La protesta dei cantieri

A Monfalcone e a Genova «No a piani distruttivi»

Gli operai in piazza - Chieste le dimissioni del presidente Fincantieri, Basilico

GENOVA — La protesta degli operai dei cantieri genovesi contro la decisione di trasferire la direzione a Trieste. Un momento della manifestazione nella sede della Regione Liguria

Dalla nostra redazione

GENOVA — La lotta degli operai, dei quadri e dei tecnici della cantieristica ligure ha ottenuto un primo risultato. Dopo mille tentennamenti, ritardi incomprensibili e sfacciati colpi di mano della direzione Fincantieri, il presidente dell'IRI Romano Prodi si è impegnato a sospendere l'esecutività della costituzione della nuova società cantieristica e delle sue principali conseguenze, cioè la chiusura del cantiere di Sestri Ponente e la decisione relativa all'insediamento della direzione generale della nuova società a Trieste.

Anche i cantieristi di Monfalcone ieri sono scesi in lotta occupando per alcune ore l'aeroporto di Ronchi e lo statale Trieste-Venezia.

Oggi pomeriggio a Roma i membri liguri del governo, i rappresentanti della Regione, del Comune e della Provincia di Genova incontreranno lo stesso Prodi per esaminare il complesso della situazione delle Partecipazioni Statali liguri. Fra le altre cose chiederanno le dimissioni del presidente della Fincantieri avvocato Rocco Basilico.

Queste le notizie al termine di un'altra difficile e tesa giornata che ha visto di nuovo alcune migliaia di cantieristi (CNR, Italcantieri, ecc.) recarsi in corteo alla sede della Regione decisi ad ottenere a qualunque costo la sospensione del blitz compiuto sabato mattina dalla direzione Fincantieri e dal suo presidente. *Ieri e l'altro ieri tutti i quotidiani* genovesi avevano sottolineato con toni drammatici il nuovo «scippo» che si stava perpetrando ai danni di questa città. Ma di nuovo ieri sindacato e lavoratori hanno voluto chiarire che la loro non è una battaglia di tipo regionalista o corporativo. Ce l'hanno con il piano della Fincantieri, con la volontà di ridurre ai minimi termini un settore strategico per l'economia nazionale, con la mancanza di obiettivi e capacità imprenditoriali dimostrata dal gruppo pubblico, con le incertezze del governo: «Il fatto è — hanno puntualizzato i sindacalisti — che noi chiediamo solo di poter discutere a bocce ferme questo piano. In questo senso c'erano stati precisi impegni del governo che la Fincantieri ha dimostrato in tutte queste settimane di volere e di potere mettersi tranquillamente sotto i piedi».

Ed è stato proprio questo l'aspetto più criticabile della vicenda. Sabato mattina a Roma, nella sede clandestina (e tuttora sconosciuta) di un albergo, un gruppo di «boiardi di Stato» aveva infatti deciso di andare avanti sulla sua strada in barba alle pressioni che, almeno ufficialmente, provenivano dai massimi livelli del governo e dal presidente del Consiglio Craxi in persona. Perciò, ieri mattina alla Regione, presenti il ministro Biondi e i sottosegretari Meoli e Orsini, il sindacato ha chiesto documenti scritti e prese di posizione certe. Nell'atrio del Palazzo della Regione gremito fino all'inverosimile di cantieristi, la segreteria regionale CGIL-CISL-UIL ha proposto un documento in sei punti chiedendo che venisse sottoscritto dalle istituzioni (Regione, Comune e Provincia), dai parlamentari presenti (Castagnola, Bisso, Schelotto e Chella del PCI; Sanguineti del PSI; Cattanei della DC, da tutte le forze politiche rappresentate, dagli stessi membri liguri del governo. Dopo lunga discussione il documento ha ricevuto tutte le firme richieste. Ministro e sottosegretari non l'hanno firmato solo per motivi istituzionali (rappresentando in fondo la controparte) ma si sono impegnati a sostenerlo a spada tratta. Il ministro Biondi ha chiesto che sulla questione si riunisca il Consiglio dei ministri, minacciando abbastanza apertamente di dimettersi qualora le cose nei prossimi giorni andassero *in modo diverso da quanto richiesto.*

Il documento chiede: l'approvazione e il finanziamento immediato delle leggi previste a sostegno della domanda nel settore, il rifiuto di ogni esecutività al piano Fincantieri compresa la questione *della sede della direzione generale da* «allocare» in base a criteri di politica industriale e «non geopolitici», il mantenimento del cantiere di Sestri Ponente nelle costruzioni navali mercantili, le dimissioni del presidente della Fincantieri Basilico, l'attivazione di un tavolo di trattativa con presidenza del Consiglio e IRI, la concessione della cassa integrazione straordinaria per i lavoratori della Compagnia Ramo Industriale e Carenanti da mesi senza stipendio e privi di altre coperture.

Massimo Razzi

Capitale Fiat, oggi Agnelli dà il via al maxi-aumento

All'assemblea degli azionisti l'approvazione dell'operazione - Nell'83 utili modesti

TORINO — Forse sarà un po' meno rituale e scontata del solito l'annuale assemblea degli azionisti Fiat che si riusce stamane sotto la presidenza di Gianni Agnelli. Nella massa dei piccoli e medi azionisti c'è infatti un diffuso malcontento e qualcuno di loro potrebbe dare battaglia (anche se a scopo puramente dimostrativo, visto che la famiglia Agnelli possiede il 33% delle azioni e un altro 20% *è controllato da banche e* gruppi «amici»). I motivi di insoddisfazione riguardano entrambi gli oggetti di questa assemblea, che è ordinaria, per l'approvazione del bilancio dello scorso anno, e straordinaria, per aumentare di sei volte il capitale sociale, da 337,5 a 2.025 miliardi di lire.

Per quel che riguarda il bilancio '83, la Fiat lo ha chiuso con un utile netto di 214 miliardi di lire, contro i 111 miliardi dell'82. Malgrado il miglioramento, è un risultato ancora modesto rispetto al fatturato e ai capitali investiti. Per giunta, una buona parte di quei 214 miliardi sono frutto della vendita di partecipazioni (l'IVI, la FINCOMAU, fabbriche del Sud America). E il risultato sarebbe stato addirittura negativo se non ci fossero stati cospicui finanziamenti dello Stato, sotto forma di cassa integrazione, fiscalizzazione degli oneri sociali ecc.

L'annuncio di aumento di capitale ha suscitato molto meno entusiasmo del precedente, attuato nell'81, e non ha impedito che in Borsa anche i titoli *Fiat subissero perdite nelle ultime* settimane. Dei 1.687,5 miliardi di aumento, 1.012,5 saranno a titolo gratuito, si tratterà cioè di un semplice trasferimento di fondi dalle riserve al capitale. Il ricorso agli azionisti per ottenere denaro «fresco» sarà di soli 675 miliardi. Una cifra in sé notevole, ma insufficiente per le necessità della Fiat. In corso Marconi infatti calcolano che la Fiat, per rimanere competitiva, dovrà investire nei prossimi tre anni almeno 8 mila miliardi di lire. Tre quarti di questa somma saranno autofinanziati, altri 675 milirdi li daranno gli azionisti e per i restanti 1.300-1.500 miliardi la Fiat dovrà tornare a indebitarsi.

La Svizzera alza i tassi ma il dollaro sale ancora

La valuta USA senza ostacoli - Verso la liquidazione della Continental Illinois

WASHINGTON — Il rialzo del tasso d'interesse in Germania (più 0,50%) non ha consentito al marco di riprendersi ed ieri ha sfiorato i 2,80 per dollaro (1722,50). Anche le banche svizzere hanno aumentato i tassi d'interesse di 0,50-0,25% a seconda delle scadenze, per trattere i depositi che rifluiscono verso il dollaro. Non sono prevedibili però effetti; a pompare potentemente è la finanza degli Stati Uniti che registra nuovi record. Le assemblee parlamentari hanno votato l'aumento del tetto per il debito pubblico statunitense che ora può salire a 1570 miliardi di dollari entro il 30 agosto (altri 53 miliardi). E dopo il 30 agosto? Ambienti finanziari mettono in dubbio la realtà della recente decisione per ridurre il deficit e prevedono che l'anno fiscale (che qui finisce ad ottobre) si concluderà con 170 miliardi di dollari di deficit. Se una drastica riduzione si farà, spetterà al presidente neoeletto deciderlo nell'85.

Il caro-dollaro continua perché non trova sostanziali ostacoli. L'indice previsionale dell'economia si è ridotto a maggio ma solo dello 0,1%; in giugno invece vengono citati dati positivi per le vendite e gli ordinativi. Due deficit finanziano l'espansione, quello della bilancia dei pagamenti è più temuto di quello interno ma si attende l'annuncio di un nuovo record. La banca centrale (Riserva Federale) avrebbe alzato le mani; ci si attende che non cercherà di far scendere i tassi d'interesse, per questo il dollaro sale.

Si va verso la liquidazione della Continental Illinois, l'ottava banca, venduta a pezzi e sovvenzionata con somme superiori al suo attivo. Invece l'accordo in extremis con l'Argentina rinvia a settembre il nuovo punto di rottura. Nuovi prestiti sono stati fatti per pagare gli interessi in scadenza, i soldi non entrano in banca ma l'insolvenza viene evitata. Sembra che i banchieri statunitensi possano andare in vacanza sotto l'ombrello dei nuovi aranglamenti. Per settembre sperano che il Fondo monetario e la Banca Mondiale sovvenzioneranno il salvataggio.

Contratto aereo, ancora ostacoli

Civilavia in agitazione da sabato: voli scompaginati?

ROMA — Il dato confortante è che la trattativa continua. C'è quindi la speranza e la possibilità che si arrivi in un tempo ragionevole alla conclusione della vertenza per il nuovo contratto del personale degli aeroporti e ci sono fondati motivi per ritenere che non si debba ricorrere a nuove azioni di lotta. Ciò nonostante il terreno su cui si svolge la trattativa si dimostra molto più accidentato di quel che non appariva inizialmente, subito dopo cioè che il ministro De Michelis aveva formulato la sua proposta di mediazione.

Mano a mano che si è andati avanti nella ricerca di definizione dei diversi istituti del contratto ci si è resi conto che le aziende andavano disseminando zeppe e ostacoli in tale dovizia da arrestare il cammino o da renderlo estremamente difficile. Una trattativa, dunque, faticosa segnata da più di una battuta d'arresto, da pause di riflessione, seguita con trepidazione e tensione dai lavoratori degli aeroporti in attesa del contratto da nove mesi e pronti a scendere nuovamente in lotta se il negoziato dovesse fallire per la rinnovata intransigenza, su diversi punti, delle aziende.

Gli incontri al ministero del Lavoro sono ripresi ieri, dopo la sospensione decisa domenica mattina quasi all'alba, e la volontà, almeno dei sindacati, è quella di tirare avanti ad oltranza sino alla chiusura del negoziato e alla sigla dell'intesa. L'esito e la durata delle trattative sono legati al comportamento che assumeranno le aziende sui problemi dei turni, dei riposi, del monte ore settimanale, dei recuperi. Alla ripresa, le distanze fra queste posizioni e le richieste dei sindacati erano ancora notevoli e non erano state sufficienti a colmarle le mediazioni dei dirigenti del ministero che seguono il negoziato in assenza del ministro De Michelis appena rientrato dagli Stati Uniti.

La tregua in atto nel trasporto aereo in attesa dell'esito del confronto al ministero del Lavoro, potrebbe «saltare» a partire da sabato prossimo, ma non ad opera dei lavoratori del settore, bensì di quelli della Direzione dell'aviazione civile (Civilavia) del ministero dei Trasporti. Potrebbero — lo hanno confermato ieri al termine di un incontro con il ministro Signorile — dare il via a «scioperi bianchi» la cui conseguenza sarebbe quella di cancellazioni e ritardi dei voli soprattutto nel pomeriggio e di notte. Contro queste forme di lotta ha preso posizione la segreteria della Funzione pubblica-CGIL (vi ha però aderito il nucleo aziendale CGIL).

È vero — dice la nota — che le ragioni del malcontento sono originate dalle «scandalose inadempienze della parte pubblica», ma non si può che essere «nettamente contrari» ad iniziative quali lo «sciopero bianco» che «sono rivolte esclusivamente contro l'utenza ed estranee alla tradizione e alla cultura della CGIL». Sono forme di lotte — aggiunge — «escluse dal codice di autoregolamentazione che gli iscritti alla CGIL sono tenuti a rispettare». La Funzione pubblica conclude auspicando che il nuovo incontro con il ministro Signorile in programma per domani «possa essere decisivo» per la composizione della vertenza.

I problemi al centro della controversia sono quelli legati alla riforma di Civilavia e alla perequazione dei dipendenti con altri lavoratori che operano nello stesso settore. Signorile nell'incontro di ieri ha prospettato alcune possibili soluzioni che saranno verificate domani. Per quanto riguarda la riforma — informa un comunicato del ministero — sono stati illustrati i «principi fondamentali» cui essa si ispira con l'obiettivo di trasformare «un comparto della pubblica amministrazione in soggetto efficiente ed economicamente attivo, sperimentando tecniche produttive e strumenti organizzativi in un campione rappresentativo della struttura statale».

Ilio Gioffredi

Industriali chimici, una sola sigla

MILANO — È nata la Federchimica. Non è un sindacato dei lavoratori, è una associazione imprenditoriale, la Federazione nazionale dell'industria chimica. È figlia dell'Aschimici, ma a differenza di quest'ultima non rappresenta solo gli imprenditori privati, ma anche quelli pubblici. Sono in totale 900 imprese con un fatturato annuo pari a 35 miliardi e 250 mila occupati. Il presidente è Gianni Varasi che, nel corso dell'assemblea costitutiva svoltasi ieri ha spiegato come sarà possibile nel futuro «una coerenza di comportamenti dal punto di vista sindacale». Che cosa significa? Che l'industria pubblica non avrà più un proprio ruolo autonomo? Luigi Lucchini ha comunque benedetto questo «matrimonio». Pubblici e privati, ha detto, hanno una cosa in comune: «La redditività dell'impresa». La Confindustria, ha annunciato poi, presenterà un proprio documento per la verifica col governo affinché ne esca «un'alleanza rafforzata».

«Chiederemo — ha ribadito Lucchini — coerenze e decisioni sulla spesa pubblica e sul fronte dell'inflazione; sulle compatibilità tra gli obiettivi fissati di inflazione e la lievitazione dei costi, compreso quello del lavoro, sia nel settore pubblico che in quello privato».

L'unione tra i chimici è stata infine apprezzata da De Michelis e Altissimo. Il prossimo passo sarà un matrimonio tra Federmeccanica e Intersind?

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC

	2/7	29/6
Dollaro USA	1722,50	1716,025
Marco tedesco	615,665	615,89
Franco francese	200,685	200,6
Fiorino olandese	546,415	545,95
Franco belga	30,277	30,259
Sterlina inglese	2320,75	2317,575
Sterlina irlandese	1884,50	1883,35
Corona danese	167,99	167,965
ECU	1376	1371,75
Dollaro canadese	1308,55	1298,25
Yen giapponese	7,22	7,211
Franco svizzero	734,475	733,925
Scellino austriaco	87,80	87,425
Corona norvegese	214,75	213,575
Corona svedese	209,665	208,925
Marco finlandese	290,91	289,66
Escudo portoghese	11,79	11,735
Peseta spagnola	10,846	10,837

Brevi

Produzione, migliora in maggio

ROMA — Gli ultimi dati statistici dicono che è ancora «ripresa» ma certo il facile ottimismo dei mesi scorsi si è molto moderato. Dopo i numeri sulla produzione industriale di aprile, che avevano fatto segnare un netto calo, ieri sono arrivate le cifre di maggio: l'Isco sostiene che la «flessione» accusata il mese scorso è stata riassorbita e che in queste ultime settimane le fabbriche hanno ripreso a produrre con discreti «ritmi di crescita». Certo il tasso di aumento non è più quello dell'inizio dell'anno, la ripresa è decisamente più moderata.

Agusta: intesa sulla cassa integrazione

ROMA — Svolta positiva della vertenza per l'applicazione della cassa integrazione speciale al gruppo Agusta. Alla ripresa delle trattative, che erano state interrotte il 15 maggio scorso, si è giunti ad un'intesa di massima tra la delegazione sindacale e quella aziendale. Le più importanti conquiste riguardano la rotazione della cassa integrazione e la possibilità di sperimentare, a partire dall'85, i contratti di solidarietà.

Giacimento di gas a La Spezia

LA SPEZIA — Nella campagna sarzanese è stato casualmente scoperto un giacimento di gas naturale. È venuto alla luce ieri durante gli scavi per un pozzo, sulla sponda sinistra del fiume Magra. Ora un'équipe di tecnici della Snam è stata incaricata di verificare la qualità e quantità del giacimento.

Bloccato il fondo Europrogramme

Il riscatto delle quote del fondo comune d'investimento «Europrogramme», normalmente ottenibile a richiesta, è stato bloccato fino al 31 ottobre dal consiglio federale delle banche svizzere «per facilitare la trasformazione da fondo di diritto svizzero in fondo di diritto italiano». La mossa degli svizzeri, i quali avevano i doveri di vigilanza sul fondo che ha sede a Lugano, ha lo scopo di buttare la patata bollente nelle mani delle autorità italiane.

Boom delle polizze «vita» ma qualcuno chiede protezioni per le compagnie

ROMA — L'Istituto nazionale delle assicurazioni ha superato persino le «Generali» realizzando un incremento del 28,4% nella raccolta di polizze vita (405 miliardi). Anche le altre grandi compagnie vanno forte: Generali più 25,7%, SAI più 22,4, RAS più 22,6%. Le compagnie profittano della crisi del sistema previdenziale obbligatorio e del fatto che la polizza «vita», a differenza di altri impieghi di risparmio aventi eguale o maggiore interesse sociale, è detraibile dalla dichiarazione dei redditi fino a 2,5 milioni di lire all'anno.

Nelle assicurazioni «danni» c'è invece una stagnazione: l'INA registra un incremento del 12,9%, *inferiore all'inflazione* dell'anno trascorso; le Generali del 13,8%. C'è un riflesso della stagnazione dell'economia in generale ma anche di scarse capacità innovative delle compagnie. Imprese con maggior dinamismo, infatti, registrano ritmi di espansione notevole anche nei «rami danni», come nel caso di «Unipol» che registra incrementi attorno al 25% in questa area di rischi.

Preoccupanti le posizioni politiche che ne derivano da parte di alcuni esponenti delle grandi compagnie. Il presidente delle Generali, Enrico Randone, parlando all'assemblea di bilancio ha chiesto delle contropartite all'eventuale apertura del mercato italiano alle compagnie della Comunità europea chiedendo che «il processo di liberalizzazione avvenga in termini globali e maturi contestualmente all'armonizzazione di tutti gli aspetti che in varia misura incidono sull'esercizio dell'attività assicurativa: dal regime fiscale alla disciplina del rapporto contrattuale tra assicurato e assicuratore, alla legislazione del controllo». Randone chiede che vengano tolti alle compagnie «i consistenti vincoli nelle norme che regolano la struttura degli investimenti *nonché nelle* disposizioni di carattere valutario che limitano i movimenti di capitali». Il presidente dell'INA, Antonio Longo, commentando il bilancio ha detto che «il cammino da compiere è ancora lungo» per assicurare dei rendimenti alle polizze vita, ma riguardo al margine di solvibilità previsto dalla normativa della Comunità europea (non ancora introdotta) l'istituto non ha problemi avendo accantonato riserve tre volte superiori. L'utile portato a bilancio dall'INA è di 28 miliardi.

«Meno tetti agricoli e più associazioni di produttori»

La relazione di Rossi al convegno del CENFAC - Barca: non si può programmare senza dare il giusto peso al ruolo dell'associazionismo

ROMA — Il ministro dell'agricoltura Pandolfi ha promesso ripetutamente che entro il prossimo 31 agosto presenterà il Piano agro-alimentare nazionale. C'è molto scetticismo nel mondo agricolo sul mantenimento di questo impegno, tanto più che l'elaborazione di questo piano (che dovrebbe prefigurare il futuro della nostra agricoltura per i prossimi anni) avviene nel chiuso degli uffici del ministero con nessun contatto con il mondo della produzione.

In mancanza di punti di riferimento precisi, di una programmazione reale, e di una politica nazionale che si contrapponga alla grave decisione della CEE, l'agricoltura italiana sta attraversando una fase estremamente difficile. «La politica agraria nazionale — ha detto Afro Rossi segretario generale del Centro nazionale forme associative e cooperative (CENFAC), aprendo il convegno sul ruolo delle associazioni dei produttori agricoli — rimane nel limbo dell'ordinaria amministrazione e subisce passivamente le decisioni della CEE nelle quali si intrecciano orientamenti e provvedimenti contraddittori: un pericoloso miscuglio di proclamazioni liberiste e di pratiche dirigistiche che accentuano la confusione e l'anarchia del governo dell'economia e dell'agricoltura».

In una realtà come quella italiana, caratterizzata dalla frammentazione e dalle piccole dimensioni delle aziende agricole, l'aggregazione dell'offerta per un corretto rapporto fra agricoltura e industria di trasformazione si fa sempre più indispensabile. Ma i ritardi in questa direzione sono notevoli e non certo per colpa dei produttori agricoli.

A sei anni dall'approvazione di un regolamento della CEE sul ruolo delle associazioni di produttori, il governo italiano deve ancora completare gli adempimenti attuativi di una legge nazionale che recepiva e integrava il regolamento della Comunità e alla Camera ancora si discutono le proposte di legge per la disciplina degli accordi interprofessionali fra agricoltura, industria e utilizzatori commerciali.

Un ritardo gravissimo, reso ancora più drammatico dalle recenti disposizioni comunitarie di bloccare la produzione italiana del latte ai livelli del 1983. Nonostante questo ritardo — come è stato rilevato al convegno del CENFAC — l'associazionismo in agricoltura è una realtà che pesa nell'organizzazione della produzione sia nei rapporti contrattuali in molti settori, come delle barbabietole da zucchero, dell'ortofrutta, degli agrumi, delle olive, del latte, dei cereali, dell'uva, del tabacco, spesso operando in stretta intesa con il movimento cooperativo. Il valore della produzione agricola contrattata è valutabile in migliaia di miliardi. Per contare di più l'associazionismo in agricoltura dovrebbe darsi forme unitarie o quanto meno operare, come in parte sta già avvenendo, sulla base di interessi comuni. Il pluralismo — ha detto Afro Rossi — non può essere inteso come frammentazione.

Compiti sempre più importanti stanno di fronte alle associazioni dei produttori agricoli e anche per questo è inammissibile che il ministro Pandolfi pensi di varare un piano agro-alimentare senza il loro contributo di idee e di proposte, così come ignora le organizzazioni professionali. Lo ha rilevato, nel suo intervento al convegno del CENFAC, il compagno Luciano Barca, responsabile della sezione agraria del PCI. Non si può programmare, ha detto Barca, ignorando il ruolo fondamentale dell'associazionismo. Lo Stato deve fare la sua parte e nessuna associazione privata può sostituirsi allo Stato. Ciò che contestiamo con la massima fermezza è la decisione del governo di accettare le misure della CEE che stabiliscono quote fisiche di produzione. Questo è avvenuto per lo zucchero e, in modo ben più grave, per il latte. Lo Stato non può stabilire coattivamente dei tetti di produzione fisica mettendo in atto un terribile sistema di sanzioni e di controlli per chi supera le quote. Se questo accadesse per le automobili o per qualunque altro prodotto industriale (l'acciaio costituisce una eccezione del tutto particolare) ci sarebbe una giusta reazione non solo dell'industria ma anche della cultura economica.

Noi ci auguriamo — ha aggiunto Barca — *che le forze* di ispirazione liberale — si rendano conto del pericolo delle decisioni della CEE accettate dal governo italiano e combattano contro di esse una ferma battaglia. Sono decisioni molto simili a quelle che hanno portato al fallimento economico in molti paesi dell'Europa orientale, e che costituiscono una minaccia per tutti, perché possono essere estese a altri prodotti agricoli. Di fronte ad una situazione tanto drammatica, il ruolo delle associazioni dei produttori agricoli assume grande rilevanza, non solo per organizzare l'offerta dei prodotti, ma anche la domanda di servizi e di ricerca scientifica quanto mai necessaria per la nostra agricoltura che oggi è sempre più dipendente da scelte e da interessi di paesi stranieri.

Bruno Enriotti

Casco in moto: sì ma senza penalizzare le aziende

La posizione FLM esposta a Milano - Il rischio vero: fare una legge insufficiente per la sicurezza e negativa per la produzione

MILANO — Casco sì, casco no. Nell'ondata di polemiche, anche strumentali, che stanno accompagnando il varo della legge che rende obbligatorio il casco per i motociclisti, è entrato in campo anche il sindacato con un robusto pacchetto di proposte. La FLM, nel corso di una conferenza stampa tenuta ieri a Milano, ha reso nota la propria posizione sull'argomento. Una posizione che, criticando il modo con cui si è giunti alla discussione in sede parlamentare, tiene conto anche dei problemi inerenti al settore dell'industria motociclistica.

Secondo il sindacato il rischio è di varare una legge insufficiente per la sicurezza dei motociclisti che nel contempo scoraggia l'uso delle due ruote e aggrava le difficoltà in cui si dibatte già da tempo il settore.

La FLM ha presentato alcune settimane fa un documento al ministero dei Trasporti, il cui contenuto è stato illustrato da Antonio Andreola, responsabile del settore moto. «Il casco dovrà sì essere obbligatorio, in quanto costituisce un elemento di sicurezza insostituibile — ha detto il sindacalista — ma con delle precise limitazioni selettive». Obbligatorio, cioè, per chi va in autostrada, e qualora si proceda a velocità superiore ai 50 km. orari; dai 14 ai 16 anni per la guida dei ciclomotori; dai 16 ai 18 anni per la guida dei motocicli fino a 125 cc. Ma non basta. Il documento della FLM propone di abbassare l'età per ottenere la patente di categoria «A» dai 16 ai 14 anni, «perché è sbagliato circolare in motorino senza essere tenuti alla conoscenza della segnaletica»; l'istituzione di esami di idoneità pratica per chi ha più di 60 anni; l'obbligatorietà, oltre che del casco, anche degli specchietti retrovisori e degli indicatori di direzione per tutti i tipi di motocicli. Così come è pure opportuno specificare quali tipi di caschi siano omologabili, cioè idonei a proteggere l'individuo, piuttosto che essere inutili strumenti di tortura.

Con questa proposta, in definitiva, si vuole creare una legge selettiva e sensata che non sia frutto di un'ondata emozionale e che possa evitare anche le ripercussioni sul settore. Un settore, come ha specificato il segretario regionale della FLM, Vito Milano, in crisi, di cui la vicenda Piaggio, con 3150 lavoratori in cassa integrazione, è il caso emblematico.

«L'Italia, con la sua produzione che nel 1983 è stata poco meno di 900.000 veicoli, è la seconda produttrice mondiale dopo il Giappone (ma il gap è enorme: 4 milioni 800 mila veicoli prodotti dai nipponici), e addirittura la prima per quanto riguarda gli scooter». «Questo — ha affermato Milano — in una situazione mondiale di declino del settore e di aumentata aggressività dei giapponesi in *coincidenza con le misure* protezionistiche varate a suo tempo negli USA».

In Italia l'industria motociclistica conta circa 30.000 addetti (oltre 60.000 considerando le industrie dell'indotto e la *rete distributiva*), per cui la FLM chiede al Governo un intervento in sede comunitaria per una maggiore commercializzazione in Europa dei nostri prodotti. «Chiediamo anche — ha proseguito Milano — l'introduzione in Europa, ed in particolare in Italia, di un aumento anche temporaneo dell'IVA sulle moto importate». «Agli industriali — ha concluso il sindacalista — chiediamo invece di essere meno individualisti e più disponibili alla cooperazione per sfruttare meglio gli impianti di produzione italiani, tecnologicamente all'avanguardia».

Roberto Scafuri

CITTÀ DI SETTIMO TORINESE

10036 SETTIMO TORINESE (TORINO) ITALIA

UNITÀ OPERATIVA ECONOMATO

Avviso di licitazione privata ai sensi della Legge 30/3/1981 n. 113 e successive modificazioni per la fornitura di circa 800 pasti caldi giornalieri confezionati in contenitori multirazioni per la refezione scolastica nelle scuole elementari a tempo pieno distribuiti su 8 centri e di circa 300 pasti per le scuole materne distribuiti su 6 centri per l'anno scolastico 1984/85.

IMPORTO A BASE D'ASTA: L. 598.030.000 oltre IVA

L'appalto si terrà mediante licitazione privata ai sensi della Legge 30/3/1981, n. 113 e successive modificazioni.

Informazioni su deliberazione, capitolato, relazione tecnica e documenti complementari presso il Servizio Economato - Piazza della Libertà, 4 - Settimo Torinese - Tel. (011) 8003535.

Le domande di partecipazione, in lingua italiana, su carta bollata, dovranno pervenire ai sensi dell'art. 6 lettera b) Legge 113/81 entro il giorno 19 luglio 1984 all'«UFFICIO PROTOCOLLO GENERALE DELLA CITTÀ DI SETTIMO TORINESE» - Piazza della Libertà, 4 - 10036 Settimo Torinese - (TORINO) - ITALIA, a mezzo posta ovvero in «corso particolare».

Possono considerarsi imprese riunite o che dichiarino di volersi riunire ai sensi e con i requisiti e le modalità di cui all'art. 9 della legge 113/81.

Nelle domande di partecipazione alla gara dovrà risultare sotto forma di dichiarazione successivamente verificabile quanto segue:

— possesso dei requisiti di cui all'art. 3 Capitolato Speciale d'Appalto;

— che i concorrenti non si trovino in alcuna delle condizioni elencate nell'art. 10 della Legge 113/81.

L'aggiudicazione avverrà in base al criterio di cui all'articolo 15 lettera b) della Legge 113/81, secondo quanto previsto dal Capitolato Speciale d'Appalto.

Il presente avviso è stato spedito all'Ufficio Pubblicazioni della Comunità Europea in data odierna.

Settimo Torinese, il 25 giugno 1984.

IL SINDACO
Tommaso Cravero