

**Secondo i sindacati il governo ha grosse colpe**  
**Previsioni nere sui negoziati**  
**per i rinnovi dei contratti**

ROMA — «Abbiamo una dei pesanti averni possibili... fra sindacati, imprese e cogli di almeno del contributo produttivo il governo sia deciso nell'industrial un suo deciso albi per non firmare i contratti di lavoro». Le pesanti accuse vengono da due sindacalisti, il segretario nazionale degli edili, Vittorio Giorgi, e il segretario generale del metalmeccanico, Franco Bertoglio. Più o meno esplicitamente si fanno previsioni nere sulle trattative per i rinnovi dei contratti che negli imprenditori per i metalmeccanici delle industrie private è per gli edili, nonostante la volontà dei sindacati di «chiudere allo sciopero» gli imprenditori per arrivare alla stretta finale. Prima di abbandonarsi ad ottimismo, infatti, la Confindustria non ha nessuno di voler vedere chiaro negli anni che risulterebbero dalle imprese con il ventaglio aumenti del contratto di previdenza.

«Ma le assemblee tenute nelle fabbriche negli ultimi giorni sono per i sindacati un indicatore chiaro della loro di esasperazione delle basi», gli industriali — di dice Bertoglio — «non possono scherzare con, con il contratto migliorativo della situazione economica, con un numero dei prezzi, facciamo fatica a tenere i lavoratori ancorati alle 22 mila mensilità di aumento ritenute dai chinesi, che 15 giorni fa erano ancora accettabili».

Allora si va verso la rottura delle trattative? «Questo che è certo — dice Bertoglio — è che si va ad una drammaticizzazione della lotta», in altre parole a fronte di scioperi articolati e spinte al blocco delle merci. Il sindacalismo è però convinto che la Federmeccanica «ha lo spazio per far più contare la limitativa sui problemi come gli invecchiamenti, l'impadronimento, l'orario di lavoro», — dopo 4 mesi di lotte dobbiamo avere qualche risultato».

Stessa intenzione di «toppare il rilancio della lotta» da parte di Giorgi, se l'Ance non darà segni concreti di voler chiudere la vertenza. Per il contratto degli edili, ma stati risolti vari punti, questa prospettiva è meno difficile, visto che erano della piattaforma. Anche a questo lavabo, però — secondo i sindacati — ancora per pesanti condizionamenti sistemici (Confindustria che vuole tenere allineati gli imprenditori a governi). Per questo Giorgi ritiene che «dopo la crisi e con inestinguibile spogliazione fiscale e reddituale, le sortite degli ultimi giorni sul congelamento della scala mobile o sugli aumenti degli oneri previdenziali sono in attesa all'incontro governo-sindacati del 6 aprile, ma nessuno di bloccare alcune trattative che potrebbero altrimenti avviarsi ad una soluzione positiva».

Alla luce di queste considerazioni la Confindustria sembra voglia migliorare l'occasione dell'iniziativa fissata per oggi con il ministro della Sanità, per discutere anche il problema dei contributi sociali.

**Bruxelles tratterà**  
**per le importazioni**  
**di cotone dagli Usa**

ROMA — E' improbabile, secondo alcuni industriali del cotone, che a fine marzo la Commissione europea decida di prendere misure restrittive contro le importazioni di cotone di provenienza dagli Stati Uniti, sulla via un intervento transitorio e dato anche per scontato, sulla forma di una trattativa congiunta con le autorità americane per limitare in qualche modo la concorrenza della cotone d'oltreoceano.

**Gli aerei a singhiozzo**  
**quasi impossibile volare**

ROMA — Da una settimana l'aereo è affidato al caso, meglio alla possibilità di un qualche volo per fortuna. E' iniziato con questa settimana la stagione del prelievo di terre e di colture, alla Fiat Cgil-Cil-Cil, che ha fissato un «pacchetto» di 8 ore di astensione dal lavoro, anziché per provavia. Gli effetti pratici della protesta sono assai più pesanti di quelli di uno sciopero nazionale, sia perché il margine di provavia all'utenza diventa in questo caso quasi impossibile, fuggi sbloccato proutabile decise per conto suo quando effettuare lo sciopero o per quanto ari, sia perché la protesta investe un meccanismo complesso che fa in crisi anche le blocchi solo in parte, insomma se il Roma non c'è scappano più succedere che il viaggio aspetta ore a Fiumicino per un aereo fermato

su altra località dove lo scalo però il in cura. Le Fiat giustificano la durezza della lotta con il fatto che la vertenza per il momento è ancora da 15 mesi e che il governo si è sottratto alle sue responsabilità non facendo la sua parte di mediatore, con una ipotesi di soluzione che ormai le parti sono pronte ad accettare. La vertice è anche che con il prelievo della vertenza il sindacato confederale (che rappresentava non solo i piloti ma categorie operai e interclassista) non riusciva a «tenere» la linea.

**Eni, pochi**  
**investimenti**  
**ma molte**  
**critiche Psi**

ROMA — L'Eni sembra nell'anno in corso investimenti per 80 miliardi, secondo quanto ha annunciato venerdì il presidente Sette alla prima riunione del comitato di coordinamento e gestione del Ente. Gli investimenti maggiori — 373 miliardi di lire — saranno destinati alla chimica (Apie). Vengono quindi la ricerca e produzione mineraria, di idrocarburi e uranio e la vendita di prodotti petroliferi (Agip), con 30 miliardi, il trasporto di idrocarburi e la vendita di gas (Sogas), con 183 miliardi, e i montaggi (Sapiem) con 12 miliardi, la microelettronica (Nuova Ptenem), 50 miliardi (Industria) (Snamprogetti), 1 miliardi, e la ricerca nucleare (Agip Nucleare), 2 miliardi. Un piano speso è in preparazione per il biotecnologico (Tecons), che si trova in difficoltà gravi. I programmi di ricerca e i programmi della ricerca sono stati inteso oggetto di un'opera requisiti da parte del socialista. Mentre Sette presentava il programma, un commentatore del Nucleo sindacale socialista dell'Eni — Agip ha denunciato nell'azione del nuovo presidente, «lensuamente, inadempienze, inadempienze, ritardi», che «sottintendono una precisa volontà di non procedere ad un effettivo rilancio imprenditoriale dell'ente». «Tutto ciò ha determinato un disorientamento generale ed un aggravarsi del disagio interno da cui hanno trovato origine alcune forme definite di contestazione e di accampamento di potere».

**Chiesta la riforma**  
**del credito agrario**

ROMA — Il recente aumento dei tassi d'interesse dovuto alla riforma creditaria ha suscitato proteste e che nella per l'industria ma in realtà anche l'agricoltore è chiamata a sopportare sacrifici pesanti. Il blocco dei finanziamenti al settore è tanto più grave quanto più si consideri che questo settore ha oggi una produttività in espansione (nel 1975 più 4 per cento) e che il deficit agricolo italiano pesa sulle bilancie dei pagamenti quasi quanto quello petrolifero.

Queste preoccupazioni sono state espresse da varie organizzazioni agricole ma la necessità di una completa riforma del credito agrario è stata ribadita con l'Adunanza degli Anca. L'associazione nazionale delle cooperative agricole e la agricoltura italiana si trova nelle condizioni di dover fermare tutte le sue iniziative e di rinviare gli investimenti e per assoluta mancanza di mezzi finanziari», dice l'Anca. «Questo avviene proprio nel momento in cui, soprattutto al fine di un contenimento della spesa pubblica, occorre risparmiare sui settori dell'agricoltura, la produzione interna. Adunque i decreti ministeriali che fissano i tassi di riferimento non andati a 21-22-23 e quella che stabilisce la quota a carico degli agricoltori, anche esse già scalfata alla stessa data, creerà comunque di avere effetti di aggravi».

**Disesto delle aziende promosse dalla Regione: ve ne è una a Catania che perde 1852 milioni su una produzione di 254 milioni!**  
**In Sicilia vagoni fermi dal '70 perché senza posacenere**

MILANO — La situazione è a loro sapori e al loro giudizio sono affari e destini delle aziende che dipendono dal l'Espr come siciliani per la promozione industriale e dell'Eni (Ente nazionale italiano). Secondo le severe norme di una nuova legge regionale, infatti, i finanziamenti possono essere erogati alle aziende sulla base della presentazione di precisi piani, che devono essere approvati dall'assemblea di fronte alla serie di documenti che a questo punto si sono riversati sui tavoli dei deputati dell'Assemblea Regionale. È stata presa la decisione di convocare tre esperti, al di sopra delle controversie e delle beghe locali, perché esaminassero con la luce di ingrandimento quasi bilocale ed emettesse la loro sentenza. I tre, Nicola Calicci, Roberto Garavini e Marcello Rindone, tutti professori di economia, si sono mossi al lavoro tre mesi fa e, a tempo di record, stanno giungendo ad affannanti conclusioni. La maggior parte delle aziende prese in esame sono allo sfacelo. Per mantenerle in vita non anche per liquidarle occorrono nuovi finanziamenti per circa 500 miliardi, che la Regione non è più disposta ad erogare. Ma il problema non è la pura sopravvivenza delle aziende, ma la loro ristrutturazione, che richiede un cambiamento totale dei metodi di gestione, la scollatura dei vecchi gruppi dirigenti, nominati finora, sulla base dell'appartenenza alle varie correnti di partito, e la immissione di nuovi tecnici ed amministratori. Una fase della vita economica dell'isola si è chiusa.

La situazione di dissesto è però tale da spingere obiettivamente verso soluzioni radicali. Ecco, a titolo di esempio, qual è la situazione nel settore delle aziende metalmeccaniche. Il caso limite è quello della Elettromeccanica Mezzogiorno, di Catania, la cui perdita di bilancio nel 1975 è stata di 1 miliardo e 852 milioni contro un valore della produzione di 254 milioni, con una percentuale di perdita sulla produzione del 777%. L'azienda, che dovrebbe produrre trasformatori elettrici e guardiasigilli, occupa 38 tra dirigenti ed impiegati per 117 operai, un rapporto almeno, circa 1 a 3.

Dissesto totale anche all'AerSIMM nonostante la possibile buona penetrazione sul mercato. L'AerSIMM, uno stabilimento a Palermo e due a Catania, produce infatti vagoni ferroviari e autobus. Ma l'inefficienza è tale che nel 1975 ancora non sono state consegnate alle FFSS vasi passeggeri e merci per un ordinativo di 12 miliardi acquisiti nel lontano 1970. Pare che uno dei motivi della ritardata consegna sia la mancanza dei portacenere che devono essere avvitati alle carrozze. Qualcuno sostiene che non sono i portacenere che mancano ma i vetri dei finestrini: comunque le carrozze sono lì che aspettano. L'AerSIMM è, a detta dei tre esperti, un caso di vera e propria «disgregazione organizzativa». Basti pensare che su 100 ore di lavoro produttivo, il 44% sono «di attesa», cioè non lavorate in attesa di materiali, e i dissesti attuali — scrivono i tre esperti

è un obiettivo raggiungibile? Sì, dicono i tre, se si procederà ad una completa riorganizzazione delle aziende, al razionalizzazione dei gruppi dirigenti, ad una riduzione drastica degli impiegati ed interrotti e se sarà possibile trasferire gli operai del gruppo anche da una provincia all'altra.

Sottoposto a questa severa cura le aziende metalmeccaniche dell'Espr potrebbero tra quattro anni essere in condizioni di efficienza. Ma saranno comunque molto diverse da oggi. Saremo per quanto riguarda gli operai, 50 impiegati e interrotti passeranno infatti dalle attuali 600 unità a 200, con la diminuzione di un terzo, mentre gli operai passeranno da 1.467 attuali a 1.370 con un rimpicciolimento all'interno, tra nuovi diretti ed indiretti. Attualmente infatti, su 1.667 operai, 417 pari al 25% sono interrotti alla fine del processo di riorganizzazione, su 1.870 operai solo 26, pari al 14% sarebbero interrotti.