunque uno spazio importante e definito. E

## Per l'automobilista i «pellegrinaggi» non finiscono mai

### Proposte del PCI su Motorizzazione, snellimento delle pratiche e Acil

In questo spazio è necessario «liberare» il cittadino automobilista dalle vessazioni burocratiche, dalle disfunzioni, dai servizi insufficienti. Basta, cioè, con il «pellegrinaggio» d'obbligo a 5-6 o più uffici diversi per «sbrogare» la più banale delle pratiche automobilistiche. Libertini diceva, anche, nelle conclusioni che l'automobilista «non deve essere il servitore degli enti e degli uffici, ma enti e uffici devono essere al suo servizio e a lui vicini». Non ci sembra che questo sia lo spirito e la volontà che ha animato gli esponenti e i realizzatori dei numerosissimi uffici dell'Ispettorato della motorizzazione di Roma. Sono stati costruiti al di fuori del perimetro esterno della capitale, al sestosestimo chilometro della via Salaria? Ma non c'è solo questo.

Acil e degli AC provinciali, sono, dunque, i principali focolai della nostra azione. Come? Accorpamento in un unico ministero di tutte le competenze e funzioni di programmazione e indirizzo in materia di motorizzazione, circolazione, traffico, decentramento alle Regioni della gestione operativa con una utilizzazione «coordinata e razionale» di tutti gli strumenti esistenti. Acil e società collegate compresi. A questi obiettivi punta una nostra proposta di legge da otto mesi al Parlamento. Anche il governo ha promesso una «bozza di disegno di legge, ma anziché decentrare, accentra e moltiplica le competenze».

Un'altra proposta di legge del PCI, presentata nell'ottobre '79, riguarda lo «snellimento» delle pratiche burocratiche. Elimina o riduce ad uno solo i «pellegrinaggi» di cui parliamo per tutte le pratiche correnti dell'automobilista: patente, foglio rosa, abilitazione provvisoria alla guida, libretto di circolazione, foglio di via, ecc. In fase di avanzata elaborazione sono le proposte di legge del partito per i servizi di taxi e autotaxi.

Impegnativa e difficile la battaglia per la definizione del ruolo dell'Acil (1200 soci e 8000 dipendenti), per la riforma dello statuto, per la sua democratizzazione, per una reale partecipazione alla sua vita, per una diretta amministrazione, per l'obiettivo di inserimento nel settore del parastato. Si tratta ora di vincere le opposizioni e le resistenze al rinnovamento. Tra i parlamentari, il PCI solleciterà un serio confronto con il governo per definire «se necessario» anche attraverso un apposito provvedimento legislativo, il ruolo dell'Acil e degli AC provinciali — ha detto Libertini — alla luce delle novità maturate in questi ultimi anni».

Ilio Gioffredi

## Ci sono troppi balzelli che gravano sull'auto

Su una cosa occorre il «massimo di chiarezza e di coraggio», ha detto il compagno on. Mario Andrea Bartolini nella relazione introduttiva. «In mancanza di provvedimenti adeguati al contenimento dei costi dovuti al prezzo delle autovetture e dei carburanti, alle tariffe dell'assicurazione, ai pedaggi autostradali e così via, l'acquisto e l'uso dell'auto diventerà per la maggior parte degli automobilisti, in particolare per gli automobilisti-lavoratori, impossibile».

E' vero che «un generale ritardo» del nostro partito ad affrontare questi problemi «del cittadino automobilista», ma non è che si parli da zero. Il bilancio delle cose già fatte lo si può complessivamente definire positivo ed è tale — come ha detto Bartolini — da fare del PCI l'unica forza politica nel Parlamento e nel Paese si è impegnata seriamente per affrontare e risolvere i problemi della motorizzazione e dell'Acil. Ma non ci possiamo ritenere soddisfatti di un impegno che finora ha visto «troppo pochi compagni a lavorare in questo settore» spesso fra «indifferenza e sottovalutazione». Bisogna rendersi conto — è questo il «richiamo» tenuto dal convegno — che siamo di fronte ad una grossa partita che richiede un impegno generale, non delegabile ad «addetti ai lavori».

Riforzi della motorizzazione, snellimento delle pratiche burocratiche, definizione del ruolo e compiti dell'

## Nuovo direttore all'Ufficio italiano cambi

ROMA — E' cambiato il direttore dell'Ufficio italiano cambi. L'incarico è stato affidato al dott. Giuliano Montestelli. Il consiglio di amministrazione — si legge in un comunicato — ha preso atto della prossima cessazione del servizio dell'attuale direttore, avv. Pietro Battaglia.

L'avvicendamento non avverrà immediatamente. Montestelli sostituirà Battaglia a partire dall'aprile prossimo.

## CITTA' DI CHIVASSO

PROVINCIA DI TORINO  
RIPARTIZIONE LL.PP.  
Avviso di licitazione privata per l'appalto della gestione del servizio di raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti solidi urbani, di quelli industriali assimilabili agli urbani e di servizio di Nettesza Urbana.  
Importo base canonico anno L. 390.000.000.  
Durata dell'appalto anni 9.  
Procedura di aggiudicazione: Licitazione privata ai sensi dell'art. 1 lettera c) della Legge 28/9/74, n. 14.  
Domanda di ammissione da presentarsi in carta legale alla Segreteria Generale entro 10 giorni dalla pubblicazione del presente avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione.  
Le richieste di invito non sono vincolanti per l'Ente appaltante.  
Chivasso, il 18-2-1980  
IL SINDACO: Riva Cambrino Livio

Arturo Barioli