Allucinante dramma per i 30 marinai della Sea Gull affondata al largo della Sicilia

La nave a picco nella tempesta I primi soccorsi dopo 10 giorni

Ritardi incredibili e gravi - La denuncia della moglie del marconista di bordo - Il naufragio contemporaneo della « Omega » - La gente del mare paga un duro prezzo per le speculazioni degli «armatori ombra» - Non è stato ritrovato nemmeno un superstite

Dalla nostra redazione

PALERMO, 26.

Avevano segnalato per tempo di essere in difficoltà nel mare in tempesta — e poi si sono perse ore, addirittura giorni preziosi, quando forse si poteva ancora salvarli — i trenta uomini a bordo del « Sea Gull », una nave da carico della compagnia di bandiera-ombra Sea Gull-Shipping, con « sede » a Monrovia (Liberia) inabissatasi nel Canale di Sicilia nove giorni addietro. La notizia ufficiale di questo ennesimo dramma del mare si è saputa solo stamane (da questa sera due dragamine della marina militare e un aereo partito dall'aeroporto di Martinafranca sono alla ricerca dei relitti), ma ormai da una settimana le disperate denunce dei familiari delle vittime già circolavano negli ambienti della marineria senza che venissero predisposti i soccorsi.

La nave, un mercantile di seimila tonnellate di stazza, carico di 9.000 tonnellate di fosfati, era partito da Casablanca circa un mese fa, diretto ad Augusta, dove avrebbe dovuto rifornire della materia prima lo stabilimento chimico della Montedison.

A bordo quattro italiani, tre uomini dell'equipaggio, il direttore di macchina Enrico Bettini, 42 anni, genovese, Claudio Corraro, 22 anni, di Udine, un anziano ufficiale macchinista di origine slava, ma da tempo residente a Roma, Franco Junakovic, 62 anni.

L'ultimo contatto radio tra la nave e la terra ferma risale alle 9,30 di domenica 17 febbraio: il comandante del mercantile aveva comunicato alla stazione radio del porto di Augusta — perchè inoltrasse la notizia alla propria agenzia di navigazione genovese, la *Agona*, cui fa capo la società «liberiana» — che la nave si trovava in difficoltà nelle acque del canale di Sicilia a 35 km. dalla costa nei pressi dell'isola di Pantelleria.

La radio di bordo, poi, si era ammutolita. Ai familiari dei componenti dell'equipaggio, che avevano subito drammaticamente collegato questa ultima affannosa comunicazione diramata dalla nave con le gravissime condizioni di insicurezza in cui avvenivano solitamente i viaggi della «*Sea Gull*», i responsabili dell'agenzia genovese hanno dichiarato in questi giorni che non c'era da darsi soverchia preoccupazione e che probabilmente le comunicazioni erano state troncate da un guasto alle apparecchiature radio.

Invece, si trattava di ben altro: lo scafo deve essersi inabissato durante la terribile tempesta che ha imperversato nei mari italiani domenica scorsa, proprio nelle stesse ore in cui si consumava il dramma del motopeschereccio *Omega* affondato con sette uomini a bordo davanti alle coste della Sardegna.

Della nave scomparsa in mare, non si è saputo più nulla fino a stamane, quando tutte le capitanerie di porto siciliane sono state messe sull'avviso — a nove giorni dall'affondamento — da una segnalazione proveniente da Genova. Il comandante di una motovedetta ligure, la *Vela*, tornata in porto questa mattina dopo un lungo raid nel Tirreno, ha dichiarato di avere avvistato, nel pomeriggio di lunedì 18 febbraio alle 14, alcuni relitti, proprio nel tratto di mare da dove era stato lanciato l'ultimo avvertimento.

Che si tratti del mercantile non c'è alcun dubbio, visto che uno dei pezzi dello scafo che galleggiavano al largo di Pantelleria recava distintamente la scritta «*Sea Gull*». Il comandante della *Vela* — in tutti questi giorni non si era dato pena di segnalare l'avvistamento — ha anche affermato di avere cercato invano tutt'intorno ai relitti i superstiti dell'affondamento e di essersi alla fine risolto a ripartire convinto che si trattasse di una vecchia carcassa portata al largo dai marosi.

E' stato solo a questo punto che è scattato, con un assurdo e tragico ritardo, l'allarme.

Ma c'è di più: a fare luce completa sulla parte avuta dalla compagnia di navigazione in questo drammatico concorso di responsabilità stanno le dichiarazioni rilasciate ieri sera all'agenzia di stampa *Ansa* — e cioè ancor prima della « notizia ufficiale » dell'affondamento — dalla moglie dell'ufficiale marconista vittima del naufragio.

La signora Rajna Junakovic aveva dichiarato di non nutrire più alcuna speranza sulla sorte di suo marito e degli altri membri dell'equipaggio. Il marconista aveva segnalato, infatti, alla compagnia, un ritardo di nove ore, e da quella comunicazione erano passati diversi giorni senza che la nave facesse ingresso nel porto di Augusta, dove era attesa.

Di fronte a questo inaudito ritardo non c'era che una ipotesi: che la nave in balia delle onde fosse colata a picco per l'inefficienza e la composizione inadeguata dello equipaggio: « A parte mio marito e il comandante — aveva dichiarato la signora Junakovic — nessuno su quella nave sa come cavarsela in una situazione come questa » e aveva rivelato che, per sovrappiù, sulla « *Sea Gull* » i ranghi dirigenti l'equipaggio erano stati composti alla belle meglio: a bordo del mercantile mancava infatti il primo e il terzo ufficiale di coperta ».

Gli « omicidi bianchi » degli speculatori del mare

Dalla nostra redazione

GENOVA, 26

« A parte il comandante e il marconista, nessun altro membro dell'equipaggio della "Sea Gull" è in possesso di titoli ed esperienza necessaria per condurre una nave. Infatti risulta dall'ultima lettera di mio marito che a bordo mancavano sia il primo sia il terzo ufficiale di coperta e che le mansioni di secondo erano state affidate a un giovane sprovvisto dei necessari documenti professionali ».

Lo ha dichiarato la signora Rajna Junakovic, moglie del marconista del « Sea Gull », il cargo liberiano scomparso nel mare di Sicilia da dieci giorni con i 29 uomini del suo equipaggio, tre dei quali italiani.

Sono parole non certo dettate dal dolore e dalla disperazione, ma l'amara fotografia d'una realtà permanente che coinvolge, in condizioni di lavoro spesso inimmaginabili migliaia di marittimi italiani imbarcati sulle navi battenti le bandiere « ombra » dell'Honduras, della Liberia o del Panama.

La flotta « ombra », come si ricorderà, è la più grande del mondo: la bandiera liberiana sventola su 50 milioni di tonnellate di naviglio (al secondo posto nella graduatoria mondiale figura il Giappone con 36 milioni e l'Italia è al nono posto con quasi nove milioni), quella panamense su altri dieci milioni e l'honduregna su quattro. Se si ricorda che il totale della flotta mondiale è di 290 milioni di tonnellate, si può calcolare che un quarto di essa viaggia sotto copertura « ombra ».

Sotto la bandiera a strisce della Liberia, ad esempio, c'è l'« internazionale nera » degli armatori che comprende italiani, greci, inglesi, scandinavi e americani, tutti concordi e uniti nella ricerca del massimo profitto sulla pelle dei marittimi. Non a caso la maggior parte delle petroliere delle « sette sorelle » sono immatricolate a Panama o Monrovia.

Si calcola che almeno 15 mila marittimi italiani viaggino su navi « Panlibho » — l'ibrida sigla che comprende le tre bandiere di comodo — e nella stragrande maggioranza in condizioni di sfruttamento medioevale.

Uno dei canali di arruolamento si trova a Banchi, una piazza del centro storico genovese a ridosso del porto. E' un traffico di carne umana che ricorda quello che vi si svolgeva nel 1500 quando la Repubblica genovese, a corto di forzati da incatenare ai remi delle galee, ingaggiava i più poveri cittadini come « buonavoglia », offrendo loro una manciata di scudi e il vitto a bordo perchè facessero la stessa fatica dei forzati con la sola differenza di non avere catene ai piedi.

Gli ingaggiatori offrono a questi « buonavoglia del duemila » una paga il più delle volte inferiore ai minimi tabellari del contratto nazionale dei marittimi, aggiungendo una somma pari a un terzo di quel che avrebbero dovuto pagare come oneri riflessi, che evidentemente non vengono versati.

Nel caso della « Sea Gull », sulla vecchia nave (era stata varata nel 1948) erano imbarcati oltre ai tre italiani e al comandante francese, tre fugoslavi, un turco, un brasiliano, un argentino, sette nigeriani, nove cittadini del Ghana, uno del Gambia e due del Camerun. Secondo l'agenzia presso la quale la nave era appoggiata, l'equipaggio del vecchio « Gabbiano » (il nome italiano del « Sea Gull ») « era ben pagato e assicurato ».

Le rare volte in cui questi drammi del mare finiscono in un processo — a Genova gli ultimi in ordine di tempo furono quelli della « Granefors » e della « Maria Amata » — si solleva un lembo del mistero che solitamente copre le sordide vicende della flotta «ombra». Armatori che acquistano vecchie carrette al solo scopo di tentarne l'affondamento per guadagnare il premio dell'assicurazione, traffici di contrabbando, marittimi abbandonati in un porto qualsiasi dei sette mari senza paga né un soldo per tornare a casa.

Quando va « bene » alla famiglia del marittimo morto — ma meglio sarebbe dire assassinato — arriva da una banca inglese o svizzera un assegno pari al prezzo di un'auto di media cilindrata per pagare una vita.

Paolo Saletti

11 chili di eroina sequestrati a New York

NEW YORK, 26

Undici chilogrammi di eroina, per un valore di circa cinque miliardi e mezzo di lire, sono stati sequestrati da agenti federali e dalla squadra antinarcotici in un appartamento del Bronx, a New York. Gli agenti hanno anche arrestato due uomini sotto l'accusa di possesso di stupefacenti e detenzione illegale di armi. L'enorme quantitativo di eroina era ingegnosamente custodito nel vano di un muro, al quale si accedeva mediante un congegno magnetico. Nell'appartamento, che funzionava da centrale di distribuzione, vi era tutto il necessario per « diluire » l'eroina pura e venderla poi agli spacciatori.

Il procuratore municipale ha dichiarato che l'attuale sequestro è per importanza al terzo posto tra quelli finora avvenuti a New York.

Nella foto: **funzionari di polizia mostrano ai giornalisti il congegno magnetico che proteggeva la droga.**

Nel quadro di nuovi rapporti con i paesi in via di sviluppo

Gli accordi fra Italia e Libia aprono la via alla cooperazione

Possibile l'incremento dell'interscambio adeguando l'offerta italiana ai programmi degli altri paesi Finora l'iniziativa dell'ENI non ha trovato riscontro in un rinnovamento delle relazioni interstatali

L'aumento delle forniture di petrolio all'Italia dalla Libia nel 1974, per circa 7 milioni di tonnellate — dai 23 milioni di tonnellate dell'anno passato ai 30 previsti negli accordi firmati lunedì — è soltanto uno dei risultati della visita della delegazione del governo libico a Roma. Le forniture di petrolio sono inserite, per la prima volta, in un programma di cooperazione che richiede l'impegno da ambedue le parti ad adeguare le rispettive richieste ed offerte alle esigenze dello sviluppo reciproco. Ciò comporta un cambiamento nella struttura degli scambi commerciali e nella conduzione delle relazioni politiche.

Nei primi nove mesi del 1973, per i quali abbiamo i dati statistici, l'Italia ha acquistato dalla Libia merci — soprattutto petrolio — per 278 miliardi di lire e vi ha effettuato esportazioni per 173 miliardi. Il disavanzo, considerando il petrolio importato e l'andamento complessivo della bilancia italiana, non è rilevante; comunque non è paragonabile ai disavanzi che l'Italia ha accumulato con altri paesi della Comunità europea (oltre mille miliardi di lire) da cui però non riceve materie prime. Inoltre la causa più evidente del disavanzo degli scambi italiani con la Libia è nel mancato adeguamento della struttura delle esportazioni del nostro paese alle nuove possibilità di sviluppo del paese vicino.

Le esportazioni italiane in Libia sono consistite infatti principalmente di beni di consumo corrente (frigoriferi, alimentari, calzature, abiti, dolciari) ed hanno subito delle decurtazioni per alcuni prodotti — come i cereali — che l'Italia non può più fornire a causa del tracollo della sua agricoltura. Il principale apporto tecnologico alla edificazione economica della Libia è stato dato in un settore, quello della edilizia, che innesca una limitata area di scambi.

In Libia i principali operatori italiani (dopo l'ENI) sono infatti imprese edilizie come Italconsult e Lodigiani, interessate ai lavori pubblici. Questa tipica presenza italiana diffusa un po' in tutta l'Africa, ha operato sulla base della ricerca della singola grande commessa, senza alcun collegamento effettivo con i piani di sviluppo dei singoli paesi e con la ricerca di rapporti stabili diretti ad assicurare scambi regolari di materie prime e manufatti sulla base di una divisione internazionale del lavoro di reciproco interesse.

L'intervento dell'ENI in Libia (come in Nigeria e in altri paesi) è rimasto così una impresa relativamente isolata. Il ritrovamento del petrolio a Bu Attifel — una riserva di 200 milioni di tonnellate sfruttata al ritmo di 11 milioni di tonnellate annue — ha portato alla creazione di una impresa congiunta di sfruttamento in cui gli enti di Stato italiano e libico hanno ciascuno il 50 per cento. L'accordo prevede, inoltre, assistenza per la creazione di personale specializzato per la industria petrolifera. Per avere una idea dei limiti del quadro dei rapporti fissati è esemplare l'accordo per la fornitura annua di 3 miliardi di metri cubi di gas, liquefatto a Mars El Brega e trasportato con metaniere a La Spezia: l'intera operazione è « mediata » dalla Esso la quale al momento dell'accordo, non disponeva soltanto dei campi di gas, ma anche della tecnologia per la liquefazione e il trasporto del metano.

La cooperazione dell'Italia con i paesi produttori di petrolio richiede un adeguamento della nostra struttura produttiva e delle forme di partecipazione alle loro esigenze. Nell'accordo firmato con la Libia figurano, per la prima volta, indicazioni circa la possibilità di fornire navi, impianti petrolchimici e siderurgici da parte italiana. Si tratta di programmare lo sviluppo della economia italiana anche tenendo conto dei piani di sviluppo e delle esigenze di altri paesi: di non puntare al « caro alimentari », particolarmente risentito da paesi che acquistano sul mercato mondiale quasi tutti gli alimenti, e di approntare la ricerca tecnologica e i quadri tecnici necessari anche ad altri paesi che entrano nelle fasi della industrializzazione avanzata.

I recenti contatti fra Italia ed Irak hanno posto in evidenza i medesimi problemi. Con questo paese è già stato concluso un importante accordo per costruire un oleodotto verso il Mediterraneo. L'Irak, tuttavia, sta affrontando i problemi del suo sviluppo con una entrata diretta ad alti livelli tecnologici nei settori tessile, della produzione e preparazione degli alimenti, in petrolchimica. La cooperazione è possibile nella misura in cui ci si organizza per conoscersi ed adattarsi reciprocamente. L'informazione sulla economia e la società dei paesi con cui vogliamo avere rapporti economici più stretti è essenziale non solo alle persone che vanno ad operarvi o mantengono i contatti, ma anche per abbattere rapidamente gli steccati del pregiudizio nazionalistico costruiti dai gruppi dirigenti.

r. s.

Nuovo accordo firmato ieri a Roma

L'ENI cercherà petrolio su altri 144.000 Kmq del territorio libico

L'ENI ha concluso ieri a Roma con il governo libico un accordo in base al quale l'AGIP amplierà le sue ricerche di idrocarburi.

L'accordo è stato firmato dal sottosegretario libico al petrolio, Omar Muntasser, e dal coordinatore ENI per gli idrocarburi, Lorenzo Roasio. Alla firma dell'accordo erano presenti il direttore per l'estero dell'ENI, Pasquale Landolfi, ed i dirigenti dell'AGIP e del ministero libico del petrolio.

L'accordo copre 4 nuove aree di ricerca, due delle quali nella striscia di mare presso le coste. Le zone di ricerca a mare hanno una superficie di circa 44 mila chilometri quadrati. Esse sono ancora inesplorate ma favorevolmente « indiziate ». Le altre due aree sono ubicate in Cirenaica, una nella regione della Sirte ed una nei pressi dell'oasi di Cufra, per una superficie complessiva di circa 100 mila kmq. L'accordo è del tipo « Suddivisione della produzione ». Esso prevede che l'AGIP assuma le spese per la ricerca. In caso di risultato positivo, la National Oil Company, società al 100 per cento del governo libico, si associerà all'AGIP per lo sfruttamento, anticipando la sua quota di investimenti di sviluppo, partecipando ai costi operativi e riservandosi una parte della produzione.

L'accordo è la prima applicazione dell'intesa fra il governo italiano e quello libico annunciata lunedì a Roma.

L'ENI è presente in Libia con l'AGIP dal 1959, anno in cui questa società ottenne la concessione 82, di 29 997 Kmq, successivamente ampliata di altri 8.806 kmq. Nel 1965 l'AGIP ottenne altre due concessioni: la 100 con un'estensione di 5.243 Kmq e la 101, successivamente abbandonata. Nel maggio 1969 l'AGIP stipulò un accordo di associazione con la Lybian National Oil per la ricerca di greggio in sei concessioni con una estensione totale di 20.017 Kmq. I risultati dell'esplorazione nelle aree 82 e 100 sono stati favorevoli, ed è stato localizzato il giacimento di Bu-Attifel, entrato ufficialmente in produzione il 15 ottobre 1972. Questo giacimento è situato nel deserto libico a 400 chilometri dal mare ed è collegato al centro di stoccaggio di Zuetina tramite un oleodotto del diametro di 30 pollici, costruito per oltre un quarto dalla SAIPEM, del gruppo ENI. La gestione è su basi paritetiche con la LNOC.

L'ENI inoltre è presente in Libia attraverso la SNAM Progetti, cui è stata affidata la costruzione della raffineria di Azzawya, della capacità di 2,5 milioni di tonnellate, per conto della LNOC. La raffineria dovrebbe entrare in funzione il prossimo aprile, ed è allo studio un progetto per il suo raddoppio. La collaborazione si è concretata inoltre nella costituzione della National Drilling Co., una società libica di perforazione appartenente per il 51% alla LNOC e per il 49% alla SAIPEM. In questa nuova società la partecipazione di maestranze libiche, le quali fin dall'inizio rappresentavano il 65% dell'organico, andrà progressivamente aumentando con l'attuazione di opportuni programmi di addestramento. A questo scopo il governo libico ha deciso la costituzione di un istituto libico del petrolio a Tobruk, la cui organizzazione è stata affidata alla Comerint, una società a partecipazione IMI-ENI, che con i suoi esperti provvede anche all'addestramento dei futuri tecnici libici del petrolio, dall'operaio altamente specializzato fino al manager. Alla Comerint il ministero dell'Industria e miniere, ha infine commissionato uno studio della situazione attuale dell'industria in Libia, dei progetti e dello sviluppo industriale del paese con proiezione fino al 1984.

Colossale speculazione sulla crisi energetica

Usa: profitti triplicati per le grandi compagnie

Secondo il New York Times, le società petrolifere realizzano guadagni di oltre un dollaro al barile rispetto ai 30 centesimi dello scorso anno — Denunciata in un rapporto della F.T.C. la politica di monopolio delle «sette sorelle» — Chiesto un loro ridimensionamento

WASHINGTON, 26.

I favolosi profitti realizzati dalle compagnie petrolifere negli ultimi mesi, continuano ad essere il dato permanente della crisi energetica, abilmente manovrata dal « cartello » delle grandi società multinazionali. Secondo il *New York Times*, da informazioni raccolte da funzionari dei paesi produttori di petrolio e da acquirenti europei e giapponesi, nella regione del Golfo Persico, risulta che i profitti delle compagnie occidentali operanti nel Medio Oriente sono saliti lo scorso anno da 30 centesimi di dollaro al barile ad oltre un dollaro.

Sebbene l'aumento delle *royalties* abbia inciso sostanzialmente sull'aumento dei prezzi a partire dal primo ottobre dello scorso anno, i prezzi imposti dalle compagnie sul mercato e i loro profitti non sono controllati dai paesi produttori o consumatori.

Il giornale americano tuttavia ricorda quanto ebbe a dichiarare lo Scià dell'Iran nel dicembre scorso.

« Sappiamo che le compagnie petrolifere — diceva Reza Pahlevi — stanno realizzando profitti realmente eccessivi. I miei collaboratori mi hanno riferito che nei prezzi c'è almeno un dollaro al barile che non ha nessuna ragione di andare alle compagnie ».

Una circostanziata denuncia di come le otto principali compagnie americane realizzino questi favolosi profitti, è stata fatta in questi giorni dalla Commissione federale commerciale (FTC) statunitense in un rapporto speciale che reclama contro il controllo monopolistico che tali compagnie detengono sull'industria petrolifera USA. Il rapporto, raccomandando che le otto maggiori compagnie USA: *Exxon, Texaco, Gulf Oil, Standard Oil of California, Shell, Standard Oil of Indiana* e *Atlantic Richfield*, siano obbligate a disfarsi del 40-60% delle loro attività di raffinazione, afferma che dette compagnie hanno una struttura aziendale e legami con il settore finanziario, tali da renderle padrone assolute del mercato, da permettere di imporre i prezzi più alti e di manovrare a piacere gli approvvigionamenti di greggio in campo internazionale.

Il rapporto raccomanda che queste compagnie siano costrette a cedere tutte le loro *pipelines* e che le operazioni di raffinazione e di *pipeline* vengano cedute a 10-13 « nuove » compagnie che dovrebbero essere separate dalle compagnie petrolifere. Si raccomanda inoltre l'adozione di provvedimenti atti ad assicurare che le compagnie petrolifere non controllino le nuove compagnie di *pipelines*.

Il rapporto elenca partitamente quello che la FTC vorrebbe per porre fine a quello che essa chiama il monopolio che ha per anni mantenuto forti barriere contro ogni competizione. « Al riparo dalla interferenza esterna, queste compagnie hanno potuto operare ad un costo eccessivo per i consumatori ».

Non solo le compagnie lavorano strettamente fra loro, seguita il rapporto, ma esse si assicurano anche la collaborazione dei maggiori istituti finanziari per aiutare la loro causa. Per esempio la *Chase Manhattan Bank* è « insieme la maggior azionista dell'*Atlantic Richfield* e la seconda della *Mobil* », quindi: « chiaramente non rientra nell'interesse di questa banca promuovere una vigorosa competizione fra loro ». Le grandi banche hanno negato di influenzare le politiche delle compagnie tramite le loro *holdings* di fondi fiduciari, ma, dice il rapporto, i legami fra le compagnie e gli istituti finanziari « sono così forti che in senso reale le banche e le maggiori compagnie petrolifere godono di una identità di interessi ». Per esempio i tre maggiori azionisti della *Mobil oil* sono grandi banche di New York. Finanziare una raffineria di concorrenti metterebbe a repentaglio gli investimenti della banca stessa.

Il modo principale con cui le compagnie bloccano la concorrenza è quello di tenere i prezzi del greggio artificialmente alti. Per queste compagnie che controllano l'esplorazione, il pompaggio, la raffinazione, la distribuzione e la vendita, gli alti prezzi del greggio, dice il rapporto, rappresentano « meramente dei trasferimenti contabili » che sono trasferiti sulle spalle dei consumatori sotto forma di più alti prezzi per i carburanti.

L'attuale crisi del petrolio, secondo il rapporto, illustra spettacolarmente i « mali » della struttura aziendale petrolifera.

Inoltre, dice il rapporto, «il consumatore paga due volte» a causa del potere di mercato delle compagnie, « sia direttamente sotto forma di prezzi più alti, sia indirettamente in quanto le risorse della società non vengono ripartite nella maniera più efficiente ».

Le compagnie impongono i prezzi perchè controllano la produzione, le *pipelines* e il greggio internazionale. Questo potere è accresciuto dal loro « sfruttamento della legislazione statale e federale, specie le leggi di razionamento statale e le quote *import* del petrolio » e ciò consente alle compagnie di impedire ogni aumento di rifornimenti che sconvolgerebbe i loro prezzi di riferimento.

Dopo la conferenza di Tlatelolco

Importante missione argentina a Cuba

Il ministro Gelbard respinge le pressioni di Kissinger - Industriali USA operanti in Argentina partecipano alla visita

Dal nostro corrispondente

L'AVANA, 26

Osservatori politici e ambienti diplomatici seguono con particolare attenzione la visita della numerosissima delegazione economica argentina, diretta dal ministro dell'economia Jose Ber Gelbard, giunta ieri all'Avana con ben due aerei speciali delle aerolinee argentine. La comitiva si compone di duecentocinquanta persone, fra cui figurano Orlando D'Adamo, segretario di Stato per il coordinamento e la cooperazione, Julio Broner, presidente della Confederazione generale impresari (CGE), Ernesto Brown, Cotilo, vice presidente dell'Unione industriali (UIA), Adelino Romero, segretario generale della Confederazione generale del lavoro (CGT) e il colonnello Martin Rico, del comando congiunto, seguiti da industriali, commercianti, funzionari, dirigenti di società industriali, fra cui quelli delle statunitensi Chrysler, General Motors e Standard Electric, alcuni accompagnati da familiari.

Si tratta della missione argentina al più alto livello che abbia visitato l'isola caraibica dopo che l'anno scorso sono state ristabilite le relazioni diplomatiche, epoca dopo la quale gli accordi economici e commerciali sottoscritti dai due governi hanno raggiunto un volume che non ha precedenti nè sul piano bilaterale, nè su quello dell'interscambio con altri paesi d'America latina.

Ma l'interesse maggiore della visita risiede sul significato continentale che le sue conclusioni possono avere, stimolando numerosi altri paesi del continente che già non lo hanno fatto, ad accelerare i tempi del ristabilimento delle relazioni con Cuba socialista. Si considera altresì la visita un primo banco di prova del cosiddetto « spirito di Tlatelolco » e cioè della volontà dei paesi latino-americani di dare un carattere nuovo, autonomo e indipendente, alle relazioni emisferiche, collocandosi nel campo dei paesi in via di sviluppo e rompendo con la totale dipendenza dagli USA.

La presenza, nella delegazione, di dirigenti di imprese monopolistiche statunitensi, operanti in Argentina, assume un valore politico di grande importanza, se si considera il reiterato rifiuto di Kissinger a togliere il blocco economico e politico contro Cuba, come è stato richiesto con forza anche nei giorni scorsi, nella capitale messicana, da molti ministri degli esteri sud-americani. Alla affermazione del segretario di stato che il governo di Washington sta esaminando l'atteggiamento da adottare di fronte alla vendita di prodotti delle società nordamericane operanti in Argentina, atteggiamento che « sarà fatto conoscere », ha detto, al governo di Buenos Aires, al quale « spetta di accogliere o respingere » le proposte USA, le autorità argentine hanno già risposto in termini categorici. Lo stesso Gelbard, parlando con i giornalisti, ha riaffermato che « l'Argentina è sovrana e continuerà ad esserlo ». Il problema allo studio a Washington « è un problema di Kissinger », ha soggiunto il ministro, perchè « in Argentina decidiamo noi ». « Il credito concesso a Cuba (*un miliardo e duecento milioni di dollari in sei anni* - n.d.r.) è irrevocabile e le compagnie hanno detto di sì ».

La questione è di somma importanza perchè apre una breccia nuova nel blocco imposto contro Cuba e anche perchè introduce nella pratica un principio energicamente sostenuto nella conferenza di Tlatelolco dai ministri degli esteri sud americani e non accolto da Kissinger — il principio che le compagnie sovrannazionali debbono rispettare strettamente le decisioni dei paesi che le ospitano. Nell'accordo commerciale firmato all'inizio dell'anno per un ammontare di 260 milioni di dollari è prevista la vendita a Cuba di automobili e molti altri prodotti, tutta produzione alla quale sono interessate società come la FIAT, la Chrysler, la General Motors, ecc. Per quanto riguarda le esportazioni di Cuba verso l'Argentina esse saranno precisate nel corso dell'attuale visita, che si prefigge di allargare notevolmente il volume dell'interscambio ma riguardano in particolare il tabacco, il nichel e altri prodotti.

A sottolineare l'importanza che anche da parte cubana si attribuisce alla missione argentina (che si tratterrà a Cuba fino a venerdì prossimo) sta il fatto che a riceverla ieri all'aeroporto internazionale « Josè Marti », vi erano alte personalità del governo. Fra gli altri il vice primo ministro Carlos Rafael Rodriguez, presidente della Commissione di collaborazione economica e scientifica tecnica, il viceprimo ministro Joel Domenech, il ministro degli esteri Raul Roa, il ministro del commercio estero Marcelo Fernandez e il presidente della Camera di commercio di Cuba, Albert Betancourt.

Ilio Gioffredi

Truppe di Thieu cacciate dalle zone libere

SAIGON, 26

Le truppe di Van Thieu hanno subito due dure sconfitte nel loro tentativo di penetrare nelle zone libere del Delta del Mekong, e di sottrarre ai contadini i raccolti di riso. Una formazione composta da 500-600 membri della milizia del regime è stata travolta domenica a sud di Can Tho.

Dopo il successo della «nave dell'amicizia»

Per il Vietnam nuove iniziative in Italia

Dopo il successo della « nave dell'amicizia », si preparerano nuove iniziative per aiutare e sostenere gli sforzi del Vietnam nella difesa degli accordi di pace e nella ricostruzione della RDV e del territorio governato dal GRP. Una decisione in tal senso è stata adottata ieri nel corso di una riunione svoltasi a Roma fra la presidenza del Comitato nazionale Italia-Vietnam, i delegati dei comitati provinciali e regionali, i rappresentanti delle regioni Emilia-Romagna e Toscana e quelli delle organizzazioni sindacali, giovanili e di massa, aderenti al Comitato stesso.

Attraverso una relazione introduttiva svolta dalla senatrice Tullia Carettoni e attraverso gli interventi degli altri membri della presidenza del Comitato — cioè il sen. Franco Calamandrei (PCI), il prof. Enzo Enriquez Agnoletti (PSI), l'on. Danilo Morini (DC), il prof. Angelo Gennari (ACLI), l'on. Livio Labor (PSI) e Vera Boccara — sono stati posti in evidenza i maggiori problemi del momento; in particolare è stato sottolineato che le continue violazioni degli accordi di Parigi da parte del regime di Saigon e degli Stati Uniti rendono indispensabile intensificare in Italia l'azione di solidarietà, ponendo al governo il problema del riconoscimento del GRP e del rispetto degli accordi, mobilitando un vasto arco di forze politiche e sociali, pianificando gli aiuti da inviare al Vietnam e prospettando in questo un collegamento d'interessi fra la solidarietà popolare e la cooperazione economica a livello dei rapporti statali. Non è stata esclusa la ripetizione dell'iniziativa della « nave dell'amicizia ». Si è anche ribadita la necessità di dare maggiore concretezza ai patti di gemellaggio stabiliti fra città italiane e vietnamite. A questo proposito è stato annunciato che si recherà prossimamente a Hanoi una delegazione con rappresentanti di regioni, comuni e province.

Nel corso della riunione — a cui erano presenti fra gli altri il dott. Borroni delle ACLI e Giovannini in rappresentanza della CGIL — sono intervenuti Ruggeri di Bari, Panieri, consigliere regionale dell'Emilia-Romagna, Semeraro di Pavia, Scanni di Bari, Bruetti, consigliere provinciale di Bologna, Luciano Sossai (rappresentante dei portuali di Genova, che con il loro lavoro hanno permesso l'organizzazione della « nave dell'amicizia ») e l'on. Franco Galluppi del PSDI.

Fra le decisioni adottate — oltre al prossimo svolgimento di dibattiti e manifestazioni popolari — figura quella di inviare un'ampia delegazione, rappresentativa delle forze politiche democratiche, delle organizzazioni di massa e della cultura, alla conferenza sull'Indocina che si svolgerà a Stoccolma alla fine di marzo.