È vero Fiumicino scoppia, ma è solo colpa di 41 assenteisti?

I sindacati fanno la radiografia all'aeroporto intercontinentale di Roma - I responsabili delle disfunzioni non sono i lavoratori ma chi non ha provveduto e non provvede a ristrutturare lo scalo

ROMA — Quasi sicuramente Fiumicino è l'aeroporto più «chiacchierato» del mondo. È nato male, vecchio, nel posto sbagliato (nel '45 il terreno fu scartato dagli americani perché inadatto) e fra innumerevoli intralazzi. Insomma un colossale scandalo. E dalla sua inaugurazione, nel 1961, ad oggi ha fornito, vorremmo dire quotidianamente, materiale alla stampa e agli organi di informazione. Un aeroporto intercontinentale perennemente carente e, secondo i più pessimisti, sempre nel caos. Quel che è certo è che le cose non vanno, anzi vanno decisamente male e se si continua di questo passo presto potrebbe essere classificato — hanno detto ieri i dirigenti della Federazione trasporti CGIL, CISL e UIL nel corso di una conferenza stampa — aeroporto da terzo mondo.

Di chi la colpa? Fino a qualche giorno fa i responsabili erano avvolti nel più fitto mistero. Poi, però, c'è stata la mossa a sorpresa della direzione della società Aeroporti di Roma, che gestisce i servizi a terra dell'aerostazione, e tutto è diventato chiaro. Quarantuno dipendenti sono stati denunciati alla magistratura per assenteismo. Il sostituto procuratore della Repubblica, Santacroce, ha subito aperto un'istruttoria. Ieri ha fatto un sopralluogo di almeno tre ore a Fiumicino. La giustizia segue il suo corso. Intanto però si lascia intendere che i 41 non sono che la punta emergente dell'«iceberg assenteismo». Morale, se tutti lavorassero, Fiumicino sarebbe un esempio di funzionalità ed efficienza.

No, dicono i sindacati, a questo gioco non ci stiamo. Se le cose all'aeroporto non vanno non si dia la colpa ai lavoratori. C'è qualcuno che non fa il suo dovere? Lo si faccia pagare, e non avrà copertura alcuna dal sindacato. Ma sostenere che sono tutti una massa di assenteisti significa oltretutto «umiliare le migliaia di lavoratori che compiono appieno il loro dovere, che spesso vanno al di là di questo per sopperire con la buona volontà alle carenze delle infrastrutture e dell'organizzazione del lavoro, all'irrazionalità e malsanità dell'ambiente...». E si badi bene — ha riferito nei mesi scorsi nella sua relazione la commissione Giugni, incaricata dal ministero dei Trasporti di indagare sulle deficienze dello scandalo romano — c'è «un rapporto diretto tra realizzazioni infrastrutturali e le motivazioni di atteggiamenti individuali e collettivi che in vario modo esprimono, più o meno argomentatamente, malumori ed insofferenze per l'insufficienza e arretratezza delle tecniche e delle condizioni ambientali di lavoro...».

Perché, dunque, Fiumicino non funziona? Proviamoci a fare, assieme al sindacato, la radiografia del complesso o almeno dei settori chiave dello scalo. Cominciamo dalle piste. Sono ritenute sufficienti fino al duemila e in grado di sopportare fino a 48 movimenti (atterraggi e decolli) orari. È necessaria comunque la realizzazione di raccordi e «bretelle» per ridurre al minimo i tempi di traffico a terra.

Le strozzature, i «colli di bottiglia» come li chiamano i sindacalisti, sono da ricercare altrove. E cominciamo da un'area che è considerata «estremamente critica», l'aerostazione internazionale. La sua recettività annua — dicono i sindacati, riferendo cifre di fonte aziendale — si è attestata sui cinque milioni e mezzo di passeggeri annui (come nel 1976) e con una capacità oraria di circa 1400 passeggeri in partenza e 1600 in arrivo, con una carenza strutturale di circa il 25 per cento (il 40 nelle ore di punta) rispetto al volume effettivo di traffico. Le carenze si fanno sentire in particolare sulle sale partenze e transiti, sull'accettazione, sullo smistamento bagagli, sulle sale pre-imbarco (sono 29, ne occorrerebbero 43), sulle aree per il personale operativo. Ma il vero «collo di bottiglia» è lo smistamento bagagli all'origine il più delle volte dei ritardi alle partenze e delle lunghe attese per ritirare la valigia all'arrivo. E non bastano — dicono i sindacati — operazioni di razionalizzazione, occorrono corpose ristrutturazioni del settore e di tutta l'aerostazione internazionale.

Un po' meglio vanno le cose ai «nazionali», ma siamo ormai al limite, avendo raggiunto punte di 1500 passeggeri-ora in partenza e 1750 in arrivo. Sono in programma, da parte dell'Alitalia, interventi di razionalizzazione, ma porteranno — osservano i sindacati — solo ad un sollievo temporaneo.

A Fiumicino sono pochi i piazzali di parcheggio e solo il 25% è utilizzabile per gli aerei a grande capacità. Siamo in questo campo agli ultimi posti in Europa. Lo stesso si può dire per le passerelle telescopiche quelle che consentono l'accesso diretto in aereo. A Fiumicino ce ne sono solo tre e assorbono il transito di appena il 4 per cento dei passeggeri. Situazione al limite del collasso anche nel settore merci, gestito dalla AR. Non così, invece, per la parte, la maggiore, affidata all'Alitalia.

ROMA — La ressa dei passeggeri all'interno dell'aeroporto di Fiumicino. Sui disservizi sta indagando la magistratura

E quando si parla di disfunzioni e di inefficienze non si dimentichi l'accavallarsi di competenze fra ministeri (almeno nove) e enti e organizzazioni varie (non basterebbe una pagina per farne l'elenco). C'è da aggiungere la cattiva organizzazione del lavoro ed il ridursi costante del personale addetto ai settori operativi mentre aumenta in proporzione quello impiegatizio e amministrativo. Tutte cose arcinote da anni. Ma che cosa si è fatto per ovviare a questa situazione? Niente. I governi hanno dormito sugli allori, non si è mai messa a punto una politica del trasporto aereo e aeroportuale degna di questo nome. La programmazione è un oggetto sempre più misterioso. Ora — dicono i sindacati — c'è un nuovo governo. Che non segua l'esempio dei precedenti.

E l'assenteismo? C'è, ma con tassi che non si possono certamente definire scandalosi. Siamo — dice il rapporto Giugni — intorno al 9-8,5% con punte del 13% al movimento bagagli. Situazione pressoché tranquilla anche sul fronte della microconflittualità. Le cancellazioni di voli dovute ad agitazioni sindacali sono state di appena lo 0,4 per cento sul totale dei voli programmati, assicura l'Alitalia. Se eliminiamo le disfunzioni strutturali, si ridurranno ulteriormente anche assenteismo e molte cause di microconflittualità.

Ilio Gioffredi

Mangiare costerà uguale vestire invece molto di più

Uno studio della Confcommercio su duecento prodotti - Non aumenteranno gli articoli alimentari, ma per tutto il resto previsti rincari - Alle stelle quaderni e penne

ROMA — Prezzi alle stelle al ritorno dalle ferie? Alle tante previsioni, più o meno attendibili, ieri se n'è aggiunta un'altra, quella della Confcommercio. Stando ai responsabili dell'organizzazione in questo caso non si tratta di una delle solite indagini, un po' campate in aria, ma di uno studio, «sistematico e permanente», condotto con metodi scientifici. I risultati? Detto in due parole a settembre si avrà questa situazione: i prezzi dei prodotti alimentari resteranno sostanzialmente stabili, salvo rare eccezioni, mentre il listino dei beni «non alimentari» dovrebbe subire una notevole spinta al rialzo.

Il rapporto della Confcommercio prende in esame più di duecento articoli di ogni tipo e settore. Nella prima grande categoria sono raggruppati tutti i prodotti alimentari. Ma, stando allo studio, le famiglie non hanno nulla da temere da questo «fronte», perché «alla produzione si regista una crescita delle quotazioni in linea con il tasso programmato di inflazione e qualche volta anche al di sotto». Così si viene a sapere che le carni bovine, suine e il pollame non dovrebbero subire alcun rincaro (solo il prosciutto potrà riservare qualche brutta sorpresa). Anche per uova, frutta, legumi e ortaggi la situazione dovrebbe restare immutata (con addirittura qualche flessione, come nel caso dei pomodori conservati e dei pelati in genere).

Aumenti moderati sono previsti per i prodotti di pasticceria (cioccolato, caramelle, biscotti) e per caffè, the e cacao: comunque — dice sempre la Confcommercio — si dovrebbe restare sempre al di sotto del 13%. Ancora, stabilità è prevista per l'acqua minerale e per le bevande in genere (esclusi i succhi di frutta, il cui prezzo da tempo è lievitato). Restando sempre negli articoli alimentari le note dolenti vengono dalla pasta, dal riso e dall'olio; ma si tratta sempre di «aumenti moderati», anche se la Confcommercio non spiega cosa intenda con questo aggettivo. Gli unici a subire davvero un rialzo sensibile saranno i formaggi: in questo caso si ripercuoterà sul costo del provolone, delle mozzarelle e via dicendo l'«aumento subito dal latte fresco per la campagna di commercializzazione iniziata a maggio».

Tutto sommato, comunque, si tratta per lo più di buone notizie per i consumatori. Situazione completamente invertita, invece, per ciò che riguarda i «prodotti non alimentari». In questo caso l'autunno sarà davvero «molto caldo». Per cominciare cresceranno a dismisura i prezzi dell'abbigliamento. Gli abiti da uomo invernali, il tailleur, i cappotti — che, informa sempre la Confcommercio, quest'anno saranno di gran moda — saliranno molto al di sopra del tetto d'inflazione programmato. Lo stesso discorso è valido per le calzature e per la maglieria. Come se non bastasse costeranno di più anche le coperte di lana. Anche cambiando settore i risultati non cambiano: in autunno si registrerà il record di aumenti per i detersivi. Per non parlare poi dei quaderni, delle penne, dei libri. Gli articoli per la scuola, insomma, costeranno un patrimonio. Più contenuti gli aumenti dei prodotti di utensileria, mentre è estremamente problematico fornire una previsione per gli elettrodomestici. Tutto ciò fa scrivere alla Confcommercio che è prevedibile una apprezzabile contrazione dei consumi. Ma basterà questo a scoraggiare rincari non giustificati? Lo studio non lo dice.

La Confindustria chiede a Craxi il ribasso del costo del denaro

ROMA — Agli imprenditori le contropartite non bastano mai. Non contenti di aver trovato il massimo della comprensione, negata loro dal precedente governo, sugli indirizzi generali di politica economica e su aspetti particolari, gli esponenti della Confindustria chiedono al governo Craxi di mantenere gli impegni elettorali assunti dal PSI in merito alla riduzione del costo del denaro. Ma anche in questo caso Craxi non sembra propenso a mantenere gli impegni, poiché nella bozza economica programmatica si parla di diminuzione del costo del denaro soltanto quando l'inflazione lo consentirà. Quindi per ora non è il caso di parlarne, a meno di non contare su improbabili miglioramenti della «produttività» bancaria tali da incidere sul taglio dei tassi. «La lettera dall'industria» rileva comunque che il costo normale del credito bancario è oggi del 24%, otto punti in più del tasso di inflazione. Secondo la «Lettera» il differenziale risulta più elevato confrontando il livello dei tassi di interesse coi prezzi industriali. «In tal caso — segnala la "Lettera" — il costo reale per le imprese è del 14% e ciò si traduce in un ulteriore onere per il finanziamento dell'attività produttiva».

Decisa la creazione di una società unica per i cantieri del gruppo IRI

ROMA — L'IRI ha approvato l'altro ieri sera il piano di ristrutturazione della cantieristica. Il progetto, preparato dalla Fincantieri, è caratterizzato dalla concentrazione in una unica società per azioni di tutte le unità produttive pubbliche del settore. La nuova società, a ristrutturazione terminata, avrà quattro divisioni: costruzioni mercantili, costruzioni militari, un comparto meccanico-motoristico e uno di riparazioni e trasformazioni.

Ecco l'elenco delle società che verranno incorporate nella Fincantieri: l'Arsenale triestino San Marco, il Cantiere navale Breda, i Cantieri Navali Riuniti (comprendono l'Ente Bacini di Genova, i Cantieri navali di Palermo, i Bacini siciliani), i Cantieri navali di Venezia e Luigi Orlando, l'Italcantieri e la Grandi Motori di Trieste.

La ristrutturazione non si annuncia, però, facile e sicuramente avrà bisogno di parecchio tempo per essere completata. Sarà infatti necessario il consenso al progetto della Fincantieri da parte di tutte le assemblee delle società interessate.

Riprendono gli investimenti nell'auto ma quanti soldi ci ha messo lo Stato?

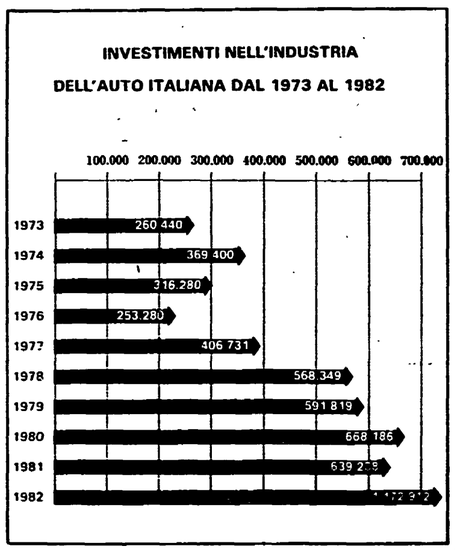
La Fiat prima nella classifica delle vendite - Diminuiscono le importazioni di vetture, ma sul mercato italiano calano anche le consegne - I primi segnali positivi sono dovuti al successo ottenuto dai nuovi modelli

MILANO — I primi bilanci estivi sull'andamento del mercato dell'auto italiana fanno scrivere agli uffici stampa delle maggiori case produttrici, e in particolare alla Fiat, note intonate all'ottimismo. La casa automobilistica torinese, sia pure per un soffio, è tornata ad essere la prima in Europa, ha venduto cioè nei primi sei mesi dell'anno il 12,7 per cento del totale delle vetture acquistate nei paesi del vecchio continente, Spagna esclusa. Nella classifica europea la Fiat è seguita dalla Ford, che controlla il 12,6 per cento del mercato.

In difficoltà le case automobilistiche francesi e in particolare la Renault, che vede scendere la sua quota di mercato dal 13,3 per cento all'11,4 per cento. L'ottimo piazzamento della Ford nella graduatoria delle case automobilistiche europee è completato dal buon risultato ottenuto nel primo semestre dell'anno dalla General Motors. Complessivamente le aziende automobilistiche statunitensi controllano il 25% del mercato europeo. Il primo posto della Fiat in Europa significa soprattutto il successo dei nuovi modelli e le vendite record della «Uno». Il mercato dell'auto è infatti tutt'altro che in ripresa. Negli ultimi 6/8 mesi si sono registrati i primi segni di recupero delle vendite in alcuni mercati europei e su quello USA, ma bisogna sempre tenere presente che il confronto viene fatto con anni in cui la produzione mondiale era scesa a livelli bassissimi e che il mercato non tirerà più come prima. In Italia nei primi cinque mesi dell'anno si è avuto un lieve aumento della produzione (+1,7%); un buon andamento delle esportazioni (+11,9%) e un calo preoccupante delle consegne (−8,7 per cento). L'aumento delle esportazioni, il miglioramento della bilancia commerciale per i mezzi di trasporto dovuto soprattutto ad un drastico calo delle importazioni, il rafforzamento della posizione delle case italiane sul mercato interno sono tutti piccoli elementi positivi in un quadro complessivo ancora molto preoccupante. E sono elementi — come dicevamo — legati soprattutto al lancio dei nuovi modelli. La Fiat sta sfruttando il successo della «Uno» e della «Prisma»; l'Alfa Romeo ha messo sul mercato la sua Alfa 33.

Sono questi i frutti del maggiore impegno negli investimenti registrato a partire dal '78, dopo anni in cui soprattutto la Fiat sembrava essere ammalata di una strana disaffezione per il suo maggiore prodotto, l'auto appunto. Il grafico che pubblichiamo dimostra come la politica schizofrenica della Fiat abbia pressocché bloccato gli investimenti (e quindi le innovazioni) fino al '76, mentre le altre case automobilistiche europee e, in seguito, americane già si rimboccavano le mani e puntavano tutto sul nuovo prodotto. La ripresa degli investimenti si ha nel nostro paese solo nel '78. Poiché per mettere a punto un nuovo modello di vettura ci vogliono almeno cinque anni, oggi si hanno i primi effetti di quell'invenzione di tendenza. Nell'ultimo anno, come si vede, si è registrato un vero e proprio «boom» degli investimenti. Interessante sarebbe a questo proposito sapere quanto questo fenomeno è stato determinato dall'intervento di finanziamenti pubblici (fondo per le innovazioni tecnologiche e altri sostegni all'industria automobilistica). I parlamentari comunisti hanno recentemente presentato una mozione chiedendo di fare queste conto in tasca alla Fiat. In discussione non è tanto un giusto sostegno all'industria automobilistica, quanto l'uso che le aziende hanno fatto del danaro pubblico.

b. m.



Stati Uniti: il settore dell'auto sembra uscito dalla crisi

WASHINGTON — Le case automobilistiche statunitensi produrranno 8,65 milioni di vetture l'anno prossimo, con un netto aumento rispetto ai 7,47 milioni previsti per l'anno in corso. Secondo le stime rese note dal centro di previsione della «Chase Econometrics», il forte incremento della produzione pronosticato per il 1984 creerà posti di lavoro per settantacinquemila lavoratori, riassorbendo così una parte della manodopera allontanata in questi ultimi anni dalle fabbriche di auto e nell'indotto in seguito alla crisi.

La ripresa del settore è confermata anche dagli ultimi dati relativi ai piani di produzione per la settimana che sta per iniziare. Nonostante i livelli di produzione risultino ridotti rispetto all'elevato volume della settimana precedente per l'intero settore l'incremento della produzione rispetto ai livelli di un anno fa marcia al ritmo del 17 per cento. Tutto ciò comunque non sarà sufficiente ad assorbire tutti i lavoratori licenziati dal settore. Tant'è che la Commissione Bancaria della Camera ha proposto la creazione di un fondo per riaddestrare i disoccupati dell'industria automobilistica e inserirli in altre attività.

Per il piano anticrisi di Genova incontro fra Boyer e Garrone

GENOVA — L'inviato dell'IRI Alberto Boyer, con l'incontro di oggi con il presidente degli industriali genovesi Riccardo Garrone, ha concluso la prima fase di consultazioni per acquisire gli elementi necessari alla redazione di un piano per la soluzione della crisi economico-industriale attraversata dalla Liguria.

Al termine della riunione, Garrone ha incontrato i giornalisti ai quali ha detto che «sono state discusse cose positive». Riccardo Garrone, da qualche mese a capo degli industriali genovesi, non ha poi nascosto la gravità della crisi che ha definito «un vero e proprio terremoto» e ha auspicato che il nuovo governo «dimostri più attenzione ai problemi di Genova e della Liguria». «Non vogliamo — ha detto ancora — assistenzialismo, vogliamo solo poter operare al meglio». Anche Riccardo Garrone si è trovato d'accordo sulla necessità di creare una struttura che dovrà gestire la reindustrializzazione e sul fatto che questa possa essere la «la società di promozione industriale» (SPI).

Brevi

Intervento delle banche per il gruppo Montesi

ROMA — È stata sostanzialmente completata la raccolta delle adesioni all'intervento delle banche creditrici in favore del gruppo saccarifero Montesi di Padova. Lo ha reso noto l'Associazione Bancaria Italiana osservando che tale risultato assicura il regolare svolgimento della campagna saccarifera, che interessa circa un terzo della produzione nazionale e riguarda oltre trentamila aziende agricole e cinquemila addetti alla trasformazione.

Metallurgia: nuovo impianto a Porto Vesme

ROMA — La Snam Progetti, società del gruppo Eni, ha ottenuto un contratto per la progettazione e costruzione di un impianto a Porto Vesme che produrrà 80.000 tonnellate annue di piombo primario ottenuto da minerali concentrati.

Venezia: prosegue l'agitazione dei rimorchiatori

VENEZIA — Si è concluso con un nulla di fatto l'incontro svoltosi ieri tra una delegazione del sindacato autonomo Federmar-Cisal e i rappresentanti della capitaneria di porto della città lagunare per esaminare la vertenza in corso alla società «Panfido» che gestisce il servizio di rimorchiatori al porto di Venezia. I sindacati autonomi hanno confermato lo stato di agitazione.

Disoccupazione: in calo negli Stati Uniti

WASHINGTON — Calo della disoccupazione negli Usa. Secondo cifre ufficiali, rese note dal ministero del Lavoro, il tasso di disoccupazione è infatti sceso al 9,5% a luglio, dopo il 10% di giugno, e il 10,1% di maggio. Si è così tornati sui livelli del giugno '82. Il numero dei disoccupati è sceso di mezzo milione di unità.

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC

	5/8	4/8
Dollaro USA	1591,75	1575
Marco tedesco	591,725	592,215
Franco francese	196,715	196,855
Fiorino olandese	529,56	529,49
Franco belga	29,544	29,559
Sterlina inglese	2358,75	2341,65
Sterlina irlandese	1870,50	1870,50
Corona danese	164,69	164,825
ECU	1347,58	1346,65
Dollaro canadese	1288,80	1278,275
Yen giapponese	6,513	6,479
Franco svizzero	732,17	731,935
Scellino austriaco	84,21	84,289
Corona norvegese	212,09	211,56
Corona svedese	202,20	201,535
Marco finlandese	277,925	277
Escudo portoghese	12,964	12,915
Peseta spagnola	10,481	10,457

Storia di una valle dove la crisi non c'è e il «made in» va di moda

Si tratta di una zona dell'alto Abruzzo - Ci sono ben 1602 aziende di scarpe, abbigliamento e mobili - Uno straordinario sviluppo insieme a contraddizioni e problemi

NERETO — Dodici comuni snocciolati in una fascia di territorio al confine con le Marche, a nord di Teramo, la più settentrionale delle province abruzzesi: è questa la Val Vibrata. Un comprensorio che da parecchi anni è al centro delle attenzioni di statistici ed economisti per gli altissimi tassi di sviluppo industriale registrati e per la qualità originale dello sviluppo stesso.

È nel comune di Nereto, centro di gravità della intera zona, che nei giorni scorsi si è aperta la prima edizione di «Val Vibrata made in», la mostra mercato della migliore produzione industriale ed artigianale della zona.

La novantina di aziende presenti alla mostra rappresentano le 1.602 aziende della Val Vibrata che occupano complessivamente 11.430 dipendenti. Il fatturato realizzato è di oltre mille miliardi l'anno. Il settore principe è quello della pelletteria con 328 aziende, probabilmente la più alta concentrazione nazionale del settore, con una capacità produttiva di 70 mila pezzi al giorno. Segue poi il settore dell'abbigliamento con 179 aziende con una capacità produttiva di 200 mila capi al giorno. Il settore mobile è presente in Val Vibrata con 102 aziende. È presente anche il settore vinicolo con la produzione dei vini DOC Montepulciano e Trebbiano d'Abruzzo.

Il «Val Vibrata made in» offre quindi l'opportunità di aprire una riflessione sulla qualità di uno sviluppo, sulla evoluzione di una serie di fattori limitanti, dal credito alla formazione professionale, dalle strutture direttive alle infrastrutture, posti in evidenza dalle ricerche condotte dal CENSIS e dalla Union Camere. Cosa ne è stato delle migliaia di unità produttive sorte in un comprensorio così ristretto e delimitato, tanto da distinguersi nettamente dal complesso della struttura produttiva abruzzese? Quale futuro per le aziende che oggi costituiscono l'ossatura di questo tessuto produttivo?

La mostra, realizzata con il supporto tecnico dello IASM, dà alcune risposte. Va sottolineato un evidente salto qualitativo della produzione industriale, passata da una produzione corrente di façon spinto (era questo il caso della produzione nel settore pelle e nel settore abbigliamento) alla individuazione di propri campionari, di produzioni originali e stilisticamente avanzati. Non solo, la stessa organizzazione della rassegna, destinata a ripetersi nel corso del prossimo quinquennio, l'accuratezza della esposizione, la rete dei contratti commerciali che è stata stabilita, il successo di vendita di interi campionari, sta ad indicare un salto di livello nelle stesse capacità imprenditoriali. Questo dato è confermato da Antonio Angelini, vice presidente provinciale dell'API e animatore dell'ente promozione e sviluppo (l'organismo che raggruppa gli imprenditori, società finanziarie ed Enti locali e che gestisce l'intera operazione).

«Abbiamo voluto dare la giusta immagine di una realtà produttiva che ha raggiunto la piena maturità e che vuole conquistare ulteriori possibilità di espansione quantitativa e qualitativa. Non abbiamo voluto dare vita ad una classica manifestazione fieristica — spiega Angelini — perché ci interessa soprattutto far uscire la Val Vibrata dal ruolo di campione statistico di uno sviluppo senza volto per affermare le capacità di un intero tessuto produttivo, i prodotti stessi. Abbiamo indovinato la formula: i consensi che stiamo ricevendo dalle delegazioni estere, le manifestazioni di apprezzamento e di stima, il riconoscimento dell'estremo grado di professionalità raggiunto nella preparazione di questo appuntamento, sono superiori alle nostre pur esigenti aspettative. Uno dei prossimi sbocchi di questo impegno sarà la creazione di un marchio di qualità che raggruppi la migliore produzione della zona, nei diversi settori di produzione».

Gaetano Talucci, vicesindaco di Nereto, è molto esplicito: «Fare un discorso di qualità significa ridurre i problemi non solo di prospettiva di questa realtà produttiva, ma anche affrontare in maniera concreta i problemi legati alla condizione operaia. Aziende senza mercato, sottoposte al ricatto delle organizzazioni di distribuzione, sono realtà che tendono ad un maggiore sfruttamento della mano d'opera e alla perenne precarietà produttiva. Un tessuto produttivo maturo consente di sciogliere anche questi nodi».

E poi il problema accennato dei crediti e delle infrastrutture. Non si tratta di invocare in astratto condizioni per lo sviluppo. Le forze ci sono, la qualità anche, non si dovrà quindi fare i conti con una ipotesi, ma con una realtà avanzata e che pone problemi avanzati.

Relazioni internazionali, supporti tecnici di livello adeguato, strutture finanziarie proiettate su questa lunghezza d'onda: queste cose gli organismi di governo regionali e nazionali dovranno fornire pena la perdita di una importante commessa. L'Abruzzo non è un'isola felice, la Val Vibrata è una zona che ha compiuto un'esperienza troppo seria per essere trascurata.

Marco Verticelli

Già versati dalle banche 50 miliardi per pagare i crediti ai bieticoltori

ROMA — La raccolta delle adesioni per l'intervento delle banche creditrici a favore del gruppo saccarifero Montesi di Padova è praticamente completata. Si è quindi di fatto formato un «pool» di istituti bancari in grado di garantire ai bieticoltori il pagamento dei crediti pregressi e il regolare svolgimento della campagna saccarifera in corso. L'intesa sottoscritta il 25 luglio con le associazioni dei bieticoltori al Ministero dell'agricoltura interessa un terzo della produzione nazionale e cinquemila addetti alla trasformazione. I primi cinquanta miliardi saranno versati dalle banche a tempi strettissimi e serviranno essenzialmente al gruppo Montesi per pagare gli arretrati ai bieticoltori. Altri 240 miliardi saranno impiegati per finanziare la campagna di raccolta che si è iniziata in questi giorni.

COMUNITÀ MONTANA ALTO CANAVESE CUORGNÈ

Avviso di licitazione privata per l'appalto dei lavori di:

a) Progetto di sistemazione della strada della Vignanuova e strada nuova di Belmonte nel Comune di Valperga.
Importo a base d'asta L. 77.592.000

b) Progetto di sistemazione della strada Lombarnero nel Comune di Canischio e strada «Case Sparse» nel Comune di San Colombano.
Importo a base d'asta L. 58.511.000

c) Progetto di sistemazione della strada Montigliano e strada Rossetto nel Comune di Pertusio.
Importo a base d'asta L. 51.291.500

d) Progetto di sistemazione della strada Carella-Gallenca e strada Tellari-Chiappignolo nel Comune di Pratiglione.
Importo a base d'asta L. 72.511.420

La gara è indetta ai sensi dell'art. 1 lettera a) della Legge 2 febbraio 1973 n. 14.

Per poter partecipare alle suddette gare è necessaria l'iscrizione all'A.N.C. per l'importo adeguato riferito alla categoria VII.

Le richieste per l'eventuale invito, redatte in carta legale e corredate del certificato di iscrizione all'A.N.C. dovranno essere inoltrate al Presidente sottoscritto entro il 10 settembre 1983.

Cuorgnè, 28 luglio 1983

IL PRESIDENTE: Enrico Colombo