

Una grande folla ha salutato Tsendenbal

Breznev, Kossighin e Podgorni ricevono a Mosca il leader mongolo

«Estremamente positive» le relazioni fra Mongolia e URSS - Il sistema di sicurezza e cooperazione in Asia

Dal nostro corrispondente

MOSCA, 18. I problemi generali della sicurezza asiatica, della cooperazione economica e dello sviluppo delle relazioni di amicizia fra la collaborazione URSS-Mongolia sono da sempre al centro dei colloqui che si svolgono al Cremlino tra Breznev, Podgorni, Kossighin, e Tsendenbal, primo segretario del Partito rivoluzionario popolare e presidente della Mongolia.

All'ospite i sovietici hanno riservato manifestazioni eccezionali. All'aeroporto di Vnukovo, pavesato con le bandiere nazionali e con scritte ingiungenti alla amicizia tra i due popoli, sono giunti i massimi dirigenti del partito Kossighin, dopo una assenza di alcune settimane è riapparso in pubblico riprendendo in pieno la sua attività politica e lungo le strade fino al Cremlino si sono ritrovate centinaia di migliaia di persone.

Da parte sovietica — sia nei commenti di stampa che nelle dichiarazioni rilasciate da vari esponenti alla radio e alla TV — si sottolinea il significato che la visita assume nel quadro delle iniziative per «costituire» in Asia un sistema di sicurezza e cooperazione.

Nel corso dei colloqui («che si svolgono — ha precisato la TASS — in un clima di

amicizia fraterna, cordialità e comprensione reciproca totale») dirigenti dei due paesi hanno espresso un giudizio «estremamente positivo» sull'andamento delle relazioni bilaterali e hanno sottolineato la necessità di sviluppare ulteriormente la collaborazione nel quadro del COMECON ribadendo, fra l'altro, il valore di quella che viene definita la «integrazione economica socialista».

Tema dei colloqui è anche quello della situazione politica internazionale. Al Cremlino è stato detto che in questi «ultimi tempi» si sono verificati «cambiamenti positivi» sul piano internazionale. («C'è stato chi, tra gli osservatori, ha ipotizzato che il riferimento riguardi anche la situazione cinese. Ma si tratta di una ipotesi che non è minimamente confermata da discorsi o da dichiarazioni»).

In serata la TASS ha precisato che nel corso degli incontri «una attenzione particolare viene riservata al rafforzamento dell'unità dei paesi della comunità socialista, del movimento comunista e operaio internazionale», e che viene altresì ribadita la necessità di consolidare il movimento «sulla base dei principi del marxismo-leninismo e dell'internazionalismo proletario».

Carlo Benedetti

Nuove rivelazioni di «Le Point»

Giscard d'Estaing coinvolto nello scandalo delle industrie Dassault

Era ministro delle Finanze quando la società beneficiò di «arrotondamenti fiscali» per 27 miliardi

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 18. Il caso De Vathaire, il «contabile modello» delle industrie aeronautiche Dassault che più di due mesi fa era scomparso con 4 milioni di franchi (un miliardo di lire) e un esplosivo dossier sugli affari più o meno leciti della ditta, è di nuovo al centro dell'interesse dei circoli politici francesi: questa mattina il settimanale *Le Point* ha pubblicato degli ampi estratti di questo dossier da cui risulta che, attraverso abili manovre finanziarie e grazie alla complicità di due alti funzionari del ministero delle finanze, Marcel Dassault avrebbe sottratto al fisco francese nel giro di pochi anni, circa un miliardo e mezzo di franchi, cioè la bellezza di 270 miliardi di lire.

Le accuse di De Vathaire, che è attualmente in carcere essendosi spontaneamente costituito alle autorità francesi, sono pesantissime. Se fosse vero, il caso De Vathaire costituirebbe un precedente indebita di beni sociali, frode fiscale e corruzione di funzionari. Dassault, dopo la pubblicazione di *Le Point*, ha ammesso che il suo gruppo aveva beneficiato di «arrotondamenti fiscali del tutto marginali», ma ha respinto le accuse senza tuttavia denunciare il suo ex contabile per diffamazione. Quanto ai due funzionari del ministero delle finanze, di cui De Vathaire ha fatto i nomi, essi hanno dichiarato di essere totalmente estranei all'oscura faccenda.

L'opinione pubblica comincia ad essere profondamente scossa da questo «affare» che tutti cercano di mettere a tacere ma che rispunta sempre, e sempre più sconcertante dalle pagine di *Le Point*. E' abbastanza curioso, per non dire di peggio, che lo Stato non sia ancora intervenuto, se si tiene conto del fatto che esso è chiamato direttamente in causa come principale cliente della ditta Dassault. Tutti sanno, in effetti, che la società aeronautica militare e civile, cioè sul denaro dei contribuenti.

E' curioso, inoltre, che il ministero delle finanze, alla cui testa si trovava allora l'attuale presidente della repubblica, non abbia respinto le gravissime accuse avanzate da De Vathaire secondo

cul è dal 1968 che Dassault non è sottoposto ai normali controlli fiscali e che proprio per questo ha potuto eludere il fisco per la colossale somma che abbiamo detto all'inizio. Infine Dassault è deputato gollista, amico di Chirac di cui ha finanziato la campagna elettorale, ma il gruppo gollista si è ben guardato dal mettere in chiaro la posizione del magnate dell'aeronautica.

Oggi ci si chiede come mai proprio *Le Point*, settimanale di centrodestra, abbia tanto interesse a far luce su questo conturbante affare. Chi vuol colpire, al di là della persona di Dassault? Chi vuol vendicare?

Queste domande non sono casuali. Nel 1971 il primo ministro gollista Chaban Delmas viene accusato di evasione fiscale. Le prove delle sue lacunose dichiarazioni al fisco appaiono su tutti i giornali: e si tratta di documenti originali e riservati che escono dal ministero delle finanze allora gestito da Giscard d'Estaing. Qualche mese dopo il presidente della repubblica Pompidou licenzia in tronco Chaban Delmas che è costretto a ritirarsi dalla vita politica, salvo ripresentarsi, per subire uno scacco tremendo, alle elezioni presidenziali del 1974.

Ora, è noto che il settimanale *Le Point*, di proprietà Hachette, era stato fondato da Nora, ex consigliere politico di Chaban Delmas, passato poi a dirigere questa casa editrice. C'è un legame tra Nora, Chaban Delmas e i dossier che oggi vengono pubblicati in esclusiva da *Le Point* e che appaiono sempre più come l'azione vendicatrice di chi era stato accusato 5 anni fa di evasione fiscale nel momento in cui si trovava al vertice della propria potenza politica? E se un legame c'è, chi si cerca di attaccare se non il ministro delle finanze di allora e cioè Giscard d'Estaing che a tutti avevano supposto all'origine della disgrazia di Chaban Delmas?

Come si vede, per quanto colossale sia la denuncia della frode fiscale, essa potrebbe essere un aspetto secondario di un grosso affare politico. Allo stato attuale delle cose non resta che attendere la prova (eventuale) della falsità dei documenti in possesso di De Vathaire. Ma se questa prova venisse a mancare si potrebbero avere nelle settimane prossime ben altri e clamorosi sviluppi dell'affare.

Augusto Pancaldi

La passione della neve si vive più forte in Lombardia.



Sulle nevi della Lombardia, infatti, fra il Tonale e lo Spluga, più di 600 chilometri di piste ti aspettano. Con funivie, skilift, oviocie seggiovie, i più moderni impianti, insomma, di risalita. E dappertutto trovi alberghi confortevoli, della "misura" che vuoi. La vita in Lombardia, sulla neve, ti sorprenderà piacevolmente.



Lombardia. Una regione da vivere.

Regione Lombardia - Assessorato al Turismo

Ecco cosa succederebbe se venissero tutte a Milano le persone che in un'ora vengono nelle 34 Filiali Gabetti per comperare o per vendere la casa. Gabetti si muove all'avanguardia.

muoviti con Gabetti

MILANO C.so Venezia, 5 tel 02/7755

141 CALATA ITALIA MILANO TORINO ROMA ALESSANDRIA CASALE M. PAVIA SANREMO GENOVA MONZA PAVIA VARESE BERGAMO COMO VARESE BERGAMO VERONA VICENZA PADOVA MANTOVA BRESCIA PISA LIVORNO BOLOGNA RMN. PESCARA TRIESTE NAPOLI BARI

Giuseppe Tacconi

Sarebbero stati identificati gli assassini di Letelier

CARACAS, 18. Fonti vicine alla polizia venezuelana hanno detto oggi che alcuni cubani contro-rivoluzionari, arrestati giorni fa per presunta responsabilità nel sabotaggio dell'aereo della linea cubana, avrebbero rivelato alle autorità inquirenti, nel corso degli interrogatori, i nomi di responsabili del crimine attentato in cui perse la vita l'ex ministro cileno, Orlando Letelier, assassinato il mese scorso a Washington.

Il secondo tale rivelazione — pubblicata dal quotidiano «El Nacional» di Caracas — sarebbe stata quella del cubano Rafael Novos (non meglio identificato), a collocare una bomba nell'auto che trasportava Letelier. L'esplosione dell'ordigno causò la morte dell'ex ministro cileno e di una donna amica.

I cubani cui si attribuiscono tali rivelazioni sono sospettati di appartenere al gruppo terroristico guidato da un ex commissario di polizia, Luis Posadas Carriles, e dal medico Orlando Bosh — ricercato dalla polizia americana — ed entrato clandestinamente in Venezuela tre settimane fa con un passaporto falso.

Si è appreso che Venezuela ha già comunicato all'FBI di Washington i dati raccolti contro i fratelli Novos. Circa gli ultimi sviluppi delle indagini sulla tragedia dell'aereo cubano, sebbene non sia trascorso nessun elemento nuovo, si ha l'impressione che la polizia sta lavorando sulla pista iniziale secondo cui il maggior peso degli indizi ricadrebbe sui due fotografi venezuelani, Freddy Lago e Hernan Ricardo, ritenuti i responsabili materiali dell'attentato progettato a Caracas dal gruppo terroristico capitanato da Bosh e da Posadas Carriles.

Previsto il collegamento con il sistema fluviale Danubio-Meno-Reno

Costanza, porto romeno in sviluppo: in 7 anni collegato al Mare del Nord

Tripletta l'area degli impianti — Verso una capacità operativa di 50-60 milioni di tonnellate

DI RITORNO DALLA ROMANIA, ottobre. Costanza, sul Mar Nero, allarga il suo porto e si avvicina al Mare del Nord. Il primo traguardo è a portata di mano, il secondo si concretizza nel breve arco di tempo di 6-7 anni. E, quel che conta, i due obiettivi non sono a se stanti ma inquadri in un piano di sviluppo economico organico ed equilibrato, in un sistema di trasporti capace di far fronte alle crescenti esigenze economiche, produttive e sociali del paese. Costanza, dunque, guarda al presente con gli occhi del futuro, triplica l'area e gli impianti portuali, raddoppia la flotta mercantile e intanto cominciano i lavori per il canale che collegherà il porto col sistema fluviale Danubio-Meno-Reno.

Esigenza di espansione. Attraverso il porto di Costanza nel 1980 sono passate 5.287.000 tonnellate di merci, in prevalenza (1 due terzi circa) liquide: 3.507.000 tonnellate. Lo sviluppo delle relazioni commerciali con l'estero, l'aumento costante della produzione interna, la crescita quantitativa e qualitativa della base industriale, richiedono un adeguamento degli impianti e delle aree portuali in grado di far fronte all'aumento dei traffici previsti o ipotizzabili. Il progetto di espansione del porto, messo a punto alla fine degli anni cinquanta dall'Istituto progettuale del ministero dei Trasporti diventa operativo all'inizio degli anni '60. L'obiettivo era di triplicare l'area e gli impianti portuali entro la fine del VI piano quinquennale. Il traffico portuale che nel 1969 già supera gli 11 milioni di tonnellate e registra un'investimento di tendenze con la prevalenza delle

merci secche su quelle liquide, e che un anno dopo aumenta ancora di oltre due milioni di tonnellate, conferma la giustezza delle scelte fatte.

Quale sarà la capacità operativa dello scalo marittimo alla fine di questo piano quinquennale? Nel 1980 — mi dice il direttore della Navrom, Nicolae Zelicu, massima autorità del comparto portuale e marittimo — la nostra capacità operativa sarà di 50-60 milioni di tonnellate (solo un terzo delle quali sarà di prodotti petroliferi) con 76 accessi commerciali. Il porto s'è espanso a sud, rubando spazi al mare, e stiamo cominciando i lavori con anticipo sui tempi previsti».

I materiali di riempimento sono stati estratti da una cava distante 13 Km. da Costanza (finora ne sono stati rovesciati in mare 7 milioni e mezzo di tonnellate. Già l'anno prossimo sarà efficiente il molo terminal per container, equipaggiato con due gru a portale, la cui capacità operativa sarà di un milione di tonnellate. L'espansione dell'area portuale ha comportato, naturalmente, il prolungamento delle dighe foranee a nord-est ed a sud con uno sviluppo lineare totale di 7.300 metri.

«In questi stessi anni — dice il direttore Zelicu — sono state introdotte nuove tecnologie di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci. Oggi il 90% delle operazioni orizzontali e verticali è meccanizzato. Possiamo ricevere navi specializzate (Lash e Ro-Ro), è terminata la seconda fase del porto petrolifero cominciato nel '59. I fondali, che nel vecchio porto erano di 7 metri, in questo sono di 11 e 15 metri». Un porto efficiente deve poter contare su un retroterra altrettanto efficiente, di collegamenti rapidi ed a basso costo con l'intero paese: su ferrovia, su strada e fluviali.

Di qui — fra l'altro — la ripresa di un progetto della fine degli anni '40 per il collegamento del porto di Costanza col Danubio. «Un conto — dice l'ing. Petre Foscolo, direttore della sezione studi e progetti del distretto di Costanza. «Il problema dei trasporti — mi dice — è vitale non solo per la nostra regione, la Dobrogea, ma per l'intero paese: spiega quindi l'entità notevole degli investimenti effettuati nei porti, nelle ferrovie, nei cantieri navali, nella rete stradale e per la estensione dell'elettrificazione e l'esigenza di riprendere il progetto del canale Danubio-Mar Nero». Ne era già stata costruita, al principio degli anni '50, una prima sezione danubiana finalizzata all'irrigazione. Ora i lavori sono ricominciati proprio in quella sezione. Il canale navigabile sarà lungo 52 Km., largo 60 metri e profondo da 4 a 5 metri. Sarà finito entro il 1983, e già si guarda al «dopo». Dice l'architetto Dumitrascu: «Abbiamo già allo studio una diramazione che partendo da nord di Costanza sboccherà a Capo Milana».

E si guarda al «dopo» anche per il porto di Costanza. E' già stato approntato il progetto di espansione verso sud. L'obiettivo è ambizioso: quadruplicare l'attuale area portuale. «Ci prefiggiamo di raggiungere le attuali dimensioni del grande porto del nord Europa», mi hanno detto sia alla Navrom che all'Istituto di studi e progetti di Costanza. Quando sarà finito questo porto del futuro? «Pensiamo nel 1995», dice l'architetto Dumitrascu, e aggiunge: «Imponente è inquadrate questo settore in un progetto organico di sviluppo della Dobrogea. Dobbiamo garantire l'equilibrio della crescita di comparti molto diversi fra loro: agricoltura, industria, attività marittimo-portuali, turismo. Un settore, quest'ultimo, che si è enormemente sviluppato sulle coste del Mar Nero. I problemi da risolvere sono molti e grossi. Si tratta di tipi di attività che non sempre vanno proprio d'accordo fra loro».

Sviluppo economico e crescita del commercio interno e con l'estero camminano di pari passo. Se facciamo pari a cento il trasporto complessivo delle merci la ripartizione percentuale vede al primo posto, cioè 50%, le ferrovie e immediatamente dopo, col 40%, i trasporti marittimi che, per altro, assorbono quasi completamente la quota indirizzata all'esportazione. Di qui, anche, la forte privileggiata che gli è riservata nelle previsioni di incremento. Difatti, a fronte di un ritmo annuo di accrescimento del 7,5% globale del settore dei trasporti, per il comparto marittimo è previsto un tasso di crescita del 15%. Di qui l'importanza della flotta mercantile e quindi dei cantieri navali: la prima dall'attuale consistenza di un milione e mezzo di tonnellate passerà ai 3 milioni entro il 1980, mentre i secondi alla stessa data raggiungeranno una capacità produttiva di almeno 500 mila tonnellate puntando rapidamente al milione di tonnellate.

Giuseppe Tacconi

Si guarda al futuro. Le esigenze del Paese e la realtà del sistema fluviale Danubio-Meno-Reno hanno dunque riportato in primo piano il progetto del canale Costanza-Cernavoda. Me ne parla l'architetto Gheorghe Dumitrascu, direttore dell'Istituto studi e progetti del distretto di Costanza. «Il problema dei trasporti — mi dice — è vitale non solo per la nostra regione, la Dobrogea, ma per l'intero paese: spiega quindi l'entità notevole degli investimenti effettuati nei porti, nelle ferrovie, nei cantieri navali, nella rete stradale e per la estensione dell'elettrificazione e l'esigenza di riprendere il progetto del canale Danubio-Mar Nero». Ne era già stata costruita, al principio degli anni '50, una prima sezione danubiana finalizzata all'irrigazione. Ora i lavori sono ricominciati proprio in quella sezione. Il canale navigabile sarà lungo 52 Km., largo 60 metri e profondo da 4 a 5 metri. Sarà finito entro il 1983, e già si guarda al «dopo». Dice l'architetto Dumitrascu: «Abbiamo già allo studio una diramazione che partendo da nord di Costanza sboccherà a Capo Milana».

E si guarda al «dopo» anche per il porto di Costanza. E' già stato approntato il progetto di espansione verso sud. L'obiettivo è ambizioso: quadruplicare l'attuale area portuale. «Ci prefiggiamo di raggiungere le attuali dimensioni del grande porto del nord Europa», mi hanno detto sia alla Navrom che all'Istituto di studi e progetti di Costanza. Quando sarà finito questo porto del futuro? «Pensiamo nel 1995», dice l'architetto Dumitrascu, e aggiunge: «Imponente è inquadrate questo settore in un progetto organico di sviluppo della Dobrogea. Dobbiamo garantire l'equilibrio della crescita di comparti molto diversi fra loro: agricoltura, industria, attività marittimo-portuali, turismo. Un settore, quest'ultimo, che si è enormemente sviluppato sulle coste del Mar Nero. I problemi da risolvere sono molti e grossi. Si tratta di tipi di attività che non sempre vanno proprio d'accordo fra loro».

Sviluppo economico e crescita del commercio interno e con l'estero camminano di pari passo. Se facciamo pari a cento il trasporto complessivo delle merci la ripartizione percentuale vede al primo posto, cioè 50%, le ferrovie e immediatamente dopo, col 40%, i trasporti marittimi che, per altro, assorbono quasi completamente la quota indirizzata all'esportazione. Di qui, anche, la forte privileggiata che gli è riservata nelle previsioni di incremento. Difatti, a fronte di un ritmo annuo di accrescimento del 7,5% globale del settore dei trasporti, per il comparto marittimo è previsto un tasso di crescita del 15%. Di qui l'importanza della flotta mercantile e quindi dei cantieri navali: la prima dall'attuale consistenza di un milione e mezzo di tonnellate passerà ai 3 milioni entro il 1980, mentre i secondi alla stessa data raggiungeranno una capacità produttiva di almeno 500 mila tonnellate puntando rapidamente al milione di tonnellate.