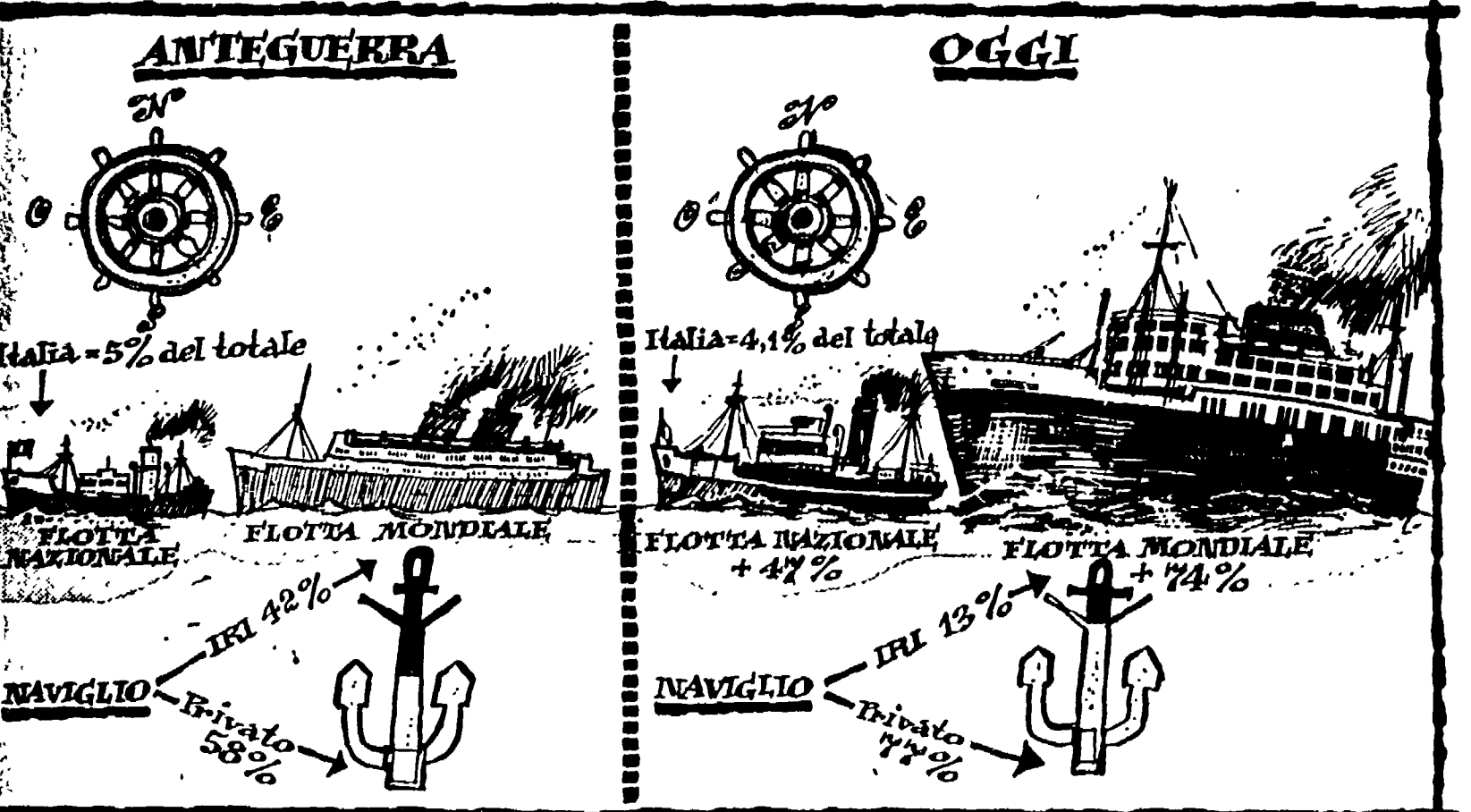


che rivela la tragedia del piroscafo « Bianca C. »

# Abbiamo una flotta mercantile vecchia e in costante ribasso

Due navi su dieci hanno più di 25 anni — L'età media nel mondo è assai minore — Troppe navi acquistate all'estero — Cala la presenza della bandiera italiana nei nostri porti e nei punti-chiave — La perdita di influenza del naviglio di stato — Politica suicida del governo



Il grafico rappresenta la diminuzione di peso specifico della flotta nazionale rispetto a quella mondiale, dall'anteguerra ad oggi, e il minor incremento che l'espansione del naviglio italiano ha avuto rispetto al totale degli altri paesi. In basso: la perdita d'influenza del naviglio di Stato (IRI) rispetto a quello privato

La tragedia della « Bianca C. », il piroscafo italiano affondato nel Mar delle Antille dopo 48 ore di un furioso incendio che ha causato la morte di due uomini dell'equipaggio, ha drammaticamente ricordato a tutti le croniche insufficienze della nostra marina mercantile. Il disastro, che priva la flotta nazionale di una delle maggiori navi da trasporto passeggeri, viene infatti unanimemente imputato al loggior dell'apparato, vecchio di vent'anni, dell'unità stessa, comprata all'estero nel '40 dall'armatore Costa e ammodernata nei cantieri genovesi.

Due nodi sono dunque venuti al pettine nel nodo della « Bianca C. »: la vetustà del nostro naviglio e la presenza di unità acquistate in altri paesi. Le cifre parlano chiaro. Nell'anteguerra, l'Italia aveva navi per 3 milioni 300 mila tonnellate di stazza lorda, cioè il 5 per cento del totale, e mezzo di tonnellate della flotta mercantile mondiale; oggi i 5 milioni di tonnellate della nostra flotta rappresentano soltanto il 3 per cento del totale, i 121 milioni di tonnellate del naviglio mondiale; oggi i 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, che sono il 5 per cento del totale, mentre quello complessivo è salito del 47 per cento, mentre quello della flotta mercantile è salito del 47 per cento.

Ma bisogna vedere in che modo è oggi il nostro naviglio. Abbiamo un quinto della flotta che ha più di 25 anni d'anzianità, mentre nel mondo le navi così vecchie sono soltanto un ottavo del totale complessivo. Abbiamo il 37 per cento di navi inferiori ai 10 anni dalla costruzione, mentre nella flotta mondiale le navi così « giovani » sono quasi la metà. A chi obietta che la guerra ha provocato la distruzione di molte navi, basterebbe il confronto con il Giappone e la Germania, che hanno subito certo minori devastazioni, ai tempi dell'Asse. Berlino-Roma-Tokio. Contro il 37 per cento di navi italiane « giovani », vi è infatti il 68 per cento di tali unità in Giappone e il 74 per cento in Germania.

Il nostro paese ha quindi un naviglio molto scarsamente rinnovato, e ciò è più grave — quel che è più grave — ha fatto preferendo acquistare navi straniere già usate, che infatti rappresentano il 64 per cento di quelle registrate nel dopoguerra. Se si ricorda che dal '45 ad oggi si sono susseguiti i « ridimensionamenti » (cioè i licenziamenti e le smobilitazioni) nei cantieri, diventerà più palese il carattere suicida della politica governativa nel settore marittimo, che la DC ha adottato sia per servizi verso l'USA (che ci hanno scaricato le loro scassate Liberty), sia per sudditanza verso gli armatori privati.

In questo quadro, il peggio ha avuto la flotta di stato della Finmare-IRI, che nell'anteguerra aveva 241 navi e un milione e mezzo di tonnellate, ed è scesa oggi a 11 navi per 685 mila tonnellate, mentre nelle previsioni « ridimensionatrici » del ministro Jervolino essa dovrebbe ulteriormente ridursi nel '73 a 7 navi per 640 mila tonnellate.

Il quadro, a guardarlo bene, avendo presente la nostra situazione geografica, che in passato ci ha valso più d'un oro, è desolante. Basti dire che in casa nostra, nei porti italiani, sta scendendo rapidamente la presenza della bandiera nazionale, poiché tutte le flotte ed i traffici per mare si espandono, e noi rimaniamo indietro. Dal 1958 al '59, infatti,

la partecipazione italiana all'attività dei porti della penisola è diminuita dal 46 al 37 per cento.

In due punti chiave del traffico marittimo mondiale — i Canali di Panama e di Suez — la nostra bandiera conta sempre meno: nel secondo è scesa dall'8 al 7 per cento in una sola annata; nel primo da un milione 100 mila a 984 mila tonnellate. Qui, mentre i transiti sono aumentati considerevolmente, il risultato è che la marina mercantile italiana, che nel '58 aveva perso il 5. posto superato dal Giappone, adesso si trova al settimo, superata dalla Grecia. E ciò senza contare lo stato del nostro naviglio, che il caso della « Bianca C. » ha riproposto all'ordine del giorno.

Intanto, le flotte degli altri paesi si rafforzano, e gli stati socialisti prevedono addirittura il raddoppio dell'attuale tonnellaggio. Intanto si vanno sviluppando i trasporti specializzati (navi da carico per automobili, petroliere ultramoderne) e già si prepara la propulsione atomica. L'arretratezza della nostra flotta, quindi, cresce, e ciò si ripercuote sul lavoro (anche sulla vita, come s'è visto in questi giorni) di centinaia di migliaia di lavoratori del mare, dei porti, dei cantieri.

Una severa requisitoria — da cui abbiamo tratto questi dati — è venuta dalla relazione di minoranza alla Camera, pronunciata dagli on. Adamoli e Ravagnan sul bilancio della marina mercantile. Naturalmente le denunce non bastano. Anche se Jervolino ha ritirato la sua legge sul « ridimensionamento » (che intanto procede sotterraneo nei cantieri), le intenzioni governative rimangono quelle dell'ulteriore sfacelo, della voluta assenza d'un piano di sviluppo nazionale. La lotta nei cantieri e le manifestazioni cittadine nei porti, sono iniziative utili, indispensabili. Ma vanno coordinate, anche in vista della prossima « Conferenza del mare » promossa dal governo su richiesta delle sinistre. E' tempo di unire tutte le forze interessate — ed in primo luogo i lavoratori portuali, marittimi e dei cantieri — per una nuova politica marittima dell'Italia.

ARIS ACCORNERO

## I monopoli americani consolidano il loro potere

NEW YORK, 25. — Le 500 principali società industriali americane hanno realizzato nel '60 un record quanto pubblicato da Fortune — un fatturato che rappresenta il 57 per cento della totalità delle vendite di tutte le compagnie industriali statunitensi.

Tale cifra, che sarebbe sufficiente ad illustrare la crescente tendenza verso il regime monopolistico che caratterizza l'economia americana, viene ampiamente illustrata dal fatto che il 72 per cento dei benefici netti dell'intero potenziale industriale americano appartiene ugualmente a queste 500 compagnie.

A tale proposito, la rivista nota che esse hanno ottenuto un reddito medio del 0,15 per cento sul capitale investito, e che pur avendo subito una diminuzione dello 0,8 per cento rispetto all'anno precedente, hanno comunque realizzato uno dei migliori investimenti di capitale.

Quanto all'ammontare delle vendite dei prodotti di queste 500 società, esso ha segnato un progresso di circa 6 miliardi di dollari (circa 3.720 miliardi di lire). Le vendite, infatti, sono passate da 109,8 miliardi di dollari a 115,2 miliardi.

I profitti delle 500 grandi società, secondo il quadro classico che ogni anno pubblica Fortune, hanno subito solamente una flessione del 3 per cento (11,6 miliardi di dollari contro 12 miliardi del '59), mentre i profitti di tutte le altre società americane, vale a dire di migliaia di industrie, hanno registrato una diminuzione del 12,5 per cento.

Sempre dai dati forniti da Fortune, si rileva che le prime 10 grandi società industriali sulle 500 considerate hanno realizzato benefici che oltrepassano i 500 milioni di dollari, e che un'altra cinquantina ha largamente oltrepassato i 50 milioni di dollari.

I gruppi industriali che hanno maggiormente aumentato i loro profitti sono quelli elettrici, quelli minerari e quelli meccanici. La Western Electric, ad esempio, registra un aumento del 21,8 per cento, la IBM del 15,7 per cento, la Minnesota Mineraria del 11,2 per cento.

## I naufraghi della « Bianca C. » a bordo della « Surriento »

GRENOBLE, 25. — La motonave « Surriento » è partita da Genova, avendo a bordo i naufraghi della « Bianca C. », assistiti da medici e infermieri. Il primo ferito grave dell'unità italiana, l'ufficiale di macchina Balestracci, rientrerà in Italia con la « Surriento ».

L'armatore Costa dal ministro Jervolino

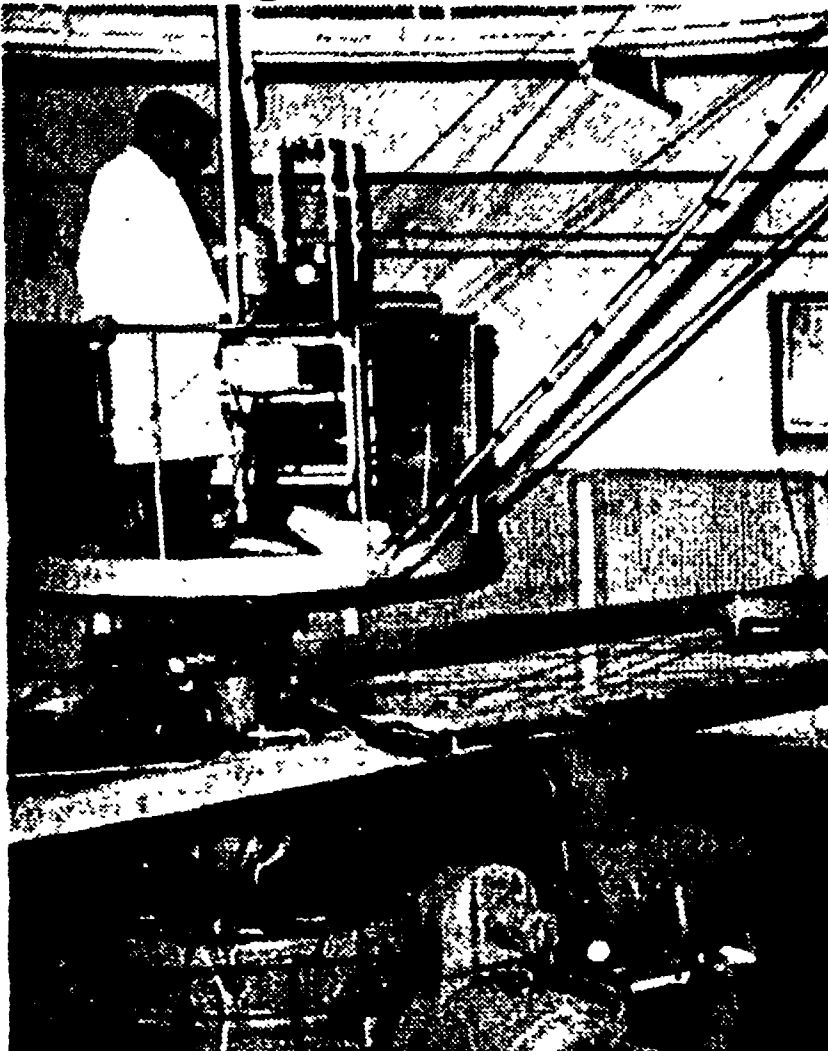
Il ministro per la Marina Mercantile, sen. Angelo Raffaele Jervolino, ha ricevuto ieri l'armatore Costa, intrattenendolo lungamente sulla tragedia della « Bianca C. ».

## L'Ansaldo costruirà 6 petroliere per l'URSS

E' stata portata a termine nei giorni scorsi la trattativa fra il ministero delle Partecipazioni statali e l'URSS, per l'acquisto alla Eneccamer-IRI della fornitura di sei petroliere da 48 mila tonnellate, del costo complessivo di circa 32 miliardi di lire. Le unità verranno fabbricate nei cantieri Ansaldo di Genova.

RICORSO DELLA C.E.E. CONTRO L'ITALIA. La Commissione esecutiva della C.E.E., riunita ieri, ha deciso di ricorrere alla Corte di giustizia delle Comunità europee contro il governo italiano, a causa della tassa che l'Italia percepisce per le importazioni di cotone.

## Si preparano a Roma gli astronauti italiani



Sono iniziate in Italia speciali prove di resistenza per il volo spaziale presso il Centro studi e ricerche di medicina aeronautica. Nella foto: una prova di collaudo degli indumenti « anti-g ». Ideati per proteggere il corpo umano dagli effetti delle accelerazioni. Al centro della centrifuga l'addetto al controllo della funzionalità cardiocircolatoria e respiratoria del soggetto dell'esperimento che si intravede all'interno della gondola in movimento

## La società rifiuta di riprendere le trattative

## Oggi scioperano i mezzadri dell'azienda di Maccarese

I lavoratori dell'azienda IRI rivendicano la modifica del patto mezzadriale — Una delegazione si è recata ieri in Parlamento

I rappresentanti dei 150 famiglie mezzadri di Maccarese, che da ieri mattina sono venuti a Roma e si sono riuniti alla Camera del Lavoro dove hanno deciso il proseguimento della azione sindacale in corso. Successivamente si sono diretti al Parlamento dove hanno conferito con alcuni deputati, ai quali hanno esposto le loro rivendicazioni.

Stamane i mezzadri estenderanno lo sciopero e parteciperanno ad una assemblea che si svolgerà a Maccarese. La lotta si è accesa dopo che la Società ha interrotto le trattative e si è successivamente rifiutata di riprenderle, nonostante le sollecitazioni del ministero delle Partecipazioni statali.

I mezzadri rivendicano una modifica all'attuale patto di mezzadria. Le principali richieste sono il riparto dei prodotti al 60 per cento per i mezzadri, e le spese di conduzione, anziché ripartite al 50 per cento tra mezzadro e la Società, caricate per il 60 per cento sulla Maccarese.

## Scioperano i ferrovieri di P. Maggiore

I ferrovieri della squadra rialzo di Porta Maggiore sono nuovamente scesi in sciopero per protestare contro le condizioni in cui sono costretti a lavorare. Lo sciopero è stato effettuato dalle 11 alle 12, ed era stato proclamato unitariamente dai sindacati d'impianto della CGIL e della CISL in seguito ad un infortunio verificatosi nell'impianto.

La situazione esistente a Porta Maggiore era stata già denunciata dai lavoratori, i quali avevano già effettuato una sciopero del lavoro. Tra l'altro i binari all'interno degli impianti sono sconnessi e quindi pericolosi per la sicurezza del personale: le fondazioni di lavoro sono sporche, basse e peggiori di grasse; i soffitti sono pericolanti e lasciano filtrare acqua piovana; gli spogliatoi e le docce sono insufficienti, e per numero e per quantità di acqua. Come se ciò non bastasse, il personale, a causa della mancanza di pezzi di ricambio, è costretto a smontare le carrozze di officina per riparare quelle in partenza.

L'agitazione è stata ripresata dopo che la Commissione interna dell'impianto, e i rappresentanti sindacali, avevano tentato, senza successo, di farsi ascoltare dalle autorità competenti. Sul problema del miglioramento delle condizioni di lavoro negli impianti, e sul diritto della Commissione interna a contrattare i problemi locali, il SFI svilupperà, nei prossimi giorni, un'azione sindacale estendendo a tutta la provincia.

## 96 ore proclamate dalla CGIL

## E' proseguita ieri la lotta dei mugnai

Astenzioni al cento per cento quasi dappertutto per il rinnovo del contratto di categoria

Ieri anche il secondo giorno dello sciopero nazionale dei mugnai, pastai e risai per il rinnovo del contratto, promosso dalla FILZAT-CGIL, dopo la rottura delle trattative, ha avuto un esito lusinghiero in tutta Italia.

In alcune province tra cui Roma e Ravenna, all'agitazione si sono associate anche le organizzazioni di categoria della CISL e della UIL.

Nelle province di Bologna e Modena, dallo sciopero sono stati esentati i dipendenti dei mulini e pastifici cooperativi, che l'altro ieri hanno sottoscritto con le aziende un provvisorio accordo, superiore a quanto offerto dagli imprenditori in sede nazionale e comprensivo del principio della riduzione d'orario a pari retribuzione. Altre aziende hanno cercato quindi di allacciare trattative per scongiurare il proseguimento dello sciopero, che riprenderà venerdì e sabato se non interverranno fatti nuovi.

A Napoli invece, i lavoratori hanno deciso di non sospendere l'agitazione.

**Punto critico nelle trattative per i tessili**

MILANO, 25. — Le trattative per il rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori tessili sono proseguite oggi a Milano. Il punto in discussione è stata la richiesta di riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario. Nella tarda serata abbiamo appreso che le trattative si sono arretrate di seguito all'aggiornamento assente della rappresentanza padronale che ha mantenuto ferma una sua prima proposta, relativa alla riduzione di una sola ora settimanale — con paga invariata — dell'orario. Nella giornata di domani si incontreranno le segreterie nazionali dei tre sindacati per valutare la situazione.

## Sabato si inaugura il 43° Salone dell'Auto

## La FIAT si è agguerrita per la battaglia dei prezzi

Già pronto il nuovo listino per la « 1100 speciale » - Oggi verrà presentata in Italia la « SIMCA 1000 » - La rassegna torinese conclude il ciclo dei saloni europei

(Dalla nostra redazione)

TORINO, 25. — A due giorni dall'inaugurazione ufficiale del 43. Salone dell'Auto torinese le indiscrezioni e le accertazioni — e si contraddicono tradendo lo stesso clima che lo scorso anno contraddistinse la rassegna torinese che anche in questa occasione concluderà la stagione dei Saloni.

Il MEC unificando in una certa misura certe situazioni di monopolio, non certamente indebolite, ha riproposto il problema della concorrenza per cui la questione prezzi da un anno circa è alla base o quanto meno ne è la componente di maggiore spicco. Nel '60 la battaglia dei prezzi infuriò a Torino e si trattò di una vera e propria reazione a catena. Ricordo brevemente la storia per ricordare al lettore i termini nuovi del settore automobilistico europeo e mondiale. Da una parte gli americani con le compatte per frenare l'espansione europea e per vedere di rovesciare qualcosa al mercato del vecchio Continente, e dall'altra la battaglia dell'Internazional MEC con l'aggiunta delle Case della « British Motor Industry ». La prima mossa allora fu degli inglesi in accordo con la Innocenti italiana. Il 21 ottobre a Milano apparve infatti la A 40 (948 cmc., a L. 880.000) prodotta dall'Innocenti e della British Motor Corporation.

Alla vigilia del Salone di Torino-Esposizioni (il 1. novembre), la Ford inglese annunciò il ribasso dell'Anglia da lire 1.090.000 a L. 1.050.000 e all'indomani la FIAT lanciò i nuovi tipi della « 1100 » riducendo il prezzo del vecchio listino: la « export » a L. 890.000, la « speciale » a L. 990.000, la « familiare » a L. 1.000.000.

Il giorno dell'inaugurazione (il 3 novembre) mentre Granchi taglia il nastro tricolore, l'Alfa Romeo taglia i prezzi del suo listino con forbicette che oscillano dalle 125 alle 200 mila lire, ma il ribasso più discusso è quello apportato dalla « Dauphine » (1845 cmc.), che da 890 mila lire scende a 795 mila lire. Il giorno dopo entra in campo la Renault (francese), e riduce le due versioni della Dauphine Ferlec rispettivamente da 960 a 840 mila e da 990 a 870 mila; anche la « Floride lusso » scende sotto il milione (930 mila).

Quattro giorni di frenetici e dardi ribassi della Standard Triumph arrivano i ribassi della SIMCA e della Lancia che riduce (con effetto retroattivo) il prezzo dell'Appia a L. 1.215.000. La battaglia dei ribassi si conclude con il colpo della Volkswagen che porta la famosa berlina 113 da lire 1.085.000 a 980.000 lire.

Cosa ci prepara il Salone torinese che aprirà i battenti sabato prossimo alla presenza del Capo dello Stato? Negli ambienti solitamente bene informati si parla di una nuova battaglia al ribasso anche se quest'anno, più del 1960, si insiste sugli aumentati costi di produzione (manodopera e materie prime).

La FIAT sarebbe intenzionata a ridurre il prezzo della « 1100 export », della « 1100 speciale » e della « 600 D », ma non è possibile — al momento attuale almeno — conoscere se sarà proprio la Casa torinese a dare il primo colpo di forbici o se invece sia solamente pronta sul « chi rive ».

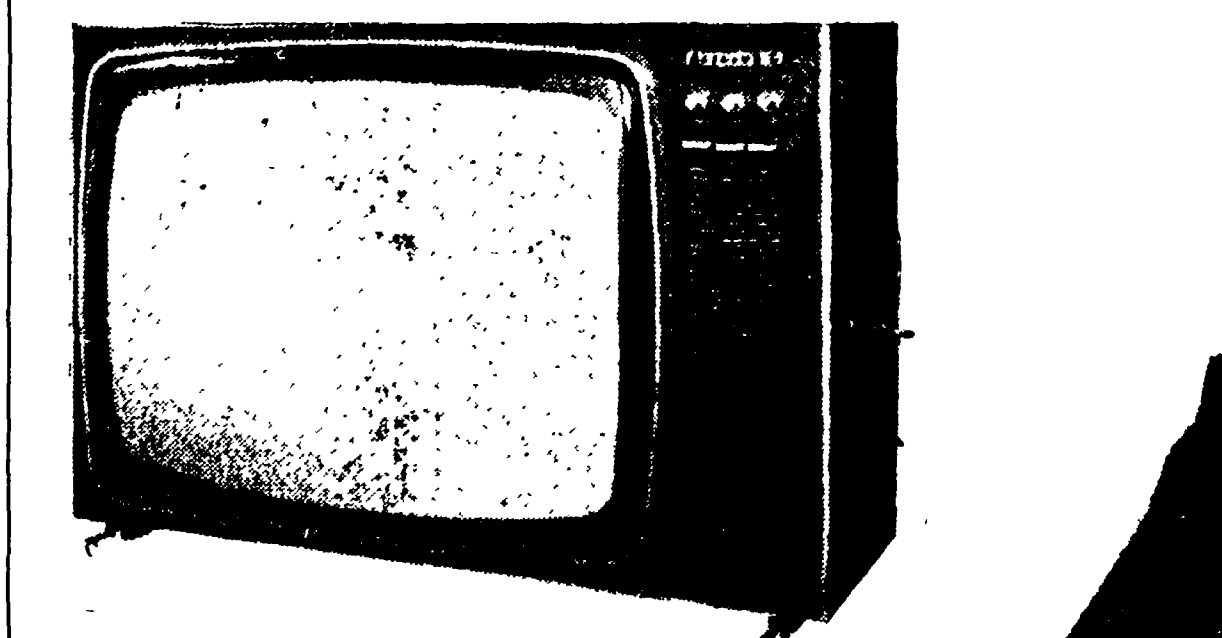
Di novità la FIAT annuncerà la « familiare 1300-1500 », un portacenere in più e un pianale porta oggetti sotto il cruscotto della « 600 » e qualche modifica di poca importanza estetica e pratica alla « 1100 ». Previsto e scontato il non lancio della « 850 » che nella fantasia dell'uomo della strada e degli stessi tecnici FIAT cambia di cilindrata e di nome almeno un paio di volte al mese. Oltre a motivi di ordine tecnico il nuovo tipo soffre della concorrenza della « 600 D » che sta per raggiungere il numero di un milione e mezzo di unità. Questa maggioranza riesce ancora in Italia a tener testa con i suoi 787 cmc., anche se quest'ultimi sono i meno evidenti.

Oltre a quelle che sono sfilate sulle passerelle di Francoforte, Parigi e Londra non sono previste novità. Si tratterà soltanto di « prime visioni » per l'Italia ma già tutti i giornali, chi più chi meno, hanno detto la loro.

Tra le autovetture più attese la « Berlina Volkswagen 1500 » che pur mantenendo la linea massiccia tradizionale « rompe » con la linea ideata nel '39 dal prof. Porsche, l'uomo che aveva realizzato le famose Auto Union. Avremo ancora modo di descrivere, oltre a tutte le altre novità, questo nuovo tipo della Casa tedesca e con questa nuova nata la « SIMCA 1000 » che domani, in anteprima, verrà presentata per la prima volta in Italia nel corso di una conferenza stampa.

Sta per iniziare la « bagarre » e ognuno ha le sue carte da giocare sul tavolo del MEC. Per alcuni, e prima di tutti gli inglesi, la posta in gioco è enorme. L'ormai sicuro ingresso nel Mercato Comune da parte del Regno Unito non ha ancora decantato una situazione che giorno per giorno diventa per l'industria inglese sempre più drammatica. La Rootes ha licenziato 8 mila operai nel corso di uno sciopero che dura da circa due mesi e siamo solo al principio. Se le voci controllate sono esatte, avremo forse il più importante « motor show » del dopoguerra.

OTELLO PACIFICO



## AUTOVOX

MOD. 782 AUTOVOX schermo quadro 23 pollici - 114" commutazione a tasto 1° e 2° programma (UHF) focalizzazione automatica - antenna interna

ALT! FERMATEVI

**OPERAZIONE PERMUTA AUTOVOX**

se il vostro vecchio televisore non soddisfa più le vostre esigenze rivolgetevi ad un rivenditore Autovox. il vostro apparecchio anche se non funzionante vi verrà valutato 50.000 LIRE all'atto dell'acquisto di un modernissimo Autovox mod. 782 pronto per il secondo programma

SE È UN MODELLO ANTICATO SE È MOLTO INGOMBRANTE SE DEFORMA L'IMMAGINE SE NON VI OFFRE UNA NITIDA VISIONE SE NON PUÒ RICEVERE IL 2° PROGRAMMA SE IL CINEPRIMO È ORMAI ESAURITO SE NON PUÒ PIÙ FUNZIONARE

il vostro vecchio televisore che vale ancora

# 50.000 LIRE