Crisi dell'auto: occasioni mancate e prospettive aperte

In USA va molto lo stile Italy fatto in Giappone

Gli straordinari alla Volkswagen e il calo di vendite alla Opel - Le critiche americane alla FIAT e all'Alfa Romeo

L'aumento continuo del costo globale dell'auto ha sconvolto il mercato automobilistico mondiale ribaltando antichi predomini ed aprendone nuovi. Non è vero che l'auto sia «in panne dovunque» come è stato scritto da alcuni giornali. Anzi, secondo l'ente britannico (Economic models) nei prossimi cinque anni ci sarà un boom di vendite d'auto nei quindici maggiori Paesi d'Europa, analogo andamento nei consumi dovrebbe verificarsi in Giappone, negli Stati Uniti e nel Canada, e la produzione d'auto passerà da 11 milioni e 600 mila a 14 milioni nello stesso periodo.

A risentire oggi maggiormente della crisi produttiva sono proprio gli Stati Uniti, costruttori di mostri divoratori di benzina e l'Italia e l'Inghilterra, seppure per motivi diversi che vedremo più oltre, mentre le auto giapponesi nel loro insieme, le Volkswagen, le Renault (e queste ultime due sono marche di Stato, non dimentichiamolo) hanno saputo approfittare dei nuovi spazi di mercato aperti loro dalla crisi e stanno vendendo a tutto spiano.

Non è neppure vero che la causa delle mancate vendite sia la bassa produttività per addetto. Ne è la prova l'esempio della Germania. La Opel produce ben 28,8 auto per addetto l'anno e la Volkswagen solo 23,6. Eppure la Volkswagen lavora da mesi in straordinario ed assume operai non riuscendo a star dietro alle richieste, mentre la Opel ha dovuto ridurre la propria produzione del 15,4 per cento per scarsità di vendite.

Chi ha visitato fabbriche di auto europee sa anche un'altra cosa. I tempi di lavorazione, i ritmi, sono pressapoco simili a quelli italiani, mentre i salari (ad eccezione di quelli dell'Inghilterra) sono molto più alti. Non ci sono in compenso storture nelle linee produttive, con auto «ripassate» un'altra volta in catena per sbagli di progetto, o soggette a continue modifiche, mentre il lavoro è ben più razionale, meglio programmato, senza «colli di bottiglia» che rallentano la produzione. Tutte cose assai comuni in Italia.

Rimediare

I motivi della conquista e della perdita dei mercati esteri sono altri, come abbiamo potuto verificare in un nostro recente viaggio negli Stati Uniti, Paese che ha visto aumentare del 44 per cento le proprie importazioni di auto in un solo anno, con conseguente gravissima crisi della propria industria interna.

Sta affermandosi ed in modo strepitoso sul mercato americano proprio la macchina di linea, di gusto e di meccanica «italiana», peccato però che le costruiscano i giapponesi ed i tedeschi.

Lo si vede chiaramente non solo esaminando tecnicamente ed esteticamente le auto più vendute ma anche dai nomi con cui vengono pubblicizzate. Le auto Toyota hanno nomi italiani come Corolla, Corona, Celica, la Honda si chiama invece Civic, come i vigili urbani di Torino in dialetto piemontese. Altre centinaia di nomi italiani sono stati depositati dall'industria giapponese per le auto future, fra cui persino Coito.

Parlando con utenti e commercianti di auto americani si ricava l'impressione palese che l'industria italiana abbia fallito la sua più grande occasione commerciale apertagli dalla crisi nel mercato automobilistico mondiale. Non è ancora tutto perduto purchè si proceda ad un'analisi corretta e razionale del fenomeno, se ne cerchino le cause reali e non si strumentalizzi rozzamente la crisi in funzione antioperaia, ma se ne cerchi il rimedio senza timori o falsi pudori. Il non farlo vorrebbe dire il suicidio per l'industria automobilistica italiana e per la economia nazionale.

Stiamo pagando oggi la filosofia sbagliata della nostra principale industria nazionale, quando, negli anni passati pensava che «l'auto fosse finita», si trattasse di «una produzione da Terzo Mondo» eccetera.

Mentre giapponesi e tedeschi studiavano giorno e notte nuovi modelli, sia l'industria italiana che quella inglese si preoccupavano unicamente di ridurre i costi di produzione, cercando o conservando soluzioni tecniche primitive, utilizzando «materiali poveri» (leggi scadenti) riutilizzando vecchi motori rimaneggiati, facendo nel contempo la politica dei bassi salari.

Il risultato fu si un ridursi dei costi, ma nel contempo venne riducendosi la qualità del prodotto e si perse anche in competitività e spazi di mercato, in modo tale da non essere più compensata, specie sul mercato internazionale. E le minore vendite finirono con l'aumentare a dismisura i costi complessivi, con perdite di decine e decine di miliardi.

L'invenduto FIAT riguarda proprio le medie cilindrate destinate al mercato internazionale, mentre per le piccole auto, destinate al mercato interno la produzione tira ancora bene. E così la sola FIAT ha perso il 25 per cento del mercato americano, il 23 per cento di quello tedesco, il 30 per cento di quello inglese.

Proverbio

Per l'Alfa Romeo le cause della mancata espansione vanno invece ritrovate in un sistema distributivo all'estero veramente abominevole. L'Alfa Romeo sul mercato statunitense è coralmente ritenuta l'auto migliore, più stimata, quasi un mito tecnologico, ma vende poco perchè non si trovano assolutamente i pezzi di ricambio. In merito circola un proverbio: con i soldi si compera tutto meno due cose: la giovinezza ed un pezzo di ricambio dell'Alfa.

All'estero, come abbiamo potuto constatare, gli utenti FIAT lamentano che le carrozzerie si arrugginiscono, le sospensioni si scardinano, i consumi su strada sono in realtà molto maggiori di quanto promesso dai depliants pubblicitari, mentre i motori richiedono continue regolazioni e messe a punto.

Non dimentichiamo come le strade straniere siano molto più dissestate delle nostre strade e autostrade.

L'automobilista italiano percorre poi pochissima strada (mediamente meno di 10 mila chilometri all'anno) perciò la FIAT tende a produrre una macchina di durata volutamente limitata, proprio per stimolare un consumo interno che altrimenti sarebbe troppo diluito nel tempo. La stessa auto venduta all'estero ad un'utente che percorre decine di migliaia di chilometri ogni anno ben presto rivela i suoi limiti e i suoi difetti.

Queste cose le ha scritte anche la stessa rivista *Quattro Ruote*, assai vicina alla FIAT, all'inizio di quest'anno in un articolo in cui spiega che l'ufficio ricerche FIAT si sta preoccupando proprio in questo periodo, di ridurre ulteriormente la durata di alcuni pezzi ritenuti «troppo robusti».

Cosa pensino all'estero di questa nostra politica automobilistica lo sappiamo invece dalla rivista *Consumer reports* un autorevole mensile di tutela del consumatore che riveste una grande importanza sul mercato americano, il quale ha dedicato il proprio numero di aprile all'esame dei pregi e dei difetti delle 95 auto più diffuse sul mercato americano, esaminandone le caratteristiche di utenza, la resistenza alla ruggine, la durata dei vari componenti, i guasti più ricorrenti ecc.

La FIAT si è piazzata all'ultimo posto in classifica assieme alla statunitense Dodge, mentre al primo posto si trovano le Toyota e la Mercedes. E questo crediamo dica tutto.

Guido Manzone

Una colossale frode ramificata in tutta Italia

Nel contrabbando il 25% del greggio?

Questa la stima dei giudici di Treviso - Dodici procure impegnate nelle indagini, duecento persone inquisite - Una «raffineria» che stampava moduli falsi comprovanti il pagamento dell'imposta per dodici aziende petrolifere

Dal nostro corrispondente

TREVISO — Quando, due anni fa, iniziarono una piccola indagine sulla «Brunello lubrificanti» di Treviso per alcune irregolarità sui documenti di trasporto dei carburanti, il sostituto procuratore della Repubblica, Domenico Labozzetta, e il giudice istruttore Felice Napolitano non immaginavano certo d'aver messo le mani su uno scandalo di frodi ed evasioni fiscali sui prodotti petroliferi, che ha causato allo Stato, in termini di tasse non pagate, una perdita da capogiro, stimata attorno ai 2 mila miliardi.

Dall'inchiesta sulla azienda dei fratelli Silvio e Bruno Brunello emerse un risultato sconcertante: la piccola ditta figurava avere un giro d'affari colossale e vendere prodotti petroliferi a mezzu Italia. Ma, se sui suoi registri di carico e scarico sono segnate le bollette di accompagnamento (i moduli denominati *H-ter-16*) comprovanti il pagamento dell'imposta di fabbricazione, nella realtà la benzina, la nafta, il gasolio, gli olii combustibili o lubrificanti non passavano neppure per i depositi dei Brunello.

I magistrati di Treviso giunsero così alla sensazionale scoperta: la Brunello era una «cartiera», stampava dei moduli *H-ter-16* falsi (indicano provenienza, destinazione, quantitativo di prodotto trasportato e relativa imposta *pagata*), li compilava e faceva viaggiare ovunque le cisterne cariche di prodotto di contrabbando. Se la Finanza li fermava, i moduli apparentemente erano ineccepibili: i Brunello, facendo figurare false vendite, garantivano la copertura.

Se si pensa che, all'epoca, su ogni litro di benzina gravavano 420 lire di tasse, si può capire come il profitto di questo giro di contrabbando fosse gigantesco: un'autobotte carica rendeva, solo di tasse evase, 12 milioni al viaggio.

La ricerca della «fonte»

Secondo i magistrati, in Italia, il 25% dei derivati dal petrolio effettivamente consumati, sarebbero entrati in commercio, in questi anni, senza pagare le imposte. Dai Brunello i giudici sono poi risaliti a un'altra dozzina di grossi commercianti petroliferi. Il passo successivo dell'inchiesta fu la ricerca della fonte dei prodotti petroliferi che viaggiavano per l'Italia con le carte di accompagnamento false. Secondo questi documenti, grosse partite di carburante affluivano ai depositi dei Brunello soprattutto da due società: la «SFP di Muggiò» e la «Veneta idrocarburi», di Augusto Grava, situata in provincia di Vicenza.

Non ci vorrà molto, in seguito, a scoprire che non era vero niente: la prima era chiusa da molti mesi, per ordine dell'autorità giudiziaria milanese, la seconda era abbandonata da tempo: tutto attorno l'erba incolta era alta più di un metro e di cisterne, se mai ne erano passate, non ce n'era più traccia da un bel pezzo. Tutti i viaggi di trasporto quindi erano falsi, i bloccheti di *H-ter-16* erano stati dati dagli uffici UTIF ai due depositi e mai ritirati dopo che erano stati chiusi. Il carburante proveniva da un vicino deposito SIF (si diceva che doveva andare all'estero) e le cisterne varcavano effettivamente il confine, solo che venivano svuotate prima.

Silvio Brunello, dopo queste scoperte, prende il volo, va in Venezuela e poi in Svizzera, fino al suo arresto di martedì scorso; Augusto Grava scappa in Brasile. Chi rimane in trappola sono il comandante della Finanza di Mestre, colonnello Pasquale Ausiello, il tenente colonnello Sergio Favilli e il capitano Giuseppe Bove, di stanza a Vicenza.

Poiché in ogni deposito SIF (Schiavo di imposta di fabbricazione), dove la tassa sul prodotto viene pagata prima che le autobotti escano dai cancelli, c'è un posto doganale fisso (ed è questo il caso di Brunello), secondo le prove raccolte dai magistrati gli ufficiali delle Fiamme gialle si sarebbero fatti corrompere per chiudere gli occhi.

A questo punto l'indagine si è allargata a macchia d'olio; interessando dodici procure della Repubblica, oltre a Treviso: Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Lecco, Brescia, Mantova, Como, Livorno e Civitavecchia. Sono più di duecento le persone inquisite, arrestate o denunciate: funzionari UTIF, un altro colonnello della Finanza, petrolieri e piccoli commercianti di combustibili, autisti e manovali del contrabbando. Tutto un mondo di personaggi dall'arricchimento facile quanto improvviso viene scosso dalle fondamenta: la LOGAM S.p.A. di Milano (appartenente a Mario Paesetti), la Carburante Sole di Cantalupo Milanese, la Tecnolubrificanti di Milano, la Garda Petroli, con sede a Verona ma con proprietari lombardi, la CO-LUB, di Milano, la Sicca Combustibili, la APAM di San Donato Milanese, la Helios di Cremona. Quasi tutte aziende lombarde, come si vede, di cui i depositi del Veneto sono il retroterra o la «cartiera».

Fin qui, però, l'inchiesta partita da Treviso aveva messo le mani solo su coloro che rifornivano le aziende petrolifere dei documenti di accompagnamento falsi che permettevano di evadere l'imposta di fabbricazione. Ma bisognava arrivare al cuore del contrabbando, cioè alla raffineria. Impresa difficile: da ogni raffineria esce un'autocisterna al minuto, come fa il finanziere di guardia a controllare che nella cisterna ci sia effettivamente gasolio e non, ad esempio, benzina, su cui la tassa è molto più alta? Ci si fida dei moduli *H-ter-16*.

Dopo un anno e mezzo di indagini, il colpo è ormai maturo: il Nucleo della Guardia di Finanza di Treviso (tutto rinnovato, onesto ed efficiente, mandato dal generale Floriani a sostegno dei giudici di Treviso) è protagonista di un fortunato blitz a Milano. Alla raffineria Bitumoil, pochi mesi fa, i finanzieri partiti da Treviso mettono le mani sulla documentazione «reale» della produzione: l'accusa sostiene che solo una parte del prodotto veniva regolarmente denunciata, l'altra parte alimentava il mercato sporco del contrabbando. Fra pochi giorni si potrà avere la prova, quando sarà consegnata al dottor Napolitano la relativa perizia tecnica. Proprietario della Bitumoil è il cavaliere del lavoro Bruno Musselli (attualmente in Svizzera per sfuggire al mandato di cattura), console onorario del Cile a Milano

Musselli è un grosso personaggio dell'ambiente petrolifero italiano: ex funzionario dell'ENI ai tempi di Mattei, si è messo in proprio realizzando, in pochi anni, un impero notevole, con una serie di aziende che occupano duemila dipendenti, tutte controllate attraverso la SOFIMI (partita nel '76 con capitale sociale di un milione e mezzo e che nel giro di due mesi divenne di 4 miliardi e mezzo) di cui naturalmente è l'amministratore unico. Alla Alla SOFIMI fanno capo anche la Raffineria ex Total di Mantova, la Pontoil di Genova e la Costiere Alto Adriatico (in compartecipazione con Marietto Milani di Rovigo) da cui parte un oleodotto che porta il greggio a Mantova.

Musselli adesso è in Svizzera, da lì continua a dirigere le sue attività: è un uomo chiave della vicenda, le sue amicizie aprivano tutte le porte, anche, si suppone, quelle dei vertici delle Fiamme gialle e dell'UTIF. In ogni raffineria c'è un ufficio UTIF che dovrebbe controllare tutta la produzione: se la perizia dimostrerà che dalla Bitumoil partiva il prodotto di contrabbando, saranno guai per i dirigenti UTIF di Milano. Ma di questo mondo di petrolieri milanesi, che in pochi anni hanno accumulato colossali fortune, Musselli non è certo l'unico coinvolto nella vicenda. Ci sono mille rivoli nell'inchiesta, c'è anche Saverio Catanese, altro petroliere di rilievo del capoluogo lombardo, che è finito sotto le grinfie dei giudici di Treviso per la Garda Petroli, coinvolta, secondo l'accusa, da molti anni nel giro del contrabbando. E proprio la Garda Petroli, legatissima alla ditta di Brunello, era controllata dalla Immobiliare Primavera cui, fino al 1977, si dice fosse cointeressato anche un altro nome famoso, l'ex presidente del Milan Albino Buticchi.

Anche l'ex golden-boy del calcio nazionale, Gianni Rivera, è entrato nell'inchiesta: è stato interrogato, un paio di mesi fa, dal giudice Vaudano, di Torino. Rivera vi entra come cointestatario di un conto corrente bancario insieme a Giampiero Nobbio (finito in carcere) direttore della Isomar di Sant'Ambrogio in provincia di Torino i cui titolari sono da tempo inseguiti da mandato di cattura per contrabbando. Al giudice l'ex calciatore ha detto di non sapere nulla

Complicità ad alto livello

Ci sono poi mandati di cattura anche per Bruno e Massimo Signorini, titolari di un'altra raffineria milanese: insomma una catena di S. Antonio che sembra non aver mai fine, cui i magistrati imputano il 70 per cento del contrabbando petrolifero in Italia. Ma la cosa più sconcertante e più grave che emerge dall'inchiesta di Treviso è che la Guardia di finanza (o meglio una sua parte importantissima) doveva sapere tutto da tempo: questo è il senso delle comunicazioni giudiziarie all'ex comandante in capo Raffaele Giudice e all'ex capo di stato maggiore Donato Lo Frete.

Infatti Brunello e soci entrano nel giro in sostituzione della Samoa di Livorno, «cartiera» bruciata quando fu scoperto lo scandalo della Petrolifera romana (legata al traffico del nord tramite l'Italpetroli di Mantova) nel quale fu coinvolto il grosso petroliere parmense Giuseppe Morelli, cui notizie mai smentite affibbiano come socio d'affari nientemeno che il figlio del generale Giudice. Si poteva stroncare, se si fosse voluto: invece Brunello sostituì la Samoa e tutto continuò come prima.

Nell'ottobre 1976 il colonnello Vitali, comandante il nucleo di Mestre, inviò all'ispettore della zona di Milano (di Roma evidentemente non si fidava), generale Spaccamonti, un rapporto sul traffico petrolifero nel Veneto facendo, si dice, alcuni nomi, come il Marietto Milani di cui è risaputa l'amicizia con Bisaglia, i Catanese, ecc. Roma lo viene a sapere (comandante generale è Giudice e capo di stato maggiore Lo Prete) e invece di denunciare le cose alla magistratura si ordinò un'ispezione su Vitali. Il suo operato risultò «pienamente legittimo» ma ciò non gli evitò il trasferimento immediato, senza promozione, alla legione allievi di Roma, lontano dal Veneto. Il suo posto fu preso dal colonnello Pasquale Ausiello che, per aver coperto il traffico, secondo l'accusa, fu sospeso dal servizio e messo per qualche mese in carcere dal dott. Napolitano.

Ora i vertici della Finanza sono in buone mani, ma per un lungo periodo — è l'ipotesi dei magistrati — una sapiente regia *dall'alto* contribuì a proteggere il traffico. In difesa di Musselli e dei generali si sono mosse naturalmente le potenti amicizie: lo stesso Evangelisti in un Consiglio dei ministri difese il gen. Lo Prete (i fratelli Caltagirone sembra fossero comuni amici), e chiese la punizione dell'onesto generale Floriani: il clan Vitalone (l'avvocato Vilfredo è difensore del Lo Prete) ha cercato di far intervenire la Cassazione per dirottare il proceso. Dietro a questo colossale giro di contrabbando e di miliardi, ci sono ambienti economici e politici che reggono le sorti del Paese, santuari finora intoccabili cui i giudici di Treviso potrebbero finalmente dare nome, cognome e volto.

Roberto Bolis

Nel risveglio delle nazionalità il caso del Quebec

Sostenitori dell'autonomia del Quebec durante una manifestazione.

Sei milioni di francofoni vogliono diventare Stato?

E' il quesito cui dovranno rispondere il 20 maggio con un referendum i cittadini della importante provincia del Canada

Nella provincia francese del Quebec, il 20 maggio si terrà un referendum: se l'esito sarà positivo, il governo di quella provincia verrà autorizzato dai suoi elettori a trattare con il governo federale il distacco di sei milioni di canadesi francofoni dal resto di quel paese. Verrà proposta la formazione di un nuovo stato, inserito come un cuneo tra la frontiera canadese e quella statunitense. In un'epoca in cui il risveglio dei regionalismi è quasi inevitabilmente collegato a scoppi di violenza, quanto avviene nel Quebec rischia di passare sotto silenzio. Eppure il referendum può risvegliare gravi inquietudini in un'area che da circa un decennio sembrava non soffrire di questi problemi.

Le rivendicazioni dei franco-canadesi si richiamano alle origini storiche della loro presenza in Canadà, ma si innestano sulla loro situazione presente. Nel 1627, un centinaio di coloni francesi si installò alla foce del San Lorenzo e diede vita allo stato della Nuova Francia; dopo essere passati sotto il dominio inglese e dopo vani tentativi di integrazione forzata con le province anglofone cui erano stati uniti, i discendenti di quei coloni si trovano oggi in una situazione particolare. La coscienza della loro individualità culturale e l'uso della loro lingua non si sono affievoliti, tuttavia, come in tutti i paesi industrializzati, il numero delle nascite è andato diminuendo ed oggi tende a zero. Nel 1851 i francofoni costituivano il 36% dell'intera popolazione canadese; nel 1971 erano soltanto il 28% e, se le nascite continueranno così, si prevede che nel 2001 essi saranno ridotti soltanto al 23%. Questa perdita di importanza, demografica si traduce in una perdita di peso politico: nel 1867 i rappresentanti francofoni alla Camera canadese dei Comuni erano 65 su 116, mentre nel 1979 erano 75 su 207 e, nel 2000, dovrebbero essere sempre 75, però su un totale di 250 rappresentanti.

Queste prospettive preoccupano i quebecchesi, che non trovano più nelle strutture politiche esistenti in Canadà gli strumenti per tutelare la propria individualità nazionale. Infatti, la federazione con le nove province anglofone riserva al Quebec gli stessi diritti concessi alle altre province; però — secondo i quebecchesi — questo ormai non basta più per far sopravvivere una cultura non soltanto minoritaria, ma anche sulla via di divenire sempre più minoritaria.

Quello che non funziona più obiettano i nazionalisti, è proprio il federalismo. I rappresentanti che il Quebec invia a Ottawa decidono non più come parlamentari del Quebec, ma come parlamentari del Canadà: e le scelte che tornano a vantaggio delle nove province anglofone e protestanti non coincidono necessariamente con quelle adatte al Quebec francofono e cattolico. Il Quebec, inoltre, è una delle province meno ricche del Canadà, ma vede le proprie imposte ripartite dal governo centrale secondo scelte politiche spesso non condivise dai quebecchesi. Insomma, il federalismo non è migliorabile; ad esso andrebbe sostituita quella che il governo del Quebec chiama «sovranità-associazione». Sovranità, perchè il Quebec chiede autonomia legislativa, capacità di imporre tributi propri e possibilità di concludere trattati internazionali. Associazione, perchè il Quebec così indipendente delegherebbe al governo di Ottawa parte dei suoi poteri: ad esempio, vi sarebbe una comune politica monetaria e militare.

Queste proposte, illustrate in un recente incontro tra rappresentanti quebecchesi e studiosi italiani, hanno suscitato qualche preoccupazione tecnica e politica. Da un lato, è ammirevole la moderazione con cui la proposta separatista del Quebec è stata discussa per anni, facendo maturare il referendum del 20 maggio. La nostra epoca, ormai, ci sta disabituando al dibattito democratico. D'altro lato, non tutti gli italiani presenti all'incontro erano convinti della constatazione secondo cui la «sovranità-associazione» dovrebbe generare un Canadà simile all'Europa dei Nove. Come al solito, qui entra in gioco la doppia immagine dell'Europa comunitaria. Noi europei ne viviamo quotidianamente l'impotenza politica, mentre all'estero se ne considera soprattutto il dinamismo economico: senza dubbio le concentrazioni industriali oggi in atto in Europa stanno realizzando, sul piano economico, quello che i ministri non riescono a compiere sul piano politico.

Tuttavia la difficoltà di intendersi con i canadesi era forte: gli europei vorrebbero un'Europa in qualche modo federata, mentre i quebecchesi da una federazione vogliono passare ad un'unione doganale con il resto del Canadà. Quello che ad essi sembra un progresso, a molti europei sembra invece un passo indietro.

Una cosa è chiara: questa associazione del Quebec sovrano con il resto del Canadà non è accettato dalle nove province anglofone. E qui si innestano i dubbi e le ansie sulle conseguenze del referendum. Va detto anzitutto che la preparazione di questo referendum reca segni di grande saggezza politica. Gli elettori quebecchesi vengono invitati a pronunciarsi non seccamente pro o contro una secessione dal Canadà, ma ad attribuire al proprio governo un mandato per negoziare con il governo federale.

Vale la pena di vedere per esteso il quesito cui dovranno rispondere gli elettori quebecchesi il 20 maggio:

«Il Governo del Quebec ha fatto conoscere la sua posizione per giungere, con il resto del Canadà, ad una nuova intesa fondata sull'eguaglianza dei popoli;

questa intesa permetterebbe al Quebec di acquisire il potere esclusivo di emanare le sue leggi, di percepire le sue imposte e di stabilire le sue relazioni internazionali, cioè di essere sovrano, ed al tempo stesso di mantenere con il Canadà un'associazione economica che consenta l'uso della stessa moneta;

nessun mutamento di status politico risultante da queste negoziazioni verrà realizzato senza l'accordo della popolazione, espresso con un altro referendum;

di conseguenza, accordate al Governo del Quebec il mandato di negoziare l'intesa proposta tra il Quebec e il Canada?».

Come si vede, il principio dell'eguaglianza dei popoli sottolinea l'originalità culturale del Quebec e, con ciò stesso, la sua separatezza dal resto del Canadà. I termini dell'intesa sono netti: essi rivendicano per l'odierna provincia tutti i poteri di uno stato sovrano, salvo accordi negoziati su piede di parità con la federazione canadese. Tuttavia il governo del Quebec si limita a chiedere un mandato a negoziare: l'estensione e la durezza della trattativa dipenderanno infatti dall'esito del referendum. I rappresentanti del Quebec sono certi della sua buona riuscita. Però nel Quebec vive anche una minoranza anglofona; nè il resto del Canadà approva questo movimento separatista.

Resta così aperto un interrogativo inquietante: che cosa potrà avvenire in Canadà se il referendum desse un risultato insoddisfacente, cioè se il mandato a trattare con il governo federale venisse confermato con una maggioranza non larga? Un duplice rischio sembra delinearsi all'orizzonte: se prevalgono i francofoni, il Quebec divenuto sovrano dovrà fare i conti con una minoranza anglofona non certo soddisfatta della separazione; se invece l'esito del referendum attribuisse un sostegno troppo tiepido al governo del Quebec, le concessioni che esso potrebbe ottenere dal governo federale sarebbero esigue, e ciò potrebbe riaccendere le violenze separatiste che già divamparono nel 1970.

A questo primo quadro mancano ancora molti elementi: quali forze economiche si muovono nel campo federalista ed in quello separatista; che posizione ha assunto il movimento sindacale e progressista nei confronti del referendum e della separazione.

Mario G. Losano

Un convegno «minoritario» a Milano

Risposte riduttive su Stato e terrorismo

MILANO — E' stato un convegno di sopravvissuti. O di reduci, se si preferisce il termine più correntemente usato. Meglio ancora: è stato un convegno di sopravvissuti e di reduci assieme, poichè due — e ben distinte — sono state le «guerre» di cui si è parlato. La prima — riferiamo il pensiero dei promotori — è quella (perduta) che il «movimento del '68» ha vanamente combattuto per la trasformazione della società. Rispetto a questa guerra le organizzazioni, i gruppi o i singoli individui che per due giorni si sono confrontati nella sala dei congressi della Provincia di Milano sono reduci. E reduci sconfitti.

La seconda è quella — tuttora in corso — tra terrorismo e restaurazione o, se si vuole, tra terrorismo e Stato: guerra feroce che già ha seminato tra i convegnisti molti lutti e sventure, lasciandoli tuttavia in vita. E, a questo punto, la domanda che i «sopravvissuti» hanno posto a se stessi è stata: si può fare qualcosa per non perdere del tutto anche questo secondo conflitto?

Attorno a questo quesito, nella sostanza, è ruotato per due giorni il convegno su «La sinistra tra terrorismo e restaurazione» indetto da una settantina di esponenti politici, sindacalisti, intellettuali che si riconoscono nella «nuova sinistra». Nella sostanza, diciamo, perchè il dibattito, contrassegnato da posizioni, esigenze e persino sentimenti molto diversi, appare difficilmente riconducibile ad unità.

Quali le risposte? Molte, ovviamente; ma tutte inevitabilmente segnate dal limite insito nella domanda. Tutte riduttive, difensive, perdenti, intrinsecamente minoritarie. La più coerente — e quindi, per molti aspetti, anche la più riassuntiva del «senso» del convegno — è stata quella che ieri, in prossimità della conclusione, Marco Boato ha gettato sul piatto del dibattito. Se la sinistra — tutta la sinistra — ha subito una sconfitta storica, e se di questa sconfitta è figlio il terrorismo, ne deriva che solo la destra (cioè «lo Stato» nella schematica interpretazione prevalente nel convegno) può oggi battere questa esiziale forma di eversione. Ergo: ciò che si può fare in queste poco allegre circostanze è solo «limitare i danni», favorendo da un lato le diserzioni dal partito armato — contribuendo cioè ad accelerare l'estinzione del fenomeno — e, dall'altro, praticando una linea di rigorosa difesa del garantismo per impedire che la vittoria dello Stato (inevitabile) si traduca in una drastica riduzione degli spazi democratici. Insomma: una sorta di ritirata strategica entro un ghetto di pura sopravvivenza politica. Prospettiva, invero, assai poco esaltante.

Non tutti, ovviamente, hanno condiviso le tesi di Boato. Vittorio Foa, Gastone Sclavi, Massimo Gorla, Sandro Antoniazzi ed altri ancora le hanno anzi sostanzialmente contrastate. Paolo Sorbi ha addirittura svolto una meticolosa arringa contro le «miserie del garantismo». Resta tuttavia il fatto che la posizione del deputato radicale, pur raccogliendo forse più critiche che consensi, ha tuttavia rappresentato la più logica delle conclusioni, stanti le due premesse fondamentali del convegno: sconfitta operaia e restaurazione galoppante.

Anche in questa occasione, insomma, lo estremismo ha mostrato di perdere il pelo dei propri miti, ma non il vizio di mettere le brache alla storia. E la propria sconfitta — la caduta cioè di ogni volontaristica ipotesi di «rivoluzione dietro l'angolo» — è stata ancora una volta scambiata per la sconfitta di tutto il movimento progressista; la realtà corposa dei processi storici è stata ancora una volta identificata con le tormentate vicende del proprio microcosmo politico. Battuti noi, battuti tutti.

Ne è uscita un'immagine deformata, irreale, dello scontro durissimo in atto nel Paese. Un'immagine nella quale non vi è spazio alcuno per la vera questione posta sul tappeto — certo tra gli arretramenti e le difficoltà posti proprio dal nuovo livello di scontro — da un decennio di lotte popolari: quella della concreta possibilità, per il movimento operaio, di accedere per vie democratiche al governo del Paese, quella di un processo di trasformazione socialista che ricomponga, a sinistra, la «rottura» degli attuali assetti di potere. Un quadro al di fuori del quale è impossibile cogliere i veri «perchè» del terrorismo, la natura autentica, classista e reazionaria, della violenza politica, le ragioni profonde della battaglia contro l'eversione ed il ruolo fondamentale, storico, che in questa fase ha la «forma-democrazia» nella lotta per la trasformazione.

E infatti — fuori da questo quadro — il convegno non ha saputo delineare il proprio essere «contro il terrorismo» altro che nei sentimenti («le ragioni della vita contro quelle della morte») o nella volontà di evitare che una sconfitta si trasformi in una catastrofe. Una sorta di giaculatoria «extra politica» dalla quale la stessa proposta di «diserzione» — liberata però da ogni obbligo di «delazione» — è uscita sbiadita, sostanzialmente immotivata, un povero argine contro forze oscure, forse contenibili, ma non superabili.

Un convegno inutile, dunque? No. E non solo perchè, comunque — al di là dei suoi limiti —, esso ha posto di fatto il problema di una concreta azione dell'estremismo di sinistra nella battaglia contro il terrorismo. In due giorni il dibattito è stato seguito con attenzione da una platea di molte centinaia di persone: ex «militanti» extraparlamentari (quel «sovrappiù di militanza politica» cui accennava Stefano Levi nella relazione) o giovani senza precisa collocazione. Questi «sopravvissuti» e questi «reduci», insomma, sono molti e pongono un problema vero: la presenza cioè di una vasta area, politicamente collocata a sinistra, ma ancora in attesa di proposte politiche credibili per l'oggi e per il domani. Fornirgliele non può essere compito soltanto dei promotori del convegno.

Massimo Cavallini