

Ristrutturare è anche produrre zucchero, non in Emilia ma nel Midi

Convegno nazionale del Pci - È dal 1974 che manca il piano per il settore zaccarifero

Dal nostro inviato

FERRARA — I monopoli sacchariferi hanno chiamata temerariamente ristrutturazione, ma le stesse cifre dicono chiaro che si tratta di ben altro. Cinque zuccherifici Eridania chiusi in un colpo solo (a Bando e Jolanda nel ferrarese a Mezzano di Ravenna, a Ficarolo nel rovigino e a Ceggia in provincia di Venezia) dal 20 di quest'anno, a Sernide nel mantovano, per il gruppo Sernide, a Lendinara di Rovigo, per il gruppo Montesi) messi in condizioni di seguire la stessa strada. Questo vuol dire licenziamenti di oltre 500 lavoratori fissi e porte chiuse per 1800 stagionali. Un taglio secco di un 20% della già precaria capacità produttiva del sistema zaccarifero italiano.

«Di fronte al vuoto governativo, all'assenza di direzione e di programmazione — sottolinea il compagno Agostino Bagnato, della sezione agraria centrale del Pci — viene avanti un attacco estremamente pesante da parte dell'Assozuccheri, che rischia di mettere questo importante comparto agricolo in ginocchio definitivamente».

Capofila di questa operazione risulta l'Eridania, un gruppo che continua a distribuire copiosi dividendi ai propri azionisti, ma che soprattutto si sta muovendo in un'ottica internazionale. L'accordo con Bechini-Say, il colosso transalpino, ne costituisce la dimostrazione. A questa multinazionale, che lo zucchero venga prodotto in Emilia o nel Midi interessa poco o nulla. L'importante è cavalcare il cavallo che corre più forte.

Di piano zaccarifero nazionale si parla dal 1974, è stato ribadito come esigenza pressante nella conferenza bicentennale nazionale del 1980: resta ancora allo stato di bozza ufficiosa.

Quest'anno la superficie coltivata a bietole in Italia si è ridotta di quasi il 20% (siamo scesi a 255.000 ettari), la produzione è scesa di oltre il 36% (ci siamo fermati a 111 milioni di quintali). Valori nettamente inferiori all'81 anche nella resa media per ettaro, che è stata di 435,29 quintali (-21,10), nel

grado polimerico, calato di un punto a 12,9 con una resa per ettaro di poco superiore ai 2 milioni (-12,45). Tutto questo mentre i costi di produzione sono aumentati di circa il 16%, i pagamenti del prodotto conferito all'industria devono ancora essere completati per il 1981 e per le semine '83 si prospetta l'incertezza più buia.

«In quelle condizioni — sottolinea Pietro Colletti, segretario nazionale del Cni — come possono i produttori permettersi di preannunciare l'industria, anticipando altri 70 miliardi di tasca loro?». La situazione è grave anche sul fronte dello zucchero prodotto: quest'anno siamo rimasti al di sotto dei 12 milioni di quintali (-41,9), con una media per ettaro inferiore ai 17 quintali (-27,76%). Gli industriali denunciano una produzione media per stabilimento pari a 255.000 quintali (-10%) e un aumento dei costi di produzione superiore all'anno scorso del 30%.

Per denunciare questo stato di cose il nostro partito ha tenuto ieri a Ferrara un convegno nazionale, al quale hanno preso parte amministratori pubblici, dirigenti sindacali e di organizzazioni professionali. Indicazioni concrete sono emerse dal discorso conclusivo del compagno sen. Gaetano Di Marino, responsabile nazionale della sezione agraria del Pci. «Rivediamo innanzitutto — ha sottolineato Di Marino — che in sede CEE la quota di produzione assegnata all'Italia sia portata a 16 milioni di quintali. Questa quota dovrà poi essere governata e distribuita in modo da garantire la stabilizzazione produttiva al Nord e lo sviluppo della bicicletta nel Mezzogiorno».

«Il Pci è contro ogni licenziamento e ogni operazione unilaterale di tagli produttivi — ha aggiunto — e vogliamo che il governo convochi, nel giro di qualche mese, secondo impegni presi da anni, la conferenza nazionale con le Regioni e in quella sede presenti il piano di settore, comprensivo delle ristrutturazioni industriali».

Florio Amadori

Dalla nostra redazione

TORINO — Quando la FIAT si lascia cogliere impreparata dal crollo delle vendite di autoveicoli, i suoi dirigenti hanno una scusa facile: non si possono prevedere gli umori di un mercato, dicono, dove i clienti sono in massima parte privati cittadini. Ma la scusa non regge più nel caso degli autocarri e degli autobus, perché gli acquirenti di questi veicoli sono imprese industriali, aziende commerciali ed enti pubblici.

Intendiamoci: una crisi di mercato esiste anche in questo settore ed è oggi particolarmente acuta in tutti i Paesi, a causa della recessione mondiale. Ma se il maggior produttore italiano di veicoli industriali e commerciali, la FIAT-IVECO, versa in gravi difficoltà, ha dovuto ridurre drasticamente la produzione perché le vendite si sono contratte del 15-17% nel primo semestre di quest'anno, ha perso circa diecimila occupati (tra stabilimenti italiani ed esteri del gruppo) in un paio d'anni, le cause non sono solo congiunturali. Ad esse si aggiungono responsabilità, errori, limiti e ritardi sia dell'azienda che del governo perché nel nostro Paese è mancata anche in questo settore strategico (il trasporto merci è un'infrastruttura essenziale in qualsiasi sistema economico) una seria politica industriale e di programmazione.

Ed ancora una volta sono i comunisti che per primi affrontano i problemi di un comparto industriale così importante (l'IVECO, con i suoi 27 mila lavoratori in Italia, di cui oltre 13 mila a Torino, è il secondo settore della FIAT per fatturato, addetti ed investimenti), proponendo rimedi alla crisi e politiche di rilancio e sviluppo. Lo fanno con la Conferenza nazionale del Pci sulla FIAT-IVECO, che si è aperta ieri sera a Torino con la relazione del compagno Renzo Gianotti, segretario della federazione. I lavori della conferenza, alla quale partecipano lavoratori di tutte le fabbriche italiane del gruppo e di altre aziende del settore, saranno conclusi stasera dal compagno Gerardo Chiaromonte della segreteria del Pci.

La responsabilità dei governi (ed i programmi di Fanfani confermano le scelte di Spadolini) è quella di non aver sostenuto e riorganizzato in alcun modo un settore che, per la sua natura, ha assoluto bisogno della mano pubblica. È mancata una politica organica volta a realizzare un sistema integrato di trasporti, nel quale non sono affatto in alternativa, ma possono e devono coesistere il trasporto merci su gomma e quello su rotaia.

A questa denuncia generale, Gianotti ha fatto seguire denunce specifiche. È mancata una politica estera di sostegno all'esportazione dei veicoli italiani verso nuove aree di mercato (soprattutto paesi in via di sviluppo). Si pagano oggi i prezzi di una caotica politica infrastrutturale, che ha visto spendere migliaia di miliardi in autostrade, ma pochissimo nei porti, nei centri intermodali di smistamento merci (dogane, docks, ecc.), col risultato di ridurre i costi di distribuzione del traffico all'estero. A fronte di un parco circolante anziano (il 35% dei camion circolanti in Italia hanno più di dieci anni) è mancata un'azione legislativa e finanziaria di sostegno al mercato di sostituzione: credito agevolato, riduzione del costo del danaro. Insufficienti sono stati gli stanziamenti del Fondo nazionale trasporti (per l'acquisto di autobus (e la legge fi-

Errori pubblici e privati nella crisi alla Fiat-Iveco

La conferenza nazionale del Pci a Torino - La crisi del mercato esiste, ma macroscopici sono gli errori, i limiti e i ritardi dell'azienda e del governo - Un comparto industriale decisivo

ca industriale e di programmazione.

Ed ancora una volta sono i comunisti che per primi affrontano i problemi di un comparto industriale così importante (l'IVECO, con i suoi 27 mila lavoratori in Italia, di cui oltre 13 mila a Torino, è il secondo settore della FIAT per fatturato, addetti ed investimenti), proponendo rimedi alla crisi e politiche di rilancio e sviluppo. Lo fanno con la Conferenza nazionale del Pci sulla FIAT-IVECO, che si è aperta ieri sera a Torino con la relazione del compagno Renzo Gianotti, segretario della federazione. I lavori della conferenza, alla quale partecipano lavoratori di tutte le fabbriche italiane del gruppo e di altre aziende del settore, saranno conclusi stasera dal compagno Gerardo Chiaromonte della segreteria del Pci.

La responsabilità dei governi (ed i programmi di Fanfani confermano le scelte di Spadolini) è quella di non aver sostenuto e riorganizzato in alcun modo un settore che, per la sua natura, ha assoluto bisogno della mano pubblica. È mancata una politica organica volta a realizzare un sistema integrato di trasporti, nel quale non sono affatto in alternativa, ma possono e devono coesistere il trasporto merci su gomma e quello su rotaia.

A questa denuncia generale, Gianotti ha fatto seguire denunce specifiche. È mancata una politica estera di sostegno all'esportazione dei veicoli italiani verso nuove aree di mercato (soprattutto paesi in via di sviluppo). Si pagano oggi i prezzi di una caotica politica infrastrutturale, che ha visto spendere migliaia di miliardi in autostrade, ma pochissimo nei porti, nei centri intermodali di smistamento merci (dogane, docks, ecc.), col risultato di ridurre i costi di distribuzione del traffico all'estero. A fronte di un parco circolante anziano (il 35% dei camion circolanti in Italia hanno più di dieci anni) è mancata un'azione legislativa e finanziaria di sostegno al mercato di sostituzione: credito agevolato, riduzione del costo del danaro. Insufficienti sono stati gli stanziamenti del Fondo nazionale trasporti (per l'acquisto di autobus (e la legge fi-

nanziaria del governo il taglierebbe ulteriormente), mentre alcune regioni (tutte con giunte a maggioranza DC) non si sono ancora dotate degli strumenti per spendere questi fondi.

mento ottimistico.

Sull'IVECO pesa ancora quello che Gianotti ha definito un «peccato originale»: per anni questo settore in FIAT è stato subordinato alla produzione automobilistica. Così ancora negli ultimi anni gli investimenti sono stati decurtati, anziché aumentati. I prodotti immessi sul mercato non sempre hanno le caratteristiche di innovazione, qualità, prestazioni e prezzo richiesto dai clienti. In particolare è carenissima l'assistenza post-vendita, non si fanno tutti i necessari sforzi per penetrare in nuovi mercati, persistono sovrapposizioni tra IVECO e FIAT-Auto nella produzione di furgoni, con modelli spesso in concorrenza tra di loro, non si punta alle necessarie integrazioni «point-ventures» in Italia (con l'Alfa Romeo) ed in Europa (ad esempio, con la Renault).

Per superare la crisi, il Pci lancia una proposta: si istituisca un tavolo comune tra governo, regioni, imprese ed organizzazioni sindacali, per definire interventi che sappiano coniugare la programmazione sul territorio dei trasporti con le esigenze della produzione, un intervento programmatico dello Stato con un piano d'impresa di cui l'IVECO deve dotarsi.

Michele Costa

Pensionati unitari: trattare subito per l'INPS

ROMA — I sindacati dei pensionati della CGIL-CISL-UIL, hanno ieri esaminato i rischi connessi al perdurare delle agitazioni dei dipendenti INPS. «I sindacati dei pensionati — dice una nota — manifestano la propria incondizionata solidarietà al personale dell'INPS e del Parastato che da oltre un anno attende il rinnovo del contratto di lavoro, ma, aggravingono, la solidarietà deve servire ad evitare forme di lotta esasperate e inaccettabili, nonché punitive verso gli utenti». «È comunque necessario — conclude il comunicato — che la Federazione CGIL-CISL-UIL intervenga nei confronti del governo, per la rapida conclusione della vertenza».

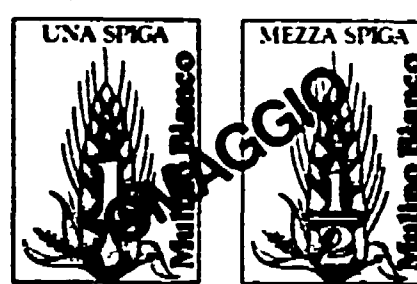
Ecco in regalo il Coccio nuovo dell'83. Un artigiano l'ha creato per te.



La bellezza della terracotta smaltata e poi decorata col buon gusto della migliore tradizione italiana.

È il Coccio dell'83: l'esclusivo, prezioso, anzi meno perché le prime te le regaliamo noi, e poi consegnale tutte insieme al tuo negoziante, il Coccio sarà tuo.

Ti regaliamo la prima spiga e mezza per il Coccio.



Inizia col nostro regalo la tua raccolta. Ma ricorda che in ogni raccolta può esserci solo una spiga e mezza in omaggio.



Carniti alla Falck, ma non è stata una «riparazione»

MILANO — Lo stabilimento della Falck Unione, a Sesto San Giovanni, un mese dopo l'assemblea generale sui «dieci punti» a quell'assemblea Piero Carniti non partecipò per protestare contro la decisione del consiglio di fabbrica di presentare emendamenti a suo giudizio stravolgenti rispetto alla primitiva proposta del sindacato. Ieri, così come aveva espressamente promesso, il segretario generale della CISL si è rappresentato nello stabilimento siderurgico sestese, per una riunione (a porte chiuse) del consiglio di fabbrica. Cinque ore di dibattito, introduzione e lunghe conclusioni di Carniti. Perché questa riunione? Per un atto di riconciliazione o di riparazione?, chiediamo a Carniti al termine dell'assemblea. «Ne per l'uno né per l'altro. Se si ripresentasse oggi la stessa questione — dice il segretario della CISL — ho detto ai compagni della Falck che mi comporterò allo stesso modo».

Oggi però c'è un documento unitario del sindacato, frutto anche di quelle discussioni laterali. C'è già un nuovo gover-

no con il suo programma, non certo conforme alla proposta sindacale. C'è la rottura per le trattative per i rinnovi dei contratti di lavoro. Quali gli obiettivi prioritari del sindacato? Carniti, nella riunione con il consiglio di fabbrica della Falck, ha sostenuto la validità della piattaforma uscita dalla consultazione. «Viverla in modo riduttivo — dice ora all'uscita dell'assemblea — vuol dire non creare le premesse per una mobilitazione adeguata». Su questa piattaforma, sostiene Carniti, il governo deve dire parole chiare, deve far sapere se la ritiene o no compatibile. Prima di tutto per Carniti c'è però lo scontro contrattuale, che bisogna sostenere fino in fondo. Il dibattito è stato come si è detto, lungo e appassionato. La gran parte degli interventi ha sostenuto la validità dell'iniziativa presa un mese fa per modificare la piattaforma sindacale. Una difesa d'ufficio? Sicuramente più un impegno a sostenere oggi quella piattaforma, a difenderla da eventuali mutilazioni.

Florio Amadori

Brevi

FIT-Ferrotubi: presidio dei lavoratori

GENOVA — I lavoratori della Ferrotubi di Sestri, stabilimento in liquidazione, hanno attuato ieri un presidio davanti alla fabbrica. Sono in cassa integrazione da 6 mesi.

La British Steel annuncia 2.200 licenziamenti

LONDRA — La British Steel ha annunciato 2.200 licenziamenti entro un anno e mezzo. Coi porta a 10.000 il numero dei licenziamenti annunciati dal gruppo inglese.

Ansaldo: ordini per 1.460 miliardi

GENOVA — Gli ordini per il gruppo Ansaldo hanno superato a fine ottobre i 1.460 miliardi, 360 miliardi in più rispetto allo stesso periodo del 1981.

Un «coccio» elettronico per i telefoni pubblici

ROMA — Presto tutti gli apparecchi pubblici saranno tenuti in costante controllo dalla SIP, la quale ritiene che nel gran numero di telefoni con la scritta «questo è un telefono pubblico» vi siano molte cattive intenzioni degli esercenti.

Produzione industriale CEE in recessione

BRUXELLES — Per il terzo trimestre consecutivo i paesi della CEE scontano dati negativi nella produzione industriale, in regresso anche a settembre (-1%, destagionalizzato). La flessione media del terzo trimestre è del 2,2%. L'Italia, negli ultimi due trimestri, ha avuto una flessione superiore alla media CEE, pari al 2,5%.

Settore petrolifero: sciopero il 6

MILANO — I sindacati di categoria CGIL, CISL, UIL del settore petrolifero hanno proclamato per lunedì 6 dicembre uno sciopero nazionale di quattro ore (altre otto ore di sciopero articolate saranno attuate a livello regionale) con il blocco delle attività di raffinazione e la distribuzione dei prodotti petroliferi (benzina e gasoli). Lo hanno reso noto i sindacati regionali di categoria precisando che l'azione sindacale in Lombardia sarà «immediatamente pesante».