

# La Nissan in attesa del «sì» ma questo è l'ultimo rinvio

### Convulse manovre nel settore - La Honda partner di De Tomaso? - La Fiat guadagna in borsa - La British Leyland ha deciso di diminuire i prezzi

MILANO — La cosa certa è che Ettore Massaccesi, presidente dell'Alfa Romeo, incontrerà il suo collega della Nissan, Takashi Ishihara, il 19 agosto prossimo. Massaccesi partirà alla fine della settimana per il Giappone; porta con sé l'ultimo rinvio alla ratifica ufficiale dell'accordo con la Nissan deciso da Cossiga e comunicato dal ministro della partecipazione statale, De Michelis, che deve spiegare ai massimi dirigenti della società giapponese le perché di questo ulteriore ritardo e, con ogni probabilità rassicurarli che comunque l'affare si farà. Questa dunque è la cosa certa: l'incontro il 19 fra i due massimi responsabili dell'Alfa e della Nissan, ma già alcune agenzie di stampa, cogliendo al volo dichiarazioni dello stesso Ishihara, danno per certo che i giapponesi diranno di sì, che sono disposti ad accettare ancora un rinvio.

«Per concludere l'accordo con l'Alfa Romeo» avrebbe dichiarato Takashi Ishihara all'agenzia Jiji — siamo in

attesa dell'approvazione del governo italiano e questa affermazione di disarmante ovvietà diventa — nel clima arroventato delle indiscrezioni «guidate» che caratterizzano l'informazione in questo periodo di profonde trasformazioni nel settore dell'auto — una prova che i giapponesi sanno attendere.

La dichiarazione che Silvano Veronesi, segretario della PLM ha rilasciato all'AGI a proposito della proverbiale pazienza dei giapponesi, è più prudente: «E' chiaro — dice il sindacalista — che i giapponesi sono disposti ad accettare il rinvio della firma dell'accordo a metà settembre purché sia veramente settembre».

E tanto per non dimenticare che non si tratta di un gioco, Veronesi ricorda che l'accordo Alfa-Nissan costituisce un rinvio strategico di sviluppo della casa automobilistica di Arese. In altre parole senza questa intesa verrebbe meno una delle condizioni per il risanamento dell'Alfasud.



Ettore Massaccesi

La preoccupazione del sindacato, insomma, continua ad essere il superamento della crisi del settore auto senza provocare grossi traumi sul piano dell'occupazione e, all'interno delle situazioni dei singoli gruppi, la ricerca di soluzioni di risanamento che consentano di salvaguardare e sviluppare i livelli di occupazione nel Mezzogiorno. Un obiettivo difficile — anche se raggiungibile — in una situazione del settore che è in con-

tinuo movimento. Sono di ieri nuove notizie che riguardano i ventitré rapporti fra De Tomaso e case automobilistiche giapponesi per la fornitura alla nuova Innocenti di 150 mila motori di auto all'anno.

La Honda è data per la più probabile delle fornitrici di De Tomaso perché è la stessa casa che fornisce parti meccaniche alla British Leyland. L'azienda inglese a sua volta è già in rapporti d'affari con la nuova Innocenti? Difficile dirlo, visto che è persino difficile stabilire di che tipo siano i contatti che De Tomaso ha allacciato con i giapponesi e dove questi contatti vogliono portare. La British Leyland, dal canto suo, per riguadagnare quote di mercato che le erano state sottratte dalla concorrenza, ha deciso di abbassare i prezzi delle sue vetture.

Infine, le notizie circolate in questi giorni su un sistema operativo finanziario che sarebbe allo studio a favore della Fiat hanno fatto lievitare ieri in borsa il valore del titolo della casa torinese.

# A Garrone non piace che Genova decida come cambiare

### Anche l'associazione degli industriali genovesi è critica verso 'l'petroliere che non rispetta gli accordi col Comune - 300 posti di lavoro in pericolo - Il giudizio dei sindacati: « Questa è una sfida »

Dalla nostra redazione GENOVA — Il petroliere Garrone ha scelto la linea dura della contrapposizione al movimento sindacale e all'amministrazione comunale. Dopo quattro ore di riunioni con i sindacati, Comune e associazione degli industriali, ieri ha riproposto, quasi con arroganza, la sua decisione di mettere in liquidazione la Verrina di Voltri (la seconda fabbrica metalmeccanica privata della provincia di Genova con i suoi 300 dipendenti) senza la minima preoccupazione di poter compromettere, con questo suo atteggiamento, i rapporti tra l'amministrazione comunale e gli imprenditori privati genovesi.

Una decisione molto grave che ha suscitato dure reazioni da parte del Comune e dei sindacati, e che ha lasciato molto contrariati gli stessi dirigenti dell'associazione degli industriali, che hanno subito cercato di minimizzare la portata di questa vicenda. « Qui è in gioco la credibilità delle parti sociali — ha esclamato il dottor Scartezini, rappresentante del-

l'Assindustria lasciando la sede del Comune — è non possiamo accettare che questo caso possa inclinare o rimettere in discussione i positivi rapporti consolidati in questi anni tra comune e imprenditori ». Vero è che da questa vicenda la credibilità dell'associazione degli industriali esce molto compromessa.

«L'associazione — hanno sottolineato — tra l'altro i alcuni esponenti sindacali — non ha saputo far altro che accodarsi alle gravi decisioni di Garrone. A questo punto diventa sempre più difficile individuare in questa associazione una controparte sociale credibile, e poca importanza hanno le dichiarazioni di stigmatizzazione dell'atteggiamento di Garrone, se non sono seguite da coerenti e autonome iniziative».

La posta in gioco in questo momento è ben oltre l'importanza della Verrina e dei suoi 300 posti di lavoro, che pure rischiano di creare pesanti contraccolpi sulla situazione occupazionale di Genova.

In gioco sono innanzitutto

le capacità imprenditoriali degli industriali genovesi, delle grandi famiglie arroccate in difesa (sia pure non in modo uniforme e con alcune importanti eccezioni) del loro predominio finanziario, e dei « nuovi » imprenditori. Questi ultimi saliti alla ribalta con interessanti iniziative, che passano però tutte attraverso un nuovo rapporto con l'amministrazione comunale, che ha saputo diventare in questi cinque anni di giunta di sinistra, la vera protagonista di un diverso uso del territorio (quel poco che è stato risparmiato dalle selvagge speculazioni del passato) e di un rilancio produttivo.

Ma cosa significa a Genova governo del territorio e rilancio produttivo della città? Tutto è iniziato cinque anni fa con la decisione dell'amministrazione di sinistra di mettere finalmente in cantiere e di portare a compimento il piano regolatore generale tenuto per decenni nei cassetti dalle giunte di centro e centro-sinistra. Centinaia di ettari di aree della Valpolcevera e della Valbisagno (le due vallate ai due

estremi della periferia) sono state vincolate ad usi produttivi, mentre altre aree dove sorgono ora industrie più o meno inquinanti in pericolosa commistione con le abitazioni, sono state riservate ad altri usi sociali (scuole, spazi pubblici, verde attrezzato). E' nato così, pochi anni fa, il progetto «Genova: una città per viverci e per lavorarci». Ed è iniziato anche un rapporto diverso tra il Comune e le forze sociali (sindacati e industriali) per avviare concretamente questo progetto. Così la conceria Boicardo, la conceria Dufour, la distilleria Boero, la dolceria Dufour, la Mira Lanza — per fare solo alcuni esempi — dopo l'accordo con il Comune (alcune trattative sono già state concluse positivamente e si stanno costruendo i nuovi stabilimenti) si stanno spostando in periferia. Il caso che ha però dato maggiori attenzioni è appunto legato al nome di Garrone e al futuro della Valpolcevera, una delle zone più popolari della città, costretta per anni al degrado.

Un anno è mezzo fa, dopo

lunghe trattative, il petroliere firmava un accordo con il Comune e i sindacati (sottoscritto anche dall'Assindustria): in cambio dell'autorizzazione a proseguire l'attività di raffinazione fino al 1990, Garrone si era impegnato a rilevare (dai Costa) e rilanciare lo stabilimento Verrina di Voltri, a realizzare un nuovo stabilimento metalmeccanico ed altre attività per un totale di 500 nuovi posti di lavoro, oltre a cedere al Comune una parte consistente di aree di sua proprietà per favorire nuove attività produttive che prendessero presto avvio.

Ora però Garrone, all'improvviso, decide di mettere in liquidazione la Verrina, perché? Intende rimettere in discussione tutti i suoi impegni? Una risposta precisa finora non è venuta; certo si tratta di un ricatto molto pesante all'intera città, «Ma non accetteremo in silenzio questa sfida», dicono i sindacati, e anche su questo fronte a Genova si sta preparando un autunno molto difficile.

Renzo Fontana

# Ai primi posti nella «stangata» estiva: l'affitto d'agosto aumenta del 16,2%

ROMA — «Tutto fermo», si muove solo l'affitto: così pensa l'inquilino che ha ricevuto in questi giorni la raccomandata «generica» del padrone di casa, che gli preannuncia lo scatto sul canone d'agosto. Tomato dal ferragosto al mare o fuoriporta, riceverà una raccomandata «specificata» che gli preciserà l'entità dell'aumento. Ma già si sa: è il 16,2% in più; e se il padrone di casa ha osservato la legge l'aumento andrà in vigore con l'affitto di questo mese.

Senza a settembre: questa piccola, eventuale, dilazione non cambia però il senso del caro-casa. E rinfocola la polemica su questa indagine degli affitti, un aggravio sistematico delle persistenti difficoltà sul fronte delle abitazioni.

L'ha precisato il SUNIA a luglio: questa norma dell'equo canone deve essere rivista. Anche il PCI ritiene che questo automatismo vada emendato. Lo scatto d'agosto

al 75 per cento dell'aumento dell'indice ISTAT del costo della vita da luglio '79 a luglio '80, aumento che è stato del 21,5 per cento: «pensata» a tassi d'inflazione che si riteneva di poter contenere, l'indicazione è ora divenuta un'aggravante di peso eccessivo, non solo per i bilanci delle famiglie, ma per la stessa contingenza.

Mille miliardi in più tra il '78 e il '79, altri mille per l'anno in corso: queste le cifre del caro-affitti, mentre rimane bloccato il mercato (si parla di trecentomila alloggi «congelati»), e non vanno come dovrebbero pianocati ed «infilati» popolari e «convivenzati». L'ipotesico inquilino ha quindi ragione: a muoversi davvero è solo l'affitto. Tra novembre '78 e novembre '79 l'aumento medio è stato del 26% e, benché la voce incida sul «paniere» solo per il 5%, al caro-casa la contingenza è debitrice di 4

scatti in un anno. A questo meccanismo che rischia di diventare veramente perverso si può e si deve ovviare. Intanto, ognuno può calcolare, con una certa facilità, l'incidenza sul suo bilancio dell'indice di agosto: 16.200 lire in più su un affitto di centomila lire mensili, 32.400 su un canone di duecentomila, e via via aumentando.

All'inquilino — che è chiamato sia dal SUNIA che dal PCI a lottare sin da settembre per portare in discussione in Parlamento le modifiche all'equo canone — resta da controllare che il padrone di casa abbia osservato la legge: pre-avviso raccomandato a luglio, e conferma (sempre raccomandata) in queste settimane. Senza dire, che il padrone di casa «inadempiante», che abbia evitato con una qualsiasi scappatoia di applicare l'equo canone, non ha diritto di pretendere alcun aumento.

La preoccupazione del sindacato, insomma, continua ad essere il superamento della crisi del settore auto senza provocare grossi traumi sul piano dell'occupazione e, all'interno delle situazioni dei singoli gruppi, la ricerca di soluzioni di risanamento che consentano di salvaguardare e sviluppare i livelli di occupazione nel Mezzogiorno. Un obiettivo difficile — anche se raggiungibile — in una situazione del settore che è in con-



# Gli autonomi FS annunciano scioperi per ferragosto

ROMA — La Fisafs, il sindacato autonomo FS, ha annunciato il blocco del traffico ferroviario nei compartimenti di Roma per ferragosto, approfittando del fatto che per scioperi compatimentali il servizio può essere di sole 48 ore.

Modalità e data del nuovo sciopero saranno fissate oggi o domani dal direttivo compartimentale della Fisafs; che comunque ha già fatto sapere all'azienda del prossimo ricorso alla lotta: «in un periodo a ridosso di ferragosto» a parte del personale del movimento («capì stazione» e del «commerciale» (capì stazione) addetti alle Biglietterie, ecc.).

La minaccia di sciopero sarà ritirata se interverrà una sollecita intesa (dall'Asf) della dirigenza delle FS, accompagnata da assicurazioni in ordine all'accoglienza della rivendicazione sindacale.

# Protestano a Palermo operai senza stipendio

PALERMO — Una manifestazione di protesta è stata attuata ieri mattina a Palermo davanti agli uffici dell'istituto autonomo case popolari, IACP, nella centrale via Quintino Sella, da 170 operai che da tre mesi sono senza stipendio per le difficoltà attraversate dalla impresa per la quale lavorano, la «Cosedin», con sede in Siracusa.

La ditta, che ha ottenuto l'appalto di costruire 842 alloggi popolari a Palermo, per il ritardo con il quale vengono i pagamenti dell'Asf, ha sospeso le opere e non è stata più in grado di pagare gli operai. Sabato scorso la situazione era stata esaminata in una riunione in prefettura, presenti anche rappresentanti della federazione unitaria sindacale.

# Le carenze strutturali delle nostre ferrovie, i ritardi, i «rami secchi»

# Per i treni solo la «politica della lesina»

MILANO — Vista a distanza di qualche tempo, la vicenda del treno abbandonato a Lodi nella notte del 9 giugno scorso «poteva» essere l'occasione perché la grande stampa d'informazione ed i mass media cercassero di capire prima e di spiegare poi i perché del dissesto ferroviario che è ormai un fatto generalizzato; ma così non è stato.

Ne riparliamo allora con la dirigenza aziendale, con le organizzazioni sindacali unitarie della categoria e con i lavoratori per dare un contributo all'approfondimento dei gravi problemi del trasporto ferroviario, alla vigilia di una fase veramente calda per le ferrovie, il periodo del grande caldo di ferragosto.

La domanda, persino ovvia, è: perché i treni ritardano? Dalla massa delle risposte variegate articolate, emergono con particolare evidenza tre flussi di cause: il degrado delle strutture, l'intasamento delle linee e la congestione

della circolazione. Esaminiamole in dettaglio.

Sul grado di deterioramento delle strutture (linee, impianti e materiale rotabile) il giudizio è unanime: esso non è casuale e viene da molto lontano.

Su questo insiste particolarmente l'ing. Renzulli, direttore compartimentale di Milano da pochi mesi, che parla di «sflosa della lesina» alla quale è stata costretta ad uniformarsi tutta la dirigenza aziendale ai vari livelli a partire dagli anni Sessanta.

Cosa vuol dire sflosa della lesina? È la traduzione in termini amministrativi della scelta politica di considerare «fianchi linee e mezzi a disposizione, dicono i sindacati; ed in effetti quasi tutte le infrastrutture risalgono al primo dopoguerra e non riescono a far fronte ad una crescita fisiologica della mobilità interna dei cittadini e ad una più recente domanda di

trasporto merci che si rinnova, malgrado tutto al trasporto ferroviario, più che altro per ragioni di costi.

L'accresciuta domanda di traffico porta in evidenza dunque le carenze strutturali delle ferrovie italiane, alle quali vanno aggiunte le cause esterne: le cause accidentali (condizioni climatiche, frane, alluvioni, smottamenti, etc. e conflittualità sociale: occupazioni di binari, scioperi sciogliti, etc.) hanno inciso per il 42 e 39 per cento rispettivamente sui ritardi maturati dai treni a lungo percorso e dai treni locali. Due considerazioni suggerite da questi dati. La prima: la permanente preponderanza delle carenze strutturali sulle cause accidentali nei determinanti dei ritardi; la seconda: la maggiore incidenza registrata nel '79 rispetto al '78 delle cause strutturali sta a dimostrare un accrescimento generale del degrado di impianti e materiale rotabile. Alcuni dati relativi ad parco rotabile corran-

no meglio ad illustrare questo progressivo degrado.

Uno studio aziendale del '78 dava per la metà del '79 (prendendo quindi anche le consegne in corso e non ancora effettuate dalle ditte costruttrici in conto «Piano Investimenti Straordinari») l'esistenza di 11.283 carrozze, la cui esistenza di servizio è davvero emblematica: 3908 (34,6 per cento) costruite negli anni 1921-1939, 2250 (20,0) negli anni 1940-1950 e 5080 (44,5) dal 1958 in avanti.

Né diversamente si presenta la situazione nel comparto dei mezzi di trazione, che ha una consistenza, calcolata al 1979, di 3977 unità, compresi i mezzi leggeri (elettrici, diesel, elettrici ed elettrici): il nucleo più consistente di questo parco è costituito da 1880 locomotive costruite, delle quali 614, pari al 33 per cento, è antecedente come data di costruzione al 1940, ha cioè più di quarant'anni di vita; 279 (15 per cento) sono state

# ARCI CACCIA un impegno per cambiare 1980 TESSERINE iscrivi

ARCI CACCIA un impegno per cambiare 1980 TESSERINE iscrivi

presso il circolo ARCI-Caccia di zona oppure tramite versamento sul conto corrente n. 5265500 intestato: ARCI-Caccia - Via C. Beccaria n. 84 - ROMA

# A proposito della mancata costituzione di parte civile

# Il ministro e il processo ai caporali: come andare oltre le buone intenzioni?

Con una lettera al direttore, il ministro del Lavoro, on. Franco Foschi, interviene sulle vicende del processo di Brindisi contro tre caporali. Esordisce l'on. Foschi: «Leggo su l'Unità di sabato 9 agosto che il ministro del Lavoro non si è voluto costituire parte civile».

Il ministro del Lavoro non si è voluto costituire parte civile? È un fatto che sta celebrando a Brindisi nei confronti di alcuni «caporali», condannati nei giorni scorsi per porto e detenzione di armi, e per i quali il presidente del Tribunale ha ordinato un supplemento di istruttoria per le accuse di minacce lesioni e tentata estorsione aggravata, nei

confronti di tre dirigenti sindacali. Ritengo mio dovere fare alcune precisazioni per ristabilire la verità dei fatti e per una corretta informazione del mio lettore su una vicenda di una gravità inusitata e che mi ha visto direttamente impegnato fin dai primi giorni della mia nomina a ministro».

A questo punto il ministro richiama alcune tappe. All'indomani del tragico fatto di Villa Castellina, il 4 (in cui persero la vita tre lavoratori), e d'accordo con le organizzazioni sindacali, sono state impartite le precise disposizioni agli uffici del lavoro, e per intensificare la

partite dopo queste ricognizioni.

«E veniamo ora — scrive il ministro del Lavoro — alla vicenda relativa al processo dei caporali. Avevo manifestato all'offerta di Brindisi dal magistrato di Brindisi di costituirmi come parte lesa, proprio al fine di sottolineare l'impegno con il quale il ministro del Lavoro segue il fenomeno dei «caporali» e le gravi conseguenze che da esso derivano. Questo non è stato possibile — e se detti caporali (e i loro familiari) si debba anche all'azione condotta dal Ministero del Lavoro che — con l'apporto delle

confederazioni sindacali e la collaborazione delle autorità locali e della magistratura — ha consentito di sviluppare un'azione contro il caporalato quale non si era forse mai registrata in passato.

«Il fenomeno del «caporalato» è complesso e non lo si combatte con le buone intenzioni, ma con la volontà di fatti e di solidarietà concrete. Se vorremo vincere, dovremo mobilitare insieme, uniti su uno stesso fronte nella difesa della dignità e della sicurezza dei lavoratori.

«Per quanto mi riguarda a questa linea mi sono sempre attenuto, specie nella lotta al «caporalato». Fin dal 1973, quando a Brindisi, nella mia veste di sottosegretario al Lavoro, potevo concludere un difficile contratto con il particolare aiuto dell'indimenticabile Rinaldo Ossola, sindacalista comunista, che colgo l'occasione di ricordare con rimpianto e con spirito di amicizia».

L'on. Foschi riconosce di essersi impegnato per la co-

stituzione del ministero del Lavoro come parte civile nel processo a carico dei «caporali» che a Villa Castellina erano aggrediti, pistole in mano, tre dirigenti sindacali. Ma giovedì scorso, in Tribunale, il ministro non c'era. Questi sono i fatti. Sono determinati solo da problemi tecnico-giuridici?

Il processo di Brindisi costituisce, senza per la natura delle accuse rivolte agli imputati difendere un vero e proprio processo al «caporalato». Il sostituto procuratore della Repubblica ha ipotizzato, infatti, anche il reato di estorsione che, ovviamente, non riguarda i soli dirigenti sindacali, visto che i «caporali» che praticano il «collocamento nero» violano leggi che il ministero del Lavoro ha il compito di tutelare.

L'on. Foschi scrive che questo fenomeno «non lo si combatte con le buone intenzioni». Ecco, si è di là della cronaca, la costituzione di parte civile rappresenta ancora una buona occasione: (p.c.)

costruite tra il 1940 ed il 1949: 242 (13 per cento) tra il '50 ed il '59; 465 (25 per cento) tra il '60 ed il '69 e solo 260 (14 per cento) dal 1970 ad oggi.

A tutto ciò si aggiunge la cronica mancanza di pezzi di ricambio negli impianti riparatori (e per i mezzi di più antica data addirittura non c'è più mercato) che porta — come dice l'ing. Renzulli — ad «un allucinato dei mezzi», in quanto è dal '55 che in ferrovia si ripara tutto perché non si può comprare».

Ma come si ripara ed è che prezzo? Ricorrendo sempre più frequentemente alla pratica della spoliazione — come afferma alcuni delegati degli impianti riparatori di Milano — che consiste nel trarre i pezzi occorrenti da un altro mezzo in sosta di riparazione; il che, si traduce in una sottrazione secca di mezzi alle esigenze dell'esercizio.

Giuseppe De Lorenzo

COMUNE DI TORREMAGIORE C.A.P. 71017 PROVINCIA DI FOGGIA IL SINDACO Rende noto

a chiunque possa averne interesse che presso la Segreteria Generale del Comune trovansi depositate copie relative agli atti tecnico-amministrativi delle deliberazioni della Giunta Regionale N. 2708 dell'11-5-1979 e N. 633 dell'11-5-1980 concernenti l'approvazione del Piano Regolatore Generale adottato con deliberazioni consiliari N. 92 del 5-5-1978 e N. 133 del 9-7-1977 e con deliberazione commissariale N. 513 del 31-10-1979.

La deliberazione della Giunta Regionale N. 653 dell'11-5-1980 sopra richiamata è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia N. 54 Suppl. del 26-7-1980.

Dalla Residenza Municipale il 30-7-1980. Prof. Michele Marinelli IL SINDACO

OPERA UNIVERSITARIA DELL'UNIVERSITA DEGLI STUDI DI MILANO

L'Opera Universitaria ha indetto per l'anno accademico 1980/81 i seguenti bandi di assistenza:

- BANDO DI STUDIO
- ASSEGNO DI STUDIO
- POSTO LETTO NELLE RESIDENZE.

Il termine ultimo per le domande dei Concorsi 1) e 2) scade il 5 settembre 1980.

Il termine ultimo per le domande del concorso di cui al punto 3) scade il 26 settembre 1980.

Ogni informazione potrà essere richiesta all'Opera Universitaria Via Pantano, 26 - Milano tutti i giorni escluso il sabato dalle ore 8,45 alle ore 16,45.

Presidente del Consiglio di Amministrazione