

Dopo la discussione al Senato La Teti e i retroscena degli aumenti dei telefoni

Le tariffe sono state aumentate per pagare quarantotto miliardi agli azionisti

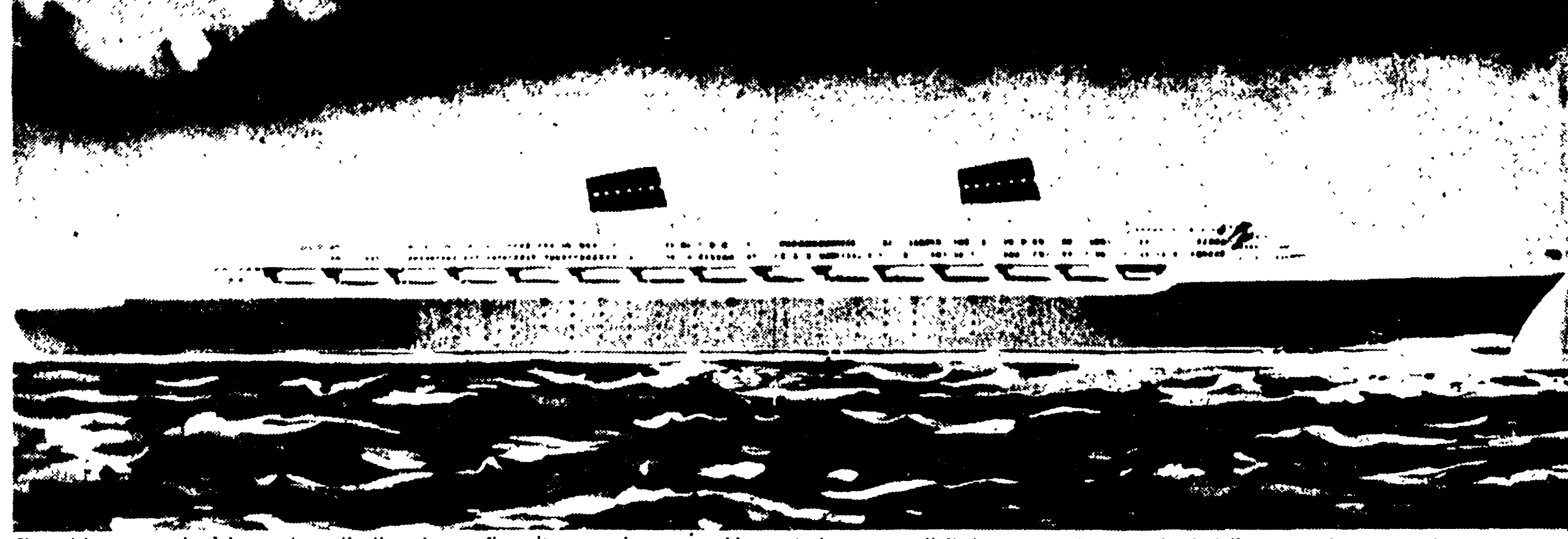
Riteniamo che a nessun intento dei telefoni possa ritenersi convinto e soddisfatto della risposta data dal ministro Spataro alla mozione presentata dal compagno Pesenti e da altri senatori per chiedere lo annullamento dell'aumento delle tariffe telefoniche. L'on. Spataro si è liberato dall'accusa che lo ha aumentato lo stato deliberato per andare incontro agli interessi di « gruppi privati e particolaristici » sottolineando che con l'avvenuta irizzazione delle società telefoniche il capitale privato è stato praticamente retrocesso dalle società stesse, giacché soltanto nella Teti esso rimane nella esigua minoranza del 18 per cento. Ma in che misura questa affermazione risponde alla precisa accusa portata in Senato dal compagno Pesenti? In che cosa, cioè, l'argomento dell'on. Spataro smentisce il fatto che gli aumenti telefonici si sono resi necessari perché l'IRI ha pagato le azioni della Teti al gruppo « La Centrale », e ad altri gruppi privati, ad un prezzo molto maggiore di quello dovuto in base ai valori degli impianti acquistati? L'on. Faccetti, presidente dell'IRI, ha detto, in proposito, che il pagamento delle azioni è tutto avvenuto prima degli aumenti (non avevano dubbi sulla prontezza del pagamento, on. Faccetti). « L'attuale aumento delle tariffe non può certo servire a pagare gli azionisti della Teti o della Setet », perché essi non avanzano più nulla.

Il Consiglio della Teti

O prendiamo direttamente la composizione del Consiglio di amministrazione della Teti. Dopo l'acquisto da parte dell'IRI hanno lasciato tale Consiglio Luigi Bruno (« La Centrale ») e Ignazio Principi Castelletti (« La Centrale »). E' rimasta fino all'aprile come presidente l'avv. Giancarlo Prè (è un nome che ricorre spesso quando si tratta di incontri o scontri con l'IRI) ma poi nell'aprile è andato via anche lui, sostituito dall'ex deputato democristiano Paganello. Chi è però entrato nel Consiglio? Non pretendiamo di passare qui in rassegna tutto l'elenco dei nuovi consiglieri eletti dall'assemblea del 26 aprile 1959 e copianelli (vogliamo solo dire che anche qui troviamo nomi conosciuti per incarichi che non dovrebbero avere nulla a che fare con l'IRI. Sappiamo che alcuni di loro sono del « tecnico », degli « specialisti » e nulla abbiamo a che dire sulle loro persone. Anche qui però è, come dire, almeno un po' strano trovare per esempio un specialista di consigli di amministrazione come Mario Gobbo che ha funzione di rilievo nella « Superpila ».

Un sensazionale progetto per un supertransatlantico Si potrà viaggiare dall'Europa all'America spendendo solamente trentamila lire?

Probabile una nuova fase della gara tra trasporti aerei e navi - Erhard finanzierebbe la costruzione dei colossi del mare - Controffensiva dell'«American European Lines», per fronteggiare la nuova concorrenza del capitale tedesco



Una visione generale del supertransatlantico che un finanziere americano vorrebbe costruire con capitali in gran parte provenienti dalla Germania occidentale. Il «colosso del mare» trasporterebbe 8.000 passeggeri e 2.000 uomini di equipaggio. Il prezzo del biglietto sarebbe di 50 dollari, pari a poco più di trentamila lire, escluso il vitto che verrebbe consumato in grandi tavole calde munite del comfort moderno. Un altro progetto, della «American European Lines», permetterebbe di viaggiare dall'Europa all'America con 175 dollari

Tra qualche anno si potrà viaggiare dall'Europa all'America pagando solo 50 dollari, ossia poco più di 30.000 lire? Da alcuni mesi negli ambienti marittimi internazionali si crede che prima o poi questa domanda riceverà una risposta positiva. Il progetto di costruire una nave veramente nuova, con un sistema che rivoluzioni i costi di esercizio e quindi anche il prezzo del trasporto dei passeggeri e delle merci, è stato lanciato da un finanziere americano, G. H. Cantor, il quale intende battere la concorrenza che attualmente le compagnie di trasporti aerei sono in grado di esercitare nei confronti di quelle marittime.

Appena si è iniziato a parlare di questi arditi progetti si sono scatenati contrasti accutissimi fra le grandi compagnie dell'armamento. Gli armatori privati italiani, ad esempio, hanno fatto di tutto per censurare le notizie sui piani di Cantor e sugli sviluppi della questione limitandosi a dire che un tale progetto è assolutamente cervellotico e che mai verrà realizzato. Faccetti e gli altri armatori italiani mettono la testa sotto la sabbia perché non vogliono far sapere che le più grandi navi italiane costruite la « Leonardo da Vinci » che dovrà sostituire l'« Andrea Doria » rischiano di essere in breve superate nella loro concezione. Ben diversamente si è comportato il capitale finanziario della Germania occidentale che ha subito fittato il « buon affare ». La « Deutsche Werft A.G. » di Amburgo è entrata in combinazione finanziaria con l'Impero Cantor allo scopo di finanziare la costruzione del supertransatlantico. Il progetto di costruzione di una sola di esse comporta la spesa di 57.150.000 sterline, pari a circa 100 miliardi di lire (tutti, per avere un'idea, quanti il governo Segni ha proposto di spendere ogni anno per finanziare le trasformazioni della nostra agricoltura).

Un transatlantico da 105.000 tonnellate

In poche parole il progetto di Cantor è questo: costruire supertransatlantici da 105.000 tonnellate, capaci di essere adattati anche ad una futura propulsione atomica. Su questi transatlantici dovrebbero poter viaggiare seimila passeggeri, più l'equipaggio per un totale di circa diecimila persone. Ma la rivoluzione vera e propria non sarebbe tanto quella della « stazza lorda » della nave ma il sistema adottato da Cantor per ospitare a bordo i passeggeri. Finora la costruzione di transatlantici ha puntato sulla formula del lusso che fa impallidire nei confronti delle grandi navi transoceaniche, i migliori alberghi del mondo. Una grande parte dei costi di esercizio e di conseguenza una parte notevole del prezzo dei biglietti per i passeggeri, era appunto rappresentata da tutto ciò che questa formula comporta (mobilità di lusso, feste ed attrazioni durante il viaggio, restaurant ove si possono mangiare i cibi più raffinati ma anche più costosi).

La CGIL chiede al governo di discutere il piano di sviluppo della Montecatini

Una lettera della segreteria confederale ai ministri del Lavoro e dell'Industria - L'organico del gruppo monopolistico è diminuito del 5% in due anni

Il programma di smobilitazione di alcune fabbriche della Montecatini e i gravi problemi che ciò pone per i lavoratori, sono stati oggetto di un intervento della segreteria della CGIL presso il ministro del Lavoro, on. Zaccagnini e il ministro dell'Industria, on. Colombo. Nella lettera diretta ai due ministri la segreteria confederale afferma che « le liquidazioni delle aziende Montecatini di Taranto, Reggio Emilia e Milazzo (Sicilia) che vengono ad aggiungersi ad una serie di altre smobilitazioni operate dalla Società in questi anni, pongono un problema di vasti portati che deve essere affrontato con l'intervento del governo ». « Non si tratta — prosegue la lettera della CGIL ai ministri — di tre episodi a sé stanti, bensì di un programma di smobilitazione che la Montecatini va sistematicamente attuando ».

Occupata una fabbrica a Civitacastellana

CIVITACASTELLANA, 30 (F.G.). — « Vogliamo difendere il posto di lavoro », hanno detto gli operai della « Solidi », che dai giorni occupano questo stabilimento di ceramica. La vertenza è sorta quando si è saputo che il principe Chigi e un altro dei finanziatori della azienda non intendono più investire soldi nella fabbrica, anche se ciò causerebbe la perdita dell'occupazione. Si tratta di una piano di smobilitazione che non ha alcuna giustificazione economica, dal momento che i prodotti della « Solidi » non incontrano sul mercato alcuna difficoltà.

570 voti per la CGIL alla « Mondadori »

VERONA, 30. — Si sono concluse le elezioni alle Officine grafiche Mondadori per il rinnovo delle C.I. Fra gli operai la lista di Unità sindacale, comprendente candidati della CGIL e dell'UIL ha ottenuto 570 voti e 3 seggi; la CISL, 555, 3 seggi. Tra gli impiegati la CISL ha ottenuto 115 voti e 1 seggio, mentre la lista UIL-Indipendenti ha ottenuto 71 voti e nessun seggio.

Com'è avvenuta l'irizzazione

Ma non ci vuole molto a capire che se per il rilievo delle società telefoniche sono stati pagati 48 miliardi invece di 15 (valore degli impianti telefonici nel 1954 secondo i calcoli del Rossi) di 29, non è il solo modo in cui il capitale, dicevamo, come dopo tale regalo e proprio a causa di tale regalo « a gruppi privati e particolaristici » si sia poi dovuto procedere ad aumenti. Ma la questione non si esaurisce tutta qui. Fino a che punto, infatti, è possibile affermare oggi, dopo l'avvenuta irizzazione, che la Teti è effettivamente una azienda nella quale praticamente gli interessi privati non pesano più? Non vogliamo qui solle-

Una dichiarazione dell'ing. La Cavera

La notizia secondo la quale l'iniziativa privata non avrebbe investito in Sicilia 500 miliardi è stata confermata dal direttore generale della SOFIS.

Non più di dieci i miliardi investiti in Sicilia dai privati

La notizia secondo la quale l'iniziativa privata non avrebbe investito in Sicilia 500 miliardi è stata confermata dal direttore generale della SOFIS. « La notizia — ha detto l'ingegner La Cavera — è fantastica. Deve essersi trattato di un errore, certamente involontario. In realtà, le industrie private settentrionali hanno investito in Sicilia non più di 10 miliardi annui, cifra minima indispensabile per avviare le agevolazioni, di gran lunga superiori, concesse dalla regione o da altri appositi organismi. Negli ultimi tre anni, le grandi industrie del Nord, hanno ricoverato circa 46,5 miliardi di finanziamenti; si tratta delle note industrie chimiche, cementiere ed elettriche. Lo stesso IRFIS il cui compito statutario sarebbe quello di sovvenire piccole e medie imprese da dirigenti finanziari all'Edison e alla Montecatini. La realtà è che solo il nuo-

Telegramma a Segni degli statali romani

La segreteria della Federazione provinciale degli statali di Roma, a conclusione della riunione della direzione della Federazione, ha inviato un telegramma al presidente del Consiglio e al ministro della Riforma Burocratica. Nel telegramma, si esprime la viva protesta della Federazione statali romani perché, nonostante gli impegni assunti dal governo per la soluzione dei problemi dell'Industria Federale, l'estensione delle promozioni per il soprannumero delle carriere di concetto esecutiva sussidiaria, nulla è stato decise-

La CGIL per i lavoratori arrestati a T. del Greco

Le segreteria della CGIL, e della FILM, si sono riunite per esaminare i gravi fatti avvenuti a Torre del Greco dove, come è noto sono stati arrestati 40 lavoratori e organizzatori sindacali. Il segretario confederale ha inviato ai lavoratori colpiti sia a quelli che da lunghi mesi languono in carcere sia a coloro che a tanti mesi di distanza sono ora incustoditi e arrestati.

I rapporti MEC-EFTA discussi dalla C.C.I.

PALERMO, 30 — S. è conclusa l'altro ieri la riunione del Consiglio della Camera di Commercio Internazionale (C.C.I.) che ha dedicato questa sessione autunnale del proprio organo direttivo all'esame del « problema dell'integrazione europea ». La delegazione italiana era composta dall'ing. Bruni, dall'ing. Finelli, dall'ing. Quattrone e dall'ing. Toglietti. Il Consiglio della C.C.I. e l'EFTA (la nuova organizzazione sorta in base al trattato per la

La sentenza di Pavia dovrà accelerare le trattative sulla parità salariale

Una dichiarazione del segretario della FIOM sulla importante decisione in materia di parità delle retribuzioni

Il compagno Luciano Lama, segretario nazionale della F.I.O.M., ci ha rilasciato la seguente dichiarazione sul valore e sul significato della sentenza — da noi già pubblicata — emessa dal Tribunale di Pavia in proposito della parità di retribuzione per le donne che espletano le stesse mansioni degli uomini: « La sentenza depositata presso il Tribunale di Pavia con dichiarazione di nullità delle tabelle salariali femminili del contratto metalmeccanico dell'art. 15 del contratto stesso là dove si prevede la parità di trattamento fra uomini e donne è un atto di grande valore, che ci dà un'idea qualitativa e quantitativa — non solo come indicazione

Vittoria della CGIL alla «Vetrocok»

VENEZIA, 30. — Le elezioni per il rinnovo della C. I. allo stabilimento Vetrocok di Pove del Veneto, si sono concluse con una netta vittoria della CGIL la quale ha conquistato complessivamente 9 dei 12 seggi operai. La riduzione del numero di operai è dovuta ai licenziamenti operati dalla Montecatini, recentemente sostituiti alla FIAT nel controllo della fabbrica. Ecco i risultati: sezione vettori operai elettori 747 (l'anno scorso 810) pari al 72,68% (463-71,45%); CISL 163 pari al 25,15 per cento (185-28,68%) UIL 14 pari al 2,16% (0); seggi: CGIL 4, CISL 2, impiegati: CISL 63 (49), CGIL 21 (0); il seggio è stato attribuito alla CISL. Sezione cuoco operai: elettori 1011 (1220), CGIL 658 pari al 77,50% (818-81,88%), CISL 172 pari al 20,23% (231-22,70%); UIL 19 (0).

Dal 6 all'8 il Congresso dei trasporti a Milano

Il sistema dei trasporti in relazione alla evoluzione delle fonti di energia, è il tema che sarà dibattuto al VII Congresso italiano dei Trasporti che — promosso dall'Automobile Club d'Italia e dall'A.C. di Milano con la collaborazione del Collegio milanese degli ingegneri e del T.C.I. — si svolgerà nei giorni 6, 7 e 8

Oggi le elezioni all'I.N.P.S.

Oggi 16 mila dipendenti del settore amministrativo dell'INPS eleggeranno i propri rappresentanti nella commissione permanente per il personale. I candidati del sindacato unitario sono: prima categoria, Ottavio Curti; terza categoria, Alessandro Turani; subalterno, Renato Gismondi.

Concorrenza tra USA e Germania Ovest

La « Deutsche Werft A.G. » ha comunicato in questi giorni che sarebbe pronta ad iniziare la costruzione non di una ma di due colossi del mare, solo dopo sei mesi d'accordo per i finanziamenti. Le trattative non si sono ancora concluse ma tutto lascia credere che i finanziatori tedeschi non si scorderanno sfuggire l'occasione per estendere anche in questo senso il proprio impero.

Un sensazionale progetto per un supertransatlantico

Probabile una nuova fase della gara tra trasporti aerei e navi - Erhard finanzierebbe la costruzione dei colossi del mare - Controffensiva dell'«American European Lines», per fronteggiare la nuova concorrenza del capitale tedesco