

La produzione agricola scarseggia anche per le carenze irrigue

La grande sete delle campagne

E' necessario irrigare almeno due milioni di ettari di terra per avviare a risanamento il deficit alimentare. Le sproporzioni tra Nord e Sud - Iniziativa dei sindacati a Matera con il convegno di venerdì e sabato. Importiamo alimenti per 8-9 miliardi al giorno - In quindici anni l'Italia ha aumentato l'acquisto di derrate alimentari all'estero da cento a tremila miliardi - Le gravi responsabilità della Democrazia cristiana

Come ha documentato la Conferenza nazionale sulle acque (Roma, ottobre 1974), su 206 miliardi di metri cubi di acqua che affluiscono sul territorio nazionale tramite le precipitazioni, ben 157 miliardi di litri sono inutilizzati. Ciò produce una erosione del terreno che provoca alla sola agricoltura un danno valutato intorno ai 300 miliardi di lire. Sono dati assai gravi, che dimostrano come il problema di irrigazione sia ormai giunto a livelli di rottura. Se si arrivasse alla realizzazione di opere irrigue anche parziali, visto che la resa produttiva di un terreno irrigato aumenta del 15-20 per cento rispetto alla cifra investita, l'incubo del deficit della bilancia dei pagamenti (per circa il 50 per cento dovuto all'importazione di prodotti alimentari) potrebbe essere affrontato in termini più realistici.

E' proprio sulla linea del risanamento delle risorse per affrontare il deficit alimentare, la svalutazione dei salari, la necessità di riconversione industriale, l'aumento della disoccupazione anche nell'industria, che la Federazione sindacale unitaria ha promosso il convegno sull'irrigazione che si terrà a Matera venerdì e sabato prossimi. Con una limitata superficie irrigua, si ottiene un imponente volume di produzione. Basta un esempio (anch'esso fornito nel corso della Conferenza nazionale sulle acque): per ottenere 1 semina miliardi di lire, prodotto netto fornito dalla nostra agricoltura nell'anno 1973, basterebbero circa 6,6 milioni di ettari irrigui, cioè sarebbe sufficiente raddoppiare l'attuale superficie irrigua.

Intere zone del Mezzogiorno e del Centro attendono dall'irrigazione il loro riscatto. In altri termini, attendono il mezzo di uscita dal processo di abbandono delle terre e il decadimento di vaste zone agricole.

Mezzogiorno svantaggiato

Secondo calcoli statistici, la attuale superficie irrigata in Italia è di 3,2 milioni di ettari. Di questi il 72 per cento sono al Nord e il 28 per cento suddivisa tra il Centro e il Sud e le Isole. Per un incremento del prodotto lordo agricolo atto ad avviare a risanamento il deficit alimentare, è stato fatto calcolare che occorrono 7,5 milioni di ettari. Il discorso s'inquadra in quello più generale di un armonico sviluppo agro-industriale più volte avanzato dal presidente della Dc, democristiano democristiano per superare la grave crisi che ha colpito il Paese.

Non si tratta solo di una lunga prospettiva; esistono proposte di media e breve termine. Su queste intende insistere il convegno che si terrà a Matera. Nel confronto ai vertici del movimento sindacale del governo negli ultimi mesi, quest'ultimo (si era allora al governo Rumor) ha preso l'impegno di un investimento di 1500 miliardi

per il finanziamento di un piano nazionale quinquennale (1975-1979) di irrigazione con stanziamenti annuali di 300 miliardi. Questo impegno va confermato e va al più presto approntato un progetto di legge, da discutere ed approvare con urgenza nei due rami del Parlamento, perché sia data attuazione pratica ai progetti di realizzazione.

L'occasione del convegno sull'irrigazione offre un terreno quanto mai concreto all'azione unitaria del movimento al Nord, al Centro e al Sud nella piena riconferma della scelta meridionalistica compiuta dal movimento decennale negli ultimi anni. Gli obiettivi di fondo sono quelli dell'occupazione e della difesa dei salari. Per il settore agricolo (all'obiettivo come la tabella che pubblichiamo) possono essere raggiunti irrigando nuovi terreni o completando opere (Tirso, Puglia-Basilicata; Biferno; Giba-Giglio) d'irrigazione di cui sente parlare ormai da troppi anni.

L'apporto dell'industria

Esiste, del resto, un nesso profondo tra lo sviluppo delle opere irrigue e l'apporto che a questo deve dare l'industria. Anche affrontando il problema da questo angolo, sono state avanzate proposte ben precise, sulle quali il governo è chiamato a pronunciarsi. Le industrie a partecipazione statale della meccanica di precisione debbono programmare la fornitura dei manufatti necessari alla esecuzione delle strutture irrigue primarie e secondarie (tennanti, armato, banchette) e devono svolgere all'agricoltura, valorizzata dal processo irriguo, i prodotti necessari all'aumento della produzione (meccanica agricola, anticorrosione, fertilizzanti, materie plastiche). Sono questi i temi di politica economica sui quali è chiamato a pronunciarsi il governo appena costituito per quanto riguarda il settore dell'agricoltura.

Appena tre giorni fa il ministro del Tesoro Colombo si è nuovamente pronunciato sulla necessità di stringere la borsa. La quotazione delle nostre difficoltà viene in gran parte fatta ricadere sulle importazioni di petrolio. Nessun cenno, se non di sfuggita, è stato fatto riguardo alla importazione di generi alimentari. L'Italia importa alimenti per 8-9 miliardi al giorno. Nel 1973 la bilancia alimentare ha segnato un deficit di 500 miliardi, nel '74 questo deficit salirà a 3000 miliardi. Quindici anni fa, il deficit si aggirava appena sui 100 miliardi di lire. Sono cifre che indicano il fallimento del nostro sistema. Considerato le campagne come serbatoi di voti per la Dc. E' tempo di mutare indirizzi e di rivalutare la agricoltura quale settore fondamentale della nostra economia.

Aladino Ginori



La grave crisi dell'agricoltura e quella più generale di tutti a l'economia del Paese ha tra le sue cause anche la mancata realizzazione di un adeguato piano di irrigazione delle terre

EFFETTI ECONOMICI DELL'IRRIGAZIONE

Tipo di opera necessaria	Superficie (ettari)	PRODOTTO E MANODOPERA ATTUALE			DOPO L'IRRIGAZIONE			
		Piv (migliaia di lire)	Pn (migliaia di lire)	M.o. g.te	Piv (migliaia di lire)	Pn (migliaia di lire)	M.o. g.te	
Nord	C	1.431.999	527	414	58	669	503	75
	I	1.091.634	509	408	59	685	514	88
Centro	C	20.405	431	350	73	636	525	118
	I	292.457	360	296	62	619	476	131
Sud	C	161.362	484	378	91	691	509	133
	I	587.176	324	261	62	688	521	138
Isole	C	80.100	796	636	184	964	732	220
	I	180.477	282	225	56	735	490	135
Italia	C	1.693.866	534	420	67	684	515	88
	I	2.151.744	419	337	60	676	509	111

LEGGENDA: C = Opere di completamento - I = Opere di nuova irrigazione - Piv = Produzione lorda vendibile per ettaro - Pn = Prodotto netto per ettaro - M.o. = Manco d'opera per ettaro - g.te = giornate per ettaro.

La crisi economica attanaglia la compagnia di bandiera

L'Alitalia «vola» sui debiti

Dal prossimo anno saranno annullati una serie di scali internazionali - Aerei lasciati inutilizzati sulle piste - Non è tutta colpa del prezzo del kerosene se il deficit ha raggiunto cifre insostenibili - Il parere dei sindacati e degli operatori turistici - Le proposte per una ripresa

L'operazione «ridimensionamento Alitalia» scatterà dall'1 gennaio 1975. La notizia è stata annunciata dalla compagnia di bandiera aborita, infatti, una serie di voli, lasciando negli hangar numerosi aerei. Saranno annullati i collegamenti atlantici con Chicago e Philadelphia (due voli saranno gli scali Alitalia negli Stati Uniti: New York e Boston); saranno sospesi i voli per Lima, Montevideo, Douala, Dubrovnik, Khartoum, Bangkok, Casablanca, Nicosia e Marsiglia; infine sarà abolita la transiberiana per Tokio via Mosca. Insieme a questi provvedimenti si parla di un ulteriore aumento delle tariffe e dell'abolizione dei voli charter, attualmente organizzati dalla SAM (Società aerea mediterranea) per conto dell'Alitalia. La notizia è un grave ridimensionamento delle attività della nostra compagnia di bandiera non è nuova. Nell'ultima conferenza sulle tariffe aeree tenuta a Montecarlo nel settembre scorso, il delegato dell'Alitalia, Nordio, dopo aver denunciato la grave crisi che investe l'aviazione civile mondiale, l'articolata difesa del prezzo del carburante, annunciò una serie di provvedimenti per «bocciare» l'espansione dei voli aerei. In poche parole Nordio tracciò una linea di difesa delle compagnie aeree di fronte all'aumento dei prezzi, sostenendo la tesi che se ieri il viaggio aereo era un lusso, da domani dovrà essere un extralusso; non più

voli di massa ma voli di élite. L'era della continua espansione dei viaggi in aereo dovrebbe finire con una battuta di arresto. Ma è proprio tramontato il periodo d'oro dell'aviazione civile? I pareri su questo punto sono assai contrastanti. Il presidente della compagnia di bandiera, Antonio Parnis, mi fa osservare il direttore di una notissima agenzia turistica che per ovvie ragioni non ritiene opportuno che il suo nome, l'Alitalia, ne sia associato. Oggi i grossi gruppi dell'Alitalia vengono giustificati con il vertiginoso aumento del prezzo del kerosene. Il 1974 - secondo recentissimi calcoli - si dovrebbe chiudere per la compagnia di bandiera italiana con un disavanzo di circa 60 miliardi di lire. Se teniamo conto che fino a qualche anno fa l'Alitalia chiudeva i suoi bilanci in attivo, si comprende subito quale grosso balzo indietro sia stato fatto in un arco di tempo assai breve. «Non è tutta colpa del prezzo del petrolio», dice uno dei dirigenti del Sindacato unitario della gente dell'aereo. A dimostrazione di questa tesi mi viene consegnata una nota dove sono elencati i più recenti errori commessi, dopo le centinaia e centinaia di milioni spesi per cambiare i colori della compagnia e le divise delle hostess. L'acquisto di un ingente numero di DC-9 - tanto per citare alcuni esempi - si è rivelato errato per la scarsa redditività dell'aereo (a servizio «mercato», anche se viag-

giato a pieno carico, è in perdita). L'acquisto di ben 5 Jumbo-jet (1 mastodontico a motore dell'Airbus A300, più un certo numero di DC-10 rivela una stima errata dello sviluppo del traffico sulle rotte intercontinentali, stima che evidentemente non ha tenuto conto della politica di acquisto delle altre compagnie. La ristrutturazione della rete spesso ha seguito criteri di mero prestigio. Un esempio di ciò è dato dalla cosiddetta «rotta polare» Roma-Anchorage-Tokio, tenuta in piedi più di un anno nonostante facesse registrare perdite spaventose. C'è poi il grosso problema creato dall'Alitalia con i suoi stretti legami con l'industria aeronautica americana. La compagnia, infatti, ha acquistato sistematicamente (con l'unica eccezione del Caravelle agli inizi degli anni '60) aerei USA, portando l'azienda nella sfera d'influenza della grande industria e delle banche americane. Questo legame ha determinato un pesante condizionamento sulle scelte e sulla politica dell'Alitalia. Non a caso il governo italiano si è trovato sempre in grandi difficoltà nel negoziare con gli americani i diritti di traffico aereo; non a caso l'unica iniziativa pubblica nel campo delle costruzioni aeronautiche (Aeritalia) partecipa prevalentemente a commesse americane e a progetti della «Boeing». Tutto questo nonostante la posizione europeistica e comunitaria dell'Alitalia. Non c'è quindi da mera-

gliarsi se ogni attività nel campo delle costruzioni, revisioni e manutenzioni aeronautiche nel nostro Paese viene stentatamente: l'Aeritalia è da anni in una situazione di «stallo», l'Aeronavali è stata salvata in tempo dalla GEPI ma continua ad essere in crisi.

L'Alitalia ha continuato a fare il bello e il cattivo tempo nella politica aeronautica del nostro Paese», dice Fanelli della CISL. E' stato così perché la nostra compagnia di bandiera si è trovata in una situazione di monopolio a causa della assoluta mancanza, da parte del governo, di un piano preciso del trasporto aereo. Si è lasciato fare e l'Alitalia ha cercato di fare i suoi interessi, dimenticando questi aerei nei campi di volo, lasciati inutilizzati da anni, con i quali acquistati recentemente, come i DC-9. Alcuni giorni fa su questo problema è stata presentata anche una interrogazione alla Camera da parte dei deputati comunisti Damico e Fiorelli. Nell'interrogazione rivolta al ministro dei Trasporti i due parlamentari rivelano che ben 30 aerei dell'Alitalia sono inutilizzati. «Abbandonate questi aerei nei campi senza qualsiasi manutenzione - si legge nel documento - si arrecano un grave danno al patrimonio pubblico».

Linee soppressive aerei pagati decine di miliardi e abbandonati, deficit sempre più astronomico: questa la situazione dell'Alitalia alla vigilia dell'Anno Santo. E poi si parla del turismo come una delle principali fonti per «radicare» la bilancia dei pagamenti. Le proposte che i sindacati avanzano per superare l'attuale crisi sono poche ma puntano direttamente al centro del problema. In primo luogo si chiede di passare alla «destrutturazione» dell'Alitalia, ormai diventata una «holding» di iniziative

tra le più svariate (trasporti aerei, alberghi, assicurazioni, gestione di aeroporti, ecc) e sua esclusiva destinazione al traffico aereo internazionale. L'altro punto da risolvere è quello della ristrutturazione della rete e dei collegamenti intercontinentali. E' vero che nemmeno in quella occasione l'on. Visentini, che mirava ad impedire un maggior prelievo dai profitti, mostrò di accorgersi che in realtà il prelievo era in realtà un prelievo di ricchezza. E' vero che nemmeno in quella occasione l'on. Visentini, che mirava ad impedire un maggior prelievo dai profitti, mostrò di accorgersi che in realtà il prelievo era in realtà un prelievo di ricchezza. E' vero che nemmeno in quella occasione l'on. Visentini, che mirava ad impedire un maggior prelievo dai profitti, mostrò di accorgersi che in realtà il prelievo era in realtà un prelievo di ricchezza.

Anche leggendolo e facendolo leggere puoi sostenere il tuo giornale

L'Unità	annua	6 mesi
7 numeri	46.500	24.500
6 numeri	40.000	21.000
5 numeri	33.500	17.500

La progressività dell'imposta colpisce il salario

La minaccia fiscale sulla 13ma

Quali ingiuste ripercussioni ha il conguaglio a chiusura annuale delle trattative sulla busta paga - Chi deve avere un rimborso continua a pagare e a chi deve invece versare viene trattenuto il 2% in più - Il 31 marzo un terzo gravoso conguaglio

Vicepresidente della Confindustria ed «esperto» tributarista, il nuovo ministro delle Finanze, Bruno Visentini, ha iniziato la gestione del dicastero insegnando una lezione: vero che spettava alla burocrazia preparare le decisioni, ma come non accorgersi che al 1 dicembre, una settimana prima del pagamento della tredicesima, mancava una chiara disposizione per l'attuazione del conguaglio d'imposta a chiusura del ciclo annuale di trattenute sulla busta paga?

I conguagli su cui si doveva decidere, infatti, sono due: a compenso per la massa dei lavoratori che si trova a livello di 150-160 mila lire mensili, ai quali, ciò nonostante, viene versata una trattenuta d'imposta superiore di 15-20 mila lire, con possibilità di rimborso, ma soltanto dopo molto tempo e con aggravio amministrativo; e un ulteriore detrazione per i lavoratori con livelli retributivi superiori e quindi con conseguente decurtazione della «tredicesima».

Il conguaglio, a parte gli aggravii burocratici che determinano, può essere diviso in due problemi politico-economici: 1) sottraendo altri 500 miliardi - tale sarebbe il gettito - di utile d'acquisto si incide sulla domanda in una fase in cui l'industria risente dell'indebolimento dei salari; 2) il conguaglio avviene in una situazione mutata, rispetto a quando è stata varata la legge, nel senso che il prelievo effettivo sulle buste paga è mediamente aumentato del 2 per cento in seguito allo scatto di aliquote superiori in relazione ad aumenti puramente nominali della retribuzione.

Il nuovo ministro delle Finanze, in alcune dichiarazioni che gli sono state attribuite, ha espresso l'opinione che non si debba procedere ad aggravii del prelievo fiscale ma recuperare le evasioni. Invece il prelievo fiscale sui salari è stato aumentato, senza fare nuove leggi - come prescrive la Costituzione per ogni prelievo aggiuntivo - per il solo effetto dell'inflazione.

L'on. Visentini è così bene informato in proposito che alcuni mesi fa ha presentato, quale membro della commissione parlamentare per le Finanze, un progetto per l'introduzione di una scelta mobile nel prelievo tributario. E' vero che nemmeno in quella occasione l'on. Visentini, che mirava ad impedire un maggior prelievo dai profitti, mostrò di accorgersi che in realtà il prelievo era in realtà un prelievo di ricchezza. E' vero che nemmeno in quella occasione l'on. Visentini, che mirava ad impedire un maggior prelievo dai profitti, mostrò di accorgersi che in realtà il prelievo era in realtà un prelievo di ricchezza.

Quello che accade in questi giorni per l'imposta sull'incremento di valore degli immobili (INVM) è un esempio. Questa non è una imposta patrimoniale ed il suo meccanismo può darsi possa e debba essere rivisto. Sta di fatto che dei 200 miliardi che i Comuni dovevano incassare dopo il primo anno di gestione soltanto 80, a quanto si dice, sarebbero stati incassati. Si è chiesto al governo di ri-

vedere l'imposta ma non per adeguarla alla situazione - l'enorme incremento del valore immobiliare degli ultimi due anni - bensì per ridurre l'incidenza. Eppure dall'inflazione le società immobiliari hanno tratto un vero e proprio profitto di guerra che lo Stato avrebbe tutto il diritto di sequestrare almeno in parte.

E' un fatto però che al ministero delle Finanze solo a nominare le società immobiliari, come soggetto distinto di prelievo fiscale, accusano la manomissione del valore che incrementa il valore che arricchisce scono ingiustamente infime minoranze e incrementi che rimangono neutri: un dilemma da cui si può uscire soltanto nominando esplicitamente e quindi isolando dal resto, la rendita speculativa. Non serve tuttavia allungare la lista degli esempi poiché quello che si tratta di verificare di fronte al prelievo sulla «tredicesima» e nei prossimi mesi, è il tipo di gestione che il governo vorrà dare alla crisi. Si tratta di sapere se l'azione, oltre a premiare gli speculatori deve lacere ancora più profondamente la società italiana col rifiuto di accordare agli strati meno abbienti un minimo di giustizia.

Un programma di sorveglianza della poliomielite, promosso dall'Organizzazione mondiale di sanità (OMS), ha rivelato che questa malattia è in netto regresso nella maggior parte dei paesi membri. Nel 1973, un totale di 7.572 casi sono stati notificati da 97 paesi, contro 12.881 casi registrati l'anno precedente. Gli esperti dell'OMS ritengono tuttavia che la situazione attuale della poliomielite nel mondo giustifichi una sorveglianza epidemiologica permanente, suscettibile di rivelare facilmente possibili epidemie e di stabilire una base per la pianificazione e la valutazione di programmi di sanità pubblica efficaci.

Secondo i dati pubblicati dal bollettino epidemiologico dell'OMS, risulta che in Europa i casi di poliomielite sono passati da 1.011 nel 1972 a 790 nel 1973. La diminuzione è stata sensibile in Spagna e in Portogallo, mentre in Francia i casi sono aumentati da un anno all'altro. Passando da 424 nel 1972 a 500 nel 1973. L'Italia ha registrato nell'anno in esame 15 casi, 83 la Spagna, 83 la Germania Federale e la Francia 29, la Jugoslavia 18, mentre nessun caso è stato segnalato da Finlandia, Lussemburgo e Malta.

GENOVA, 30. «La motonave da carico "Vega", battente bandiera panamense, è così insicura che potrebbe scomparire in mare alla prima tempesta»: lo ha detto, durante un incontro con la stampa organizzato nella sede genovese della Federazione lavoratori del mare aderente alla CISL, il comandante Vincenzo Lomonaco che settimana scorsa ha abbandonato la «Vega», dove era imbarcato con il grado di primo ufficiale, e ha presentato un esposto-denuncia alla Capitaneria di porto di Genova sostenendo appunto che alla nave mancavano i più elementari requisiti di sicurezza.

In seguito all'esposto la Capitaneria ha compiuto sull'unità, ancorata nel porto di Genova, un'ispezione al termine della quale la «Vega» è stata autorizzata a prendere il largo. Per gli esperti della Capitaneria infatti la nave (2.232 tonnellate di stazza) era in cattivo stato di manutenzione, ma non tale da pregiudicare la sicurezza.

Come è noto, il comandante Lomonaco è di parere diverso: sostiene che a bordo la strumentazione era scarsa e approssimativa e che persino le scialuppe di salvataggio «facevano acqua».

Taddeo Conca