

Caserta Olivetti Indesit, casi nazionali

DAL NOSTRO INVIATO
VITO FAENZA

CASERTA. Le vicende dell'Indesit - dell'Olivetti di Marcellino sono venute nazionali. La situazione non è risolvibile con altri interventi assistenziali, ma con un provvedimento che porti alla reindustrializzazione dell'area aversana e del Casertano, zone adatte a modello solo qualche anno fa, ma che nel corso di questi anni hanno visto distruggere il proprio apparato produttivo. Oggi nell'area aversana - ha denunciato Amedeo Marzoli della federazione comunista, nel corso di un'iniziativa pubblica del Pci sulla situazione in queste due fabbriche - ci sono 38 mila disoccupati, quasi il 30 per cento della popolazione attiva. Sempre in quest'area non ci sono solo i 2500 cassintegrati dell'Indesit, ma vi è concentrato ben il 65 per cento delle ore di cassa integrazione erogate nell'intera provincia di Caserta. È evidente quindi che il problema non è quello di prolungare interventi di garanzia del salario - ha ricordato Vincenzo Sgavo, operaio dell'Indesit - quanto quello di trovare un canale per poter procedere alla reindustrializzazione della zona, considerato anche che il 65 per cento dei cassintegrati hanno un'età fra i 27 e i 38 anni.

Il 24 novembre prossimo i lavoratori dell'Indesit si troveranno a Roma per una manifestazione nella quale vogliono chiedere appunto risposte concrete che il governo finora non ha voluto dare. Quelle finora concesse dal ministro Battaglia - ha affermato l'on. Gianni Ferrara del Pci - sono indegne ed incolorose perché non vanno alla radice del problema e non risolvono nulla. In quest'area non esiste solo un problema occupazionale, esiste anche quello di un intervento atto a creare un tessuto sociale ed economico che si opponga al dilagare dei poteri criminali che - ha ricordato il dipendente dell'Olivetti Antonio Cantone - uccide, ruba, ma riesce anche ad infiltrarsi negli enti locali.

Antonio Bassolino, della Direzione nazionale del Pci, ha affermato che bisogna guardarsi dai facili unanimismi di facciata su queste questioni e ha proposto dunque di chiamare al confronto, proprio il giorno della manifestazione, le forze politiche democratiche, attraverso i gruppi parlamentari di tutti i partiti assieme alle direzioni nazionali, in modo che si parli qui e a Roma sempre lo stesso linguaggio.

Nuove tecnologie e nuovi modelli operativi I casi di Genova e di La Spezia Un seminario organizzato dal Pci lancia l'allarme: rinnovarsi o subire il declino

Dalla Liguria la sfida del porto automatizzato

Tecnologie elettroniche e operatore unico, in grado di seguire la merce da porta a porta in ogni angolo del mondo: sono questi i nuovi «spettri» che si aggirano per i nostri scali marittimi. Secondo il Pci ligure, o i processi di innovazione assumono un ruolo centrale nella battaglia politica, o un intero sistema socio-economico verrà spazzato via. I materiali «rivoluzionari» di un seminario genovese.

PIERLUIGI GHIGGINI

GENOVA. Metalliche, imponenti, cablate, appartengono da qualche tempo al panorama delle città marittime liguri. Eppure a Genova e alla Spezia la maggior parte della gente non sa che esse segnano l'avvio tormentato ma irreversibile di una rivoluzione elettronica che cambia radicalmente traffici e porti. Sono le gru dei terminal containers di Calata Sanità (Genova) e del Molo Fornelli (La Spezia): i primi terminal italiani governati dal computer, progettati per realizzare elevate velocità di carico e scarico con un ridotto numero di uomini a bordo e in banchina.

Dunque le sorti dei nostri porti, già segnate dalla concorrenza nordeuropea, sono di colpo diventate luminose e progressive? Insieme a queste

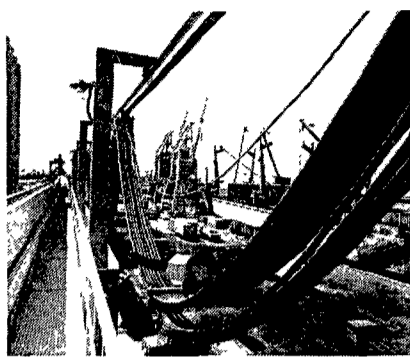
modernissime strutture ha fatto il suo ingresso in scena una nuova figura di imprenditore, il cosiddetto «operatore unico» in grado di coordinare nave, treno e autotreno e perciò di curare la consegna della merce «door to door», porta a porta, dal magazzino del venditore all'ufficio dell'acquirente, anche se il separato dei deserti e oceanici. Prototipo di questo operatore è Angelo Ravano (Contship, Costa Containers Lines, Intermodale Italia, una banca in Inghilterra), padrone del terminal di Mole Fornelli.

Così, mentre a Roma un ministro continua una personale quanto anacronistica battaglia contro le compagnie portuali, a filo di banchina avvengono processi che di colpo fanno invecchiare politiche, atteggiamenti, promesse e compromessi. Cos'è la crisi delle case di spedizione che chiudono e licenziano a tutto spagno, se non il sintomo traumatico di queste trasformazioni? Si apre un serio problema di governo dei processi di innovazione, i quali rischiano di fare scempio di un eccelsa tessuto socio-economico consolidatosi nei secoli, eppure ancora ricco di potenzialità e di sapere.

Il Pci è, almeno per ora, l'unico partito ad essersi cimentato con questi problemi, e lo ha fatto con un seminario su «Innovazione tecnologica e governo della portualità» organizzato dal Comitato regionale ligure e i cui materiali sono stati pubblicati in questi giorni dall'agenzia «Parcomiti».

Il manager Mario Quocchi (coordinatore del gruppo di lavoro sulla portualità), Sergio Micheli, Lucio Rouvery, Luigi Barone e il parlamentare europeo on. Angelo Carosino hanno affrontato i temi cruciali dell'intermodalità e dei cambiamenti che investono le singole categorie, dell'efficienza delle tecnologie applicate a Genova e alla Spezia, delle infrastrutture e degli impianti terminali (interporti lontani dal mare), delle politiche comunitarie.

Il seminario ha messo in



molto probabile che l'innovazione fissa per travolgere l'esistente, e che sulle macere di migliaia di realtà produttive sorga l'operatore «monopolista» dell'intermodalità.

È questo, secondo Lucio Rouvery, il nodo politico «non risolto» del futuro assetto portuale. Il caso del Molo Fornelli della Spezia è emblematico: qui la Contship è sbarcata con le migliori tecnologie (macchine e software) e gestisce in regime privatistico un terminal da 150 mila container/anno, che attrae traffici da tutto il mondo. Ci riesce grazie alle tariffe più basse, ma soprattutto al fatto che Ravano-Contship è un operatore unico, capace di seguire la merce «door to door» su scala planetaria, e quindi in grado di levare ossigeno ai piccoli operatori settoriali. «Se si vogliono evitare soluzioni di questo tipo a Genova e altrove - ha sostenuto Rouvery - bisogna che tutti, agenti, spedizionieri, compagnie, società operative, enti portuali trovino una strategia di convenienze, e ognuno per la sua parte faccia i conti con la sua parte faccia i conti con la trasformazione cui dovrà assoggettarsi».

Perché già oggi la struttura Contship dimostra di funzionare, pur con pochissimo spazio a terra, mentre quella di Calata Sanità non riesce a realizzare performance altrettanto brillanti (anche se i primi risultati, cinquantamila container, non mancano). Gestito da una società controllata dal consorzio pubblico, e in base a un travagliato accordo con compagni e utenti, il terminal genovese accusa problemi di messa a punto delle tecnologie, ma soprattutto sconta tutte le lenienze della burocrazia doganale, le anomalie dell'autotrasporto, la mancanza di un valido raccordo ferroviario con la rete nazionale (del resto quello delle ferrovie è un problema generale...), le difficoltà di collegamento fra un segmento e l'altro del ciclo trasportistico.

La conclusione è cruda: «Strategie di nicchia nel medio periodo non sono possibili, e se continuano all'ossessione le opportunità che forse ancora oggi si offrono al porto di Genova». Come dire: o i soggetti portuali si rinnovano davvero e agiscono rapidamente insieme, oppure l'avvento dell'operatore unico privato, dentro e fuori lo scalo, sarà inevitabile. Oppure sarà decretata la fine delle città portuali come centri propulsori del trasporto merci, con il trasferimento delle funzioni più pregiate verso l'interno. In ogni caso, a questa sfida nessuno può più sottrarsi.

L'Italia imita il Beaujolais Guerra alla Francia ma a colpi di vino novello

Il vino «novello» vuol competere con il Beaujolais sui mercati internazionali. Centoventuno produttori italiani si sono riuniti a Vicenza in occasione della prima rassegna dei «novelli» per definire la strategia contro i cugini d'oltralpe. Il business è ghiotto: almeno 270 miliardi lo scorso anno. E il mercato è in forte espansione. Tuttavia c'è una palla al piede: le carenze della legislazione.

DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESTATO

VICENZA. «Il Beaujolais nuovo est arrivò» da giovedì scorso non c'è ristorante, trattoria o enoteca di Francia che non annunci ben in vista all'ingresso o sui menù l'arrivo del primo vino della stagione. È un noto quello del défilé del Beaujolais, che si compie puntuale ogni anno il terzo giovedì del mese di novembre. Una gran festa che accomuna l'intera Francia per lanciare un prodotto ormai conosciuto in tutto il mondo, ma soprattutto per celebrare l'apoteosi di un successo commerciale e di marketing senza precedenti in campo vinicolo.

Infatti, fino agli inizi degli anni Sessanta il Beaujolais nouveau non esisteva nemmeno. Fu quasi per scommessa che alcuni imprenditori buttarono sul mercato un vino «appena nato», costruito artificialmente facendo fermentare le uve in un ambiente saturo di anidride carbonica. Si ottenne un prodotto poco duraturo (a fine gennaio non si può più bere) ma che ebbe un successo sorprendente. Il suo gusto fruttato tra il lampone e la fragola, il sapore fresco e la composita leggera piacquero. Fu così che un tentativo casuale si trasformò in un business colossale. Il mercato è infatti letteralmente esploso, per di più in un momento di calo dei consumi vinicoli. Si calcola che il giro d'affari per i «novelli» si sia aggirato lo scorso anno attorno ai 270 miliardi. Per i francesi, gran protagonisti, un grosso colpo: il 91% del Beaujolais nouveau viene infatti esportato.

E in Italia? In Italia prima siamo stati a guardare, poi ad importare (lo scorso anno 600 mila bottiglie, il 57% in più del 1986), infine a cercare di imitare. Prima con titubanza, poi con più sicurezza i produttori di vino hanno scoperto il «novello», ribattezzato in Italia «novello». Ufficialmente sono 121 le cantine che in Italia lo producono. Ma la lista si allunga di giorno in giorno. Il business si comincia ad intravedere anche da noi, pur se il mercato è ancora asfittico: la produzione italiana, primo paese vinicolo al mondo, è di appena il 6% della produzione mondiale. Ma se nel 1986 si sono prodotte 5 milioni sono state 7 milioni 270 mila. Ancora poche rispetto ai 110 milioni dei francesi ma almeno la sfida al Beaujolais è stata lanciata. L'annuncio ufficiale è stato ieri a Vicenza in occasione della prima mostra nazionale dei vini novelli.

Ma non sarà facile scalzare il Beaujolais. La forza del francese sta soprattutto in una accurata difesa dell'immagine del prodotto, in una capillare penetrazione distributiva (le vendite avvengono su prenotazione), e in una aggressiva penetrazione commerciale. Noi siamo lontani anni luce. Soltanto adesso i produttori cominciano ad organizzarsi per superare concorrenza deleteria (sono fresche di nascita due associazioni di settore). Ma quel che manca, al contrario di quel che avviene in Francia, è soprattutto una legislazione di tutela. Ad esempio, da noi può definirsi «novello» qualunque vino da tavola purché sia imbottigliato nella purezza dell'anidride carbonica. La confusione, è chiaro, regna totale. Inoltre non vengono fissate date né per l'inizio né per la fine della commercializzazione (nei ristoranti se ne vedono di tutti i colori), ed inoltre non è ancora evidente su che nicchie di mercato verrà collocato il prodotto italiano.

La Calabria cerca un futuro telematico

ALDO VARANO

CATANZARO. Il Piano Calabria-telematico deve costituire un'occasione per modificare la qualità dell'intervento straordinario nella regione. Si tratta di passare da un intervento di tipo assistenziale, con forti componenti di controllo politico, ad uno capace di mettere in moto processi produttivi che incidano sulle strutture economiche, sociali e burocratiche calabresi. Obiettivo: attenuare il divario, fino ad oggi cresciuto, tra la nostra regione ed il resto del paese». Lo ha sostenuto Nicola Adamo, della segreteria regionale del Pci, al convegno con cui i comunisti calabresi hanno rilanciato la necessità di realizzare rapidamente il piano telematico calabrese. Si tratta di un piano per informatizzare gli uffici regionali, le unità sanitarie locali e settori dell'amministrazione centrale, dal catasto alla giustizia. Inoltre, vengono previsti massicci interventi nel settore della ricerca, della telematica e della formazione applicata all'informatica e alla telematica. È un settore in cui la Calabria «parte in pole position, nel senso - ha spiegato

l'ing. Paolo Emilio Manacorda - che qui esistono conoscenze uguali a quelle che esistono nel resto del paese».

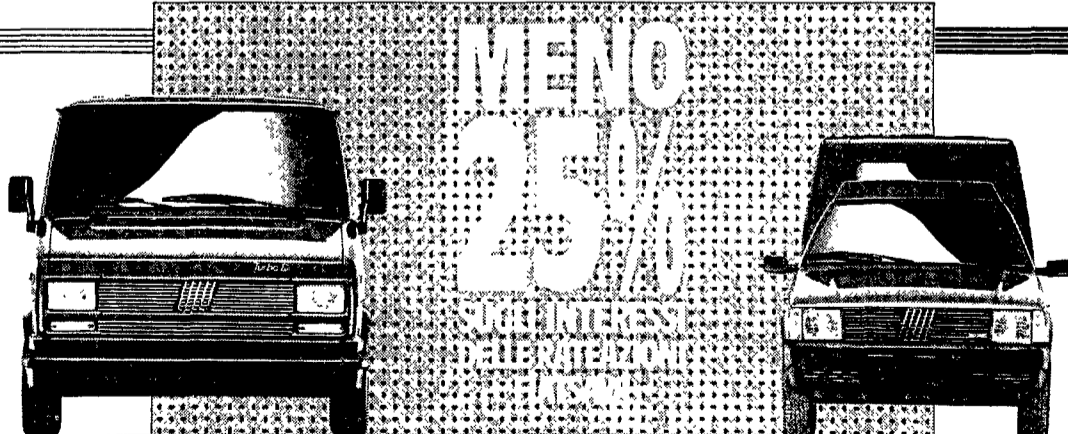
Il piano - ha ricordato Sergio De Julin, presidente del Crai e deputato della Sinistra indipendente - è proposto dall'Iri, è stato elaborato interamente da tecnici e strutture scientifico-professionali calabresi. L'investimento complessivo previsto ammonta a oltre 700 miliardi. Il Cipe ha già finalizzato la prima tranche con 310 miliardi. Un primo finanziamento che darà lavoro a 450 giovani tra diplomati e laureati, mentre a finanziaria

regionale al consorzio Telcal (Intersiel, Sip, Italekna, tutte società irizzate) che dovrà gestire il piano. «Sarebbe infatti assurdo - ha avvertito Franco Politano, vicepresidente comunista della giunta regionale - che l'ente destinato ad utilizzare i servizi del piano non abbia nel e sul consorzio che lo realizza una presenza di controllo e di indirizzo».

Rispetto alla localizzazione degli interventi, su cui nei mesi scorsi vi è stata una polemica, è stato sollecitato un riequilibrio compatibile con le esigenze tecnico-specifiche che gli obiettivi del piano presentano. Pino Soriero, segretario regionale del Pci, concludendo il convegno ha sottolineato che «è merito di questa fase politica, di questa giunta regionale di sinistra se finalmente il piano telematico diventa argomento concreto di discussione tra forze politiche, imprenditoriali e sindacali. Il Pci chiede che si firmi subito la convenzione tra Regione, Telcal ed Agensud per sperimentare davvero una nuova qualità dell'intervento delle Partecipazioni statali nel Mezzogiorno».

RISPARMIO, QUINDI GUADAGNO.

Se vi piace guadagnare, novembre è il mese giusto per investire nelle macchine da reddito più apprezzate dagli specialisti: i veicoli commerciali Fiat. Sono già un investimento di per sé, ma a novembre vi offrono il sistema più sicuro per guadagnare ancor prima di lavorare. Infatti, sino al 30 chi sceglie un veicolo commerciale Fiat beneficerà di una riduzione del 25% sull'ammontare degli interessi delle rateazioni FIATSAVA. Cioè, milioni. Quanti? Vediamo il caso del Ducato Furgone 14 quintali, ad esempio. Qui il risparmio è di L. 1.910.000. In contanti basta Iva e messa in strada. Il resto lo pagherete poi, mentre lui lavora e rende, in 35 rate mensili da L. 740.000 caduna. Una bella partenza, non c'è che dire. Quel che rimane invece da dire è che il 30 novembre fa presto ad arrivare. Perciò fate presto a decidere. I campioni del trasporto leggero vi stanno aspettando presso Concessionarie e Succursali Fiat: il risparmio è già a bordo. **FIAT**



GRANDI VANTAGGI FINO AL 30 NOVEMBRE PER CHI SCEGLIE I VEICOLI COMMERCIALI FIAT.

Speciale offerta valida su tutta la gamma dei veicoli commerciali Fiat disponibili per pronta consegna. Offerta non cumulabile con altre iniziative in corso e valida sino al 30 novembre 1988 in base ai prezzi e ai tassi in vigore all'11/11/88. Per le formule Sava occorre essere in possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesti.