La Flm: ecco cosa serve per rilanciare l'Alfa Romeo

ROMA — *Quale destino si prepara per l'Alfa Romeo? La Flm lo vuol sapere direttamente dall'Iri dopo le dichiarazioni del suo presidente Pietre Sette poi attenuate da una «nota interpretativa» fatta circolare sabato mattina. Chiedendo «con urgenza» quest'incontro alla presidenza dell'Iri e un confronto con la direzione della casa automobilistica, la segreteria della Flm esprime, comunque un «netto dissenso» su eventuali operazioni di vendita dell'Alfa o parti di essa. Sarebbero «iniziative o manovre* avventurose e dilatorie», *dice il sindacato dei metalmeccanici, spiegando anche il perchè.*

*Se l'Alfa dovesse essere venduta (ma, come abbiamo visto, ci sarebbe la «*ferma opposizione» *del sindacato), l'acquirente, ovviamente, può essere o straniero o italiano (leggi Fiat). Nel primo caso — dice la Flm — si porrebbero «*gravissimi problemi a tutto il settore automobilistico del nostro Paese». *La preoccupazione è fondata se si guarda alla quota di mercato nazionale già occupata da case straniere: qui sotto pubblichiamo i dati essenziali di un'indagine condotta dalla motorizzazione civile sul 70 per cento del mercato. In secondo luogo, i più interessati all'Alfa sembrano i giapponesi dell'Honda, temibili concorrenti, già presenti in Italia nel settore delle moto e in Inghilterra nella Leyland e da un po' di tempo a questa parte a caccia di accordi commerciali e industriali tali da permettere la penetrazione nel mercato europeo.*

*La Flm è anche contraria ad un passaggio dell'Alfa alla Fiat perchè così si avrebbe il «*totale monopolio» *del mercato e verrebbero compromessi «*gravemente i possibili sviluppi degli investimenti Fiat nel Mezzogiorno».

*Inoltre, si darebbe il via ad una «*prima decisiva privatizzazione dell'industria pubblica, la cui preventivabile conclusione non sarebbe certo il *"risanamento"* della struttura produttiva, ma piuttosto un accresciuto intervento pubblico subalterno all'industria privata». *Anche qui è chiaro il riferimento: chi può credere che la Fiat intervenga massicciamente senza chiedere garanzie, sostegni e soldi allo Stato?*

*In questa polemica di piena estate sulla sorte dell'Alfa Romeo su un punto sono tutti d'accordo: il gruppo va risanato e rilanciato. Lo ribadisce la Flm: «*La strada da perseguire è un'altra: rilanciare il ruolo dell'Alfa Romeo come industria pubblica, valorizzando la sua presenza anche in settori diversificati, instaurando rapporti organici di collaborazione con le industrie automobilistiche (e, quindi, anche la Fiat) sul terreno particolare della progettazione e della produzione di componenti, terreni incisivi per recuperare adeguate economie di scala, mantenendo allo stesso tempo un ruolo ed uno spazio autonomo dell'Alfa».

*Dello stesso parere è il Consiglio di fabbrica di Arese: non si possono escludere — dicono i delegati — «*anche forme di collaborazione commerciale con altri gruppi per fronteggiare eventuali difficoltà presenti nel mercato dell'auto».

Nessun segno autarchico, dunque, nelle posizioni del sindacato, nessuna pregiudiziale verso collaborazioni di altri gruppi industriali: può anche questo essere il modo affinchè la casa del biscione produca di più ripartendo meglio i costi e produca modelli nuovi soprattutto nell'azienda di Pomigliano.

Perché, come è ampiamente noto, i problemi più grossi dell'Alfa stanno in questo stabilimento che produce poco e perde soldi. Il sindacato e l'Alfa hanno sottoscritto anche accordi su Pomigliano e su tutto il gruppo, parte dei quali o non è stata rispettata (il secondo stabilimento a Pomigliano d'Arco) o è stata applicata con ritardo.

*E la Flm ricorda che su questi problemi e sulla «*preoccupante assenza di iniziative strategiche» *aveva chiesto nell'inverno scorso «*un puntuale confronto». *La risposta dell'Alfa fu che era da escludere qualsiasi ipotesi di ridimensionamenti occupazionali e di operazioni di vendita del gruppo o di sue parti «*e chiese tempo fino ad ottobre». *E qui la polemica con Sette...* «sarebbe molto più utile — *dice la Flm* — che i gruppi dirigenti dell'Iri e dell'Alfa recuperassero celermente i gravi e pesanti ritardi accumulati rispetto alla strada da percorrere, in questo misurando anche le responsabilità che intende assumersi la Fiat sui problemi dell'industria pubblica».

G. F. Mennella

Un'auto su tre è straniera

ROMA — Su tre auto immatricolate nei primi tre mesi di quest'anno una è di marca straniera. Lo dice un'indagine della Motorizzazione Civile condotta in 43 province che rappresentano il 70 per cento del mercato. In testa sono i francesi seguiti dai tedeschi e dagli inglesi. Fra le case italiane il primato tocca ovviamente alla FIAT con il 47,3 per cento di quota del mercato fra auto italiane e straniere e il 74,5 per cento delle vetture nazionali. Dopo la FIAT viene l'Alfa Romeo, seguita dall'Autobianchi, dall'Innocenti e dalla Lancia.

Chiuse 4 fabbriche Snia e la Rumianca Sud riapre

L'emergenza continua in tutti i grandi gruppi in crisi
Incontro al ministero dell'Industria - Iniziative di lotta

ROMA — Se la Snia chiude la Rumianca riapre. Ma l'emergenza resta in tutti i gruppi chimici in crisi. Si va avanti alla giornata. Per la Rumianca Sud di Macchiareddu, appunto, la ripresa produttiva è possibile grazie a una soluzione temporanea e, proprio perché tale, precaria. Il governo (l'attuale come quello che lo ha preceduto) si dimostra incapace di utilizzare persino i propri strumenti — in questo caso, il piano di settore — per affrontare la crisi mantenendo legati i problemi finanziari e quelli produttivi. Sono almeno 3 anni che il ricatto della occupazione continua a essere utilizzato in ogni «punto di crisi» per legittimare salvataggi a scatola chiusa.

Il caso della Snia è l'ultimo in ordine di tempo. La crisi del settore fibre c'è, è innegabile. Ma nella Snia non ci sono soltanto queste produzioni. E nel piano di risanamento presentato dalla azienda per poter usufruire dei finanziamenti e delle altre agevolazioni della legge di riconversione industriale, non c'è sufficiente chiarezza sulla ripartizione degli investimenti per aree, settori di attività e stabilimenti. Il Comitato interministeriale per la politica industriale finora ha evitato di pronunciarsi in attesa di un parere — che ovviamente non può essere di merito — da parte del Consiglio di Stato. Ora questo parere c'è. Ma bisognerà ancora attendere. Per il ministero dell'Industria tocca alle banche pronunciarsi.

Oggi, comunque, è prevista una riunione tra i rappresentanti del governo, quelli del gruppo, i dirigenti di alcuni istituti di credito e i sindacati. Per l'occasione il ministero dell'Industria sarà presidiato dai lavoratori. «I salvataggi — dicono alla Fulc — non sono "affari" privati».

Già ieri i lavoratori di Rieti, Napoli e Villacidro (i tre stabilimenti chiusi insieme a quello di Pavia) hanno dato vita a vivaci manifestazioni. A Napoli — dopo le tensioni dei giorni scorsi e lo «sciopero a rovescio» che ha consentito di ritardare di un giorno la serrata dello stabilimento — i 600 operai della Snia, divisi in due gruppi — si sono recati nelle zone di Ponticelli e di San Giovanni a Teduccio per un volantinaggio. A Cagliari i lavoratori di Villacidro hanno occupato per quattro ore il palazzo della Regione, poi hanno organizzato varie manifestazioni per la città (una loro delegazione è stata anche ricevuta dal prefetto). A Rieti, infine, ha avuto luogo una manifestazione in città.

Intanto, sull'intera vicenda ha preso posizione il Comitato regionale del PCI della Lombardia. «L'intervento finanziario — si afferma — che è certamente a questo punto inevitabile, non potrà di per sé risolvere la situazione produttiva né quella occupazionale, ma potrà essere efficace solo se accompagnate da altre scelte che intervengano sulle cause reali della crisi e da una precisa responsabilità imprenditoriale».

Per quanto riguarda la cassa integrazione il PCI lombardo specifica che i relativi provvedimenti devono essere richiesti e utilizzati «nel quadro di una reale riconversione produttiva» per evitare che la cassa integrazione «si traduca in un periodo di attesa del licenziamento».

Nella foto: **manifestazione nazionale dei chimici a Roma**

Lettere all'Unità

Il recupero dei valori dell'internazionalismo

Caro direttore,

*a proposito della situazione nel sud-est asiatico, non possiamo mettere sullo stesso piano l'intervento vietnamita in Cambogia a fianco dei fautori del «*nuovo fronte patriottico», *con i precedenti che conosciamo, e la* strafe-expedition *(spedizione punitiva) dei cinesi contro il Vietnam, che ha causato perdite umane dalle due parti, ma danni enormi nella popolazione civile e al territorio solo al Paese vietnamita. E putroppo, allo stato delle cose, non è da escludere da parte cinese una nuova lezione da impartire al Vietnam che intende conservare la sua libertà e indipendenza. Il danno maggiore in tal modo viene inferto alla causa del socialismo nel mondo, la cui visione viene offuscata e deformata.*

L'atteggiamento coerente di un partito operaio dovrebbe consistere nel saper responsabilmente dare e ricevere la critica non sui problemi astratti della ideologia, ma sui fatti e sui comportamenti concreti. E i compagni cinesi, assai più di altri, hanno bisogno di questo fraterno apporto critico per superare le contraddizioni della loro politica interna ed estera.

Il recupero dei valori dello internazionalismo potrà avvenire sulla base di un nuovo rapporto di reciproca comprensione da introdurre nel movimento operaio escludendo ogni settaria chiusura nazionale ed ogni pretesa di possedere la verità assoluta.

Per quanto ci riguarda più da vicino, ritengo che le esperienze del passato, in positivo o in negativo, non possono essere obliterate. C'è da augurarsi per il bene del nostro partito e per l'affermazione degli ideali del socialismo tra le nuove generazioni, che i vecchi militanti che non intendono piegarsi a certi nuovi modi e a nuove filosofie, possano trovare comprensione e quindi il modo di esprimere liberamente le loro idee e le loro opinioni.

LORENZO FOCO
(Padova)

C'è anche un «premio» a chi lascia alloggi sfitti

Cara Unità,

anche se è probabile che l'argomento sia stato già trattato dall'Unità, vorrei attirare l'attenzione sullo sfacciato favore che, in base all'attuale legislazione, viene fatto (e non solo quest'anno) ai proprietari di appartamenti sfitti.

Basta infatti leggere, per rendersene conto, le istruzioni per la compilazione del mod. 740/79 al punto 14 «Fabbricati non locati»; si dice: «Il reddito degli immobili urbani destinati alla locazione e non locati è assunto a tassazione, ai fini dell'IRPEF e dell'ILOR, nella misura del 20% del reddito catastale rivalutato...».

Di fronte alla grave crisi degli alloggi, ai numerosi sfratti in corso di esecuzione e da eseguire, al dramma di tante famiglie che non trovano casa, chi ci governa, non solo non prende alcuna misura per l'assegnazione degli appartamenti sfitti, ma addirittura concede un premio (mediante una parziale detassazione) ai proprietari di tali appartamenti, tra i quali certamente non mancano le società immobiliari.

CARLO STRETTI
(La Spezia)

Ho diritto di sapere come è morto mio figlio?

Caro direttore,

per una madre perdere un figlio è sempre un colpo tremendo, dopo il quale è difficile, difficilissimo rialzarsi. Ma perderlo così, all'improvviso, senza sapere di sicuro come sia morto e perchè sia morto è ancora più drammatico. Giovanni è morto nella notte del 22 giugno, mentre dentro l'aeroporto dove lavorava era in corso una festa di ufficiali. Dicono che sia annegato e infatti il certificato parla di questo. Ma in tutta la vicenda ci sono troppi punti oscuri, troppe versioni contrastanti per non lasciarmi nel dubbio. Alcuni raccontano che, prima di mangiare, Giovanni invitò un suo amico a fare il bagno nella piscina e che lì sia annegato, senza che fosse possibile salvarlo. Ma, mi chiedo, perchè doveva fare il bagno se sapeva benissimo di non saper nuotare? Perchè, visto che è sempre stato contrario alle gite al mare, alle giornate in piscina?

Altri, invece, dicono che in un momento di euforia Giovanni, per scherzo, fu spinto dentro la piscina, vestito. Gli ultimi sostengono che dopo la cena tutti insieme decisero di tuffarsi in piscina e che Giovanni guidava la compagnia. In attesa che gli altri bevessero il digestivo lui si buttò, con un amico, e morì annegato.

Anche sull'ora della sua morte ci sono versioni diverse: chi dice che è successo alle nove, chi alle undici, chi dopo l'una. Non posso continuare nel dubbio, non posso restare così, senza sapere come è morto veramente mio figlio. Aggiungete a tutto questo una serie di telefonate anonime che mi dicevano che Giovanni era stato ucciso e poi gettato nella piscina, era stato picchiato, per capire in che situazione drammatica vivo le mie giornate. Il fatto, poi, che manchi tra le sue cose un milione di lire, gli arretrati del suo stipendio, pare avvalorare le «voci» anonime.

L'unica soluzione sarebbe la autopsia per sapere la verità. Ma tutti sembrano contrari, specialmente al comando dell'aeroporto. «Non ci sono dubbi» dicono e io intanto vivo nell'angoscia. Anche la magistratura si rifiuta di ordinare l'autopsia. Ho presentato un esposto alla Procura della Repubblica di Vicenza, ma senza risultato. Ecco, chiedo solo questo, rivolgendomi anche al Presidente della Repubblica: che venga eseguita l'autopsia sul corpo di Giovanni per sapere cosa sia successo davvero quella notte del ventidue giugno.

C. PROIETTI in CONTI
(Roma)

Agli esami, discriminati gli insegnanti comunisti

Caro compagno direttore,

ho letto recentemente sull'Unità alcuni articoli sugli esami di maturità. Mi sia concesso di osservare che si è taciuto — e questo è grave — sulla sporca e discriminante manovra messa in atto nei confronti degli insegnanti comunisti. Le commissioni, infatti, sono prive, per quanto è stato possibile a lor governatori, di insegnanti comunisti. Questo è bene che lo sappiano tutti e particolarmente i maturandi.

Personalmente ho avuto una esperienza molto significativa. Pur avendo fatto regolarmente e come ogni anno la domanda per partecipare quale commissario agli esami di maturità, non sono stato incaricato, mentre esistevano inspiegabilmente presso la città da me a suo tempo scelta (Lecce) commissioni sprovviste del commissario relativo alla mia materia (Storia dell'arte).

Rivoltomi ai presidenti delle commissioni suddette, al vice provveditore, ai presidi, mi sono state date risposte del tipo: «Ci atteniamo a criteri nostri che non siamo tenuti a rendere noti a nessuno e tanto meno a lei»; oppure: «Vada a chiedere spiegazioni a quelli del suo partito». Proprio così: gente da me sconosciuta a sua volta conosceva me molto bene. Le commissioni incomplete sono state poi completate all'ultimo momento senza nemmeno avvisare il sottoscritto, che pure si era preoccupato di presentarsi fin dal principio mettendosi a disposizione e lasciando anche il recapito telefonico a chi di dovere.

Una nota comune: tutti i personaggi di cui sopra, compresi i commissari preferiti al sottoscritto, sono dei notabili dc. Altro che inspiegabile! Mentre poi tutti — dagli alunni ai genitori al ministro — si lamentano del fatto che le commissioni sono fino all'ultimo momento incomplete per colpa degli insegnanti i quali, lavativi e assenteisti quali sono, si dice, non accettano le nomine dandosi malati.

Ma di quali insegnanti si parla? Occorre specificare anche qui; e anche qui occorre aprire e far aprire gli occhi una buona volta.

LUIGI GUERRIERI
(Novoli - Lecce)

Uno scrittore che nessuno ha ricordato

Signor direttore,

nella prima prova scritta di maturità la maggioranza degli studenti genovesi ha scelto il tema di letteratura. Al liceo classico Doria le preferenze sono state per il Foscolo, Manzoni, Leopardi e Verga con qualche accenno a Pirandello. I soliti, che anche gli studenti delle medie inferiori conoscono e che ormai sono divenuti tanto familiari da essere considerati un modello mnemonico.

Perchè gli studenti genovesi non hanno scelto i letterati liguri del Novecento, per esempio Giovanni Boine? I motivi potrebbero essere diversi, uno dei quali la non conoscenza di questo autore per carenza informativa dei libri di testo delle scuole medie inferiori e superiori, licei compresi.

Gli scritti di Giovanni Boine, nel breve arco di tempo della sua vita — muore infatti nel 1917 all'età di trent'anni — spaziano dalla prosa lirica con Frantumi *alla prosa morale con* Esperienza religiosa *a quella intensamente psicologistica del romanzo autobiografico* Il peccato, *o alla critica intensa di* Plausi *e* Botte. *Egli ha collaborato alle riviste* Rinnovamento, La Voce, Riviera Ligure, *e giornali vari. Tutta la sua corrispondenza con Giuseppe Prezzolini, Emilio Cecchi e gli «Amici del Rinnovamento», tra cui Giovanni Amendola, raccolta in quattro volumi dalle «Edizioni di storia e letteratura» sono la testimonianza del notevole contributo dato dal Boine alla cultura italiana.*

Il convegno di studi della durata di tre giorni che ebbe luogo ad Imperia nel novembre del 1977 e le numerose pubblicazioni tra cui quelle recenti a cura di Pier Vincenzo Mengaldo ed Edoardo Sanguineti che lo classificano anche tra i «poeti italiani del Novecento», ed un filmato che verrà trasmesso nel prossimo settembre nella rubrica televisiva «Almanacco del giorno dopo», stanno a significare che Giovanni Boine ha pieno diritto di essere considerato una figura di primo piano nella letteratura italiana del primo Novecento.

GIOVANNI MERLANO
(Genova)

Posta da Cuba

Miriam LEMES, C/B // 2 y 3, Colombia, *Las Tunas* Cuba (desidera avere molti amici italiani per uno scambio di idee).

Trasporti: i soldi ci sono ma lo Stato non spende

Si può evitare un aggravamento della crisi del settore definendo e attuando i provvedimenti già approvati

Nella scorsa legislatura si è lavorato molto per la definizione e per l'approntamento degli strumenti legislativi atti a fronteggiare la drammatica situazione del settore dei trasporti. Anche se poi solo qualche misura è andata in porto, e per molte altre siamo stati fermati a un passo dal traguardo. Possiamo e dobbiamo dunque riprendere il discorso da questo punto di riferimento.

Un primo tema di ordine generale riguarda il piano generale dei trasporti, con l'annesso dei sei progetti finalizzati (per il cabotaggio, per il trasporto merci, etc.). Con molta fatica si sono compiuti molti progressi: è stato definito e approvato il quadro generale di riferimento, è stato pubblicato il Libro bianco, si è tenuta la Conferenza nazionale dei trasporti, si sono impostati i sei progetti finalizzati. E' dunque venuto il momento di stringere e di concludere, sulla base dell'ampio materiale disponibile. Il nuovo governo deve presentare nel giro di due mesi la bozza di piano e i progetti finalizzati al Parlamento. Non si tratta — è bene ricordarlo — di definire in ogni dettaglio il futuro, ma di compiere scelte essenziali che riguardino la ripartizione delle risorse e della spesa pubblica nel settore in ordine ai fini e ai progetti già individuati. Le difficoltà per decidere non sono più tecniche, ma politiche.

Nel frattempo — ed è il secondo punto — vanno approvate con grande urgenza le misure legislative relative alle ferrovie. Queste ultime dovrebbero giuocare un grande ruolo nel futuro dei trasporti, anche perchè le nuove tecnologie consentono di fare del treno un mezzo di avanguardia; ma — è bene tutti lo sappiano — le ferrovie italiane stanno andando al collasso, alla paralisi, e alla bancarotta finanziaria. Ancora due anni di inerzia e sul sistema ferroviario italiano metteremo una bella croce. Nella scorsa legislatura il Parlamento aveva definito con un suo voto le linee dettagliate del piano ferroviario 1978-90, per un ammontare globale di 20.000 miliardi. Inoltre avevamo approvato (ed è in vigore) una prima legge parziale di attuazione relativa al materiale rotabile, della quale si tratta di controllare la corretta esecuzione (si tratta di 1665 miliardi): e stavamo per approvare un disegno di legge che con 7500 miliardi di lire finanzia la prima parte del piano degli impianti fissi, sino al 1984, secondo un programma elaborato in Parlamento con il concorso delle Regioni e dei sindacati. In un mese, se si vuole, è possibile riprendere e approvare questa legge. Inoltre occorre riprendere il lavoro, che era già stato avviato ed era a buon punto, per una legge di radicale riforma della Azienda delle Ferrovie dello Stato. Deve essere chiaro che senza questa riforma sono inutili anche gli investimenti, perché l'azienda, così come è oggi, non è in condizione nè di realizzarli nè di gestirne le conseguenze. La parte ferroviaria del programma va integrato dalla presentazione in Parlamento del piano di riorganizzazione delle ferrovie concesse. Questo impegno, prescritto dalle leggi 282 616 e 297, è stato sin qui disatteso dal governo, ma non si possono tollerare ulteriori ritardi.

Un secondo cruciale ordine di problemi riguarda il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, essenziale per il futuro e oggi minacciato da limiti finanziari, tecnici e legislativi gravissimi. La Commissione Trasporti della Camera dei deputati già dieci mesi fa aveva definito e approvato, con il concorso delle Regioni e dei sindacati, e realizzando un punto di convergenza importante tra le forze politiche, una legge di carattere strategico, con la quale si istituiva il Fondo nazionale trasporti, si definivano organicamente i poteri delle Regioni, e si avviava la programmazione del settore. Quella legge non è stata mai approvata in aula: va ripescata e approvata definitivamente.

Un terzo gruppo di problemi riguarda il trasporto aereo, che versa in condizioni sempre più preoccupanti: il grave disservizio che anche gli utenti registrano è la premessa di più gravi inconvenienti successivi. Anche qui le soluzioni sono state da tempo individuate in Parlamento, e si chiamano riforma del controllo del traffico (con la civilizzazione del servizio), piano degli aeroporti, riforma delle gestioni aeroportuali, radicale ristrutturazione e riforma della Direzione generale della Aviazione civile, riorganizzazione e sviluppo dell'Alitalia: tutto ciò nel quadro di una integrazione con gli altri servizi di trasporto.

L'economia marittima, che nella nuova congiuntura mondiale e mediterranea dovrebbe essere un nostro punto di forza, è invece un punto serio di debolezza. Affrontare questa crisi vuol dire approvare la legge di programmazione portuale già votata dalla Camera dei deputati prima delle elezioni politiche; e completarla con la riforma delle gestioni portuali: riscrivere secondo le indicazioni del Parlamento il piano della cantieristica navale e renderlo operante con il finanziamento previsto di 800 miliardi: varare il progetto per il cabotaggio che mira a utilizzare Tirreno e Adriatico come due grandi canali navigabili, con la possibilità di ridurre enormemente il costo di trasporto delle merci; definire una politica adeguata per la ristrutturazione e l'espansione della flotta.

Infine occorre giungere a una piena definizione legislativa e organizzativa del settore dell'autotrasporto merci, oggi così decisivo per l'economia, e nel quale lavorano centinaia di migliaia di artigiani e di lavoratori dipendenti. L'attuazione delle due leggi di riforma 313 e 298 (che regolano le condizioni del trasporto, istituiscono l'ordine professionale e definiscono il regime tariffario) solleva problemi seri, che incidono anche sulla produzione industriale. Il gruppo dei senatori comunisti ha già ripresentato la nostra proposta di legge che istituisce qui un credito agevolato per il rinnovo del parco rotabile degli artigiani; ma vi sono molte altre misure, compresa la riforma della Motorizzazione civile, che appaiono urgenti e indispensabili. Se si sta fermi dove siamo avremo non solo gravi problemi economici, ma una esplosione sociale assai difficile da controllare. L'autotrasporto merci deve essere collocato razionalmente nella nuova dimensione di un sistema integrato.

Per brevità ho taciuto qui una serie di questioni urgenti e mature (per esempio la disciplina legislativa dei taxi e dell'autonoleggio). Ricordo solo con un accenno la questione centrale della istituzione del ministero unico dei trasporti che chiama in causa una ristrutturazione più generale dei ministeri e dell'esecutivo. Ma è ora necessario intanto mettere l'accento sulle questioni più importanti e decisive, per le quali esistono del resto indicazioni adeguate maturate al livello parlamentare.

Lucio Libertini

Rincarano i voli internazionali

GINEVRA — Dal primo settembre aumenteranno nuovamente le tariffe passeggeri e merci sulle linee aeree internazionali. Il rincaro sarà del 9-15 per cento. La IATA (Associazione internazionale trasporti aerei) è pervenuta a questa decisione dopo oltre una settimana di animata discussione. Il contrasto era fra paesi a moneta forte e paesi maggiormente colpiti dalla svalutazione e vertevasoprattutto sull'entità dell'aumento (minimo, sostenevano i paesi ricchi).

La decisione è stata presa all'unanimità dalle 63 compagnie presenti, tra cui l'Alitalia, e motivata con la necessità di far fronte al rincaro dei prodotti petroliferi. Gli aumenti di ogni singola compagnia dovranno essere ratificati dai rispettivi governi nazionali.

Per la IATA, in ogni caso, ai rincari di settembre ne dovrebbero seguire altri nei mesi immediatamente successivi. Delle tariffe si tornerà, infatti, a parlare all'assemblea convocata per ottobre a Cannes.

Zucchero più caro e contadini senza contratti per le bietole

Rotte le trattative tra le organizzazioni dei bieticoltori e quelle degli industriali saccariferi - Interviene il governo?

ROMA — Trattative rotte per il contratto interprofessionale che dovrebbe disciplinare i rapporti tra produttori di bietole e industriali dello zucchero per l'intera campagna di raccolta e di conferimento del prodotto per la trasformazione. Le organizzazioni dei bieticoltori (ANB, CNB e altre ancora) mettono sotto accusa «l'intransigenza degli industriali». La Confcoltivatori, dal canto suo, chiede «l'intervento del ministero dell'Agricoltura per sbloccare rapidamente la situazione». In effetti non c'è tempo da perdere: nel Mezzogiorno la campagna di raccolta delle bietole è già iniziata.

Cosa è successo? Al tavolo di trattativa, dopo settimane di «defaticanti» riunioni, i rappresentanti degli industriali hanno fatto muro a tutte le richieste dei produttori tese a garantire i livelli di reddito dei produttori. Il recente aumento del prezzo dello zucchero di 80 lire al chilogramma, infatti, ha lasciato irrisolti tutti i problemi derivanti dalla sovraproduzione (rispetto al contingente fissato dalla Comunità europea di bietole da zucchero quest'anno ci sarà una produzione di 15 milioni di quintali, tanto quanto è il fabbisogno nazionale, rispetto ai 12,3 milioni di quintali stabiliti dalla CEE. In conseguenza l'onere (meglio: le penalizzazioni) che ne derivano vengono scaricate interamente sui produttori. Le organizzazioni bieticole, infatti, avevano presentato una piattaforma che puntava a un più razionale utilizzo delle quote massime per contenere gli oneri agricoli di sovraproduzione» e a controlli «per l'accertamento del valore del prodotto da consegnare agli zuccherifici». Su alcune questioni, invece, gli industriali saccariferi «vorrebbero applicare condizioni più arretrate rispetto a quelle assicurate nel 1978 come se il vertiginoso aumento dei costi di produzione non avesse già inciso anche sul bilancio delle aziende agricole».

Quanto è avvenuto, poi, conferma — sostiene la Confcoltivatori — la «giustezza delle critiche mosse al provvedimento sull'aumento del prezzo dello zucchero al consumo, senza avere nemmeno la garanzia che da parte dell'industria vi fosse la disponibilità a concludere l'accordo interprofessionale».

Ora ritorna la crisi del parmigiano

MODENA — Centinaia di contadini hanno manifestato ieri — su iniziativa della Confcoltivatori e delle Cooperative — nelle vie di Modena per rivendicare immediati interventi del governo contro la crisi di mercato del formaggio parmigiano reggiano e del settore zootecnico. Da qualche anno, particolarmente gli ultimi tre, il produttore di parmigiano reggiano e di latte destinato all'alimentazione non riesce a coprire i costi di produzione con i prezzi attuali. Mentre il 50 per cento della produzione del 1978 di parmigiano è ancora invenduta per precisa scelta dei grandi commercianti all'ingrosso del settore, il consumatore continua a pagare un prezzo alto, circa 11 mila lire al chilo.

Alla produzione, cioè al contadino, il formaggio viene pagato a malapena 6.400 lire al chilo.

Per l'agitazione autonoma disagi solo a Civitavecchia

Oltre 4.000 passeggeri bloccati ieri nel porto laziale
Regolari i collegamenti Tirrenia fra Genova e la Sardegna

ROMA — I maggiori disagi gli autonomi della Federmar-Cisal (poche decine di marittimi) li hanno provocati a Civitavecchia. C'è stato ieri un momento di grande tensione quando nel porto laziale sono giunte quattromila persone con auto al seguito per imbarcarsi sui traghetti della Tirrenia diretti in Sardegna e si sono viste bloccate dallo sciopero degli autonomi.

L'ingresso allo scalo marittimo è rimasto letteralmente bloccato anche per la presenza di grossi autocarri con rimorchio. Ne ha risentito anche il traffico sull'Aurelia e quello cittadino che in certi momenti sono rimasti paralizzati. Ha potuto essere decongestionato dopo che la polizia stradale ha dirottato tutti gli automezzi in transito sull'autostrada.

I traghetti bloccati per l'intera giornata sono il «Sardegna», il «Città di Nuoro» e il «Boccaccio». Una delegazione di viaggiatori, il sindaco di Civitavecchia compagno Piroli, dirigenti portuali, hanno condotto trattative con i marittimi in sciopero per cercare di convincerli a desistere dall'agitazione. Solo dopo l'impegno formale di un incontro, domani, al ministero, si è avuta una schiarita e l'impegno a salpare (cosa che è avvenuta a sera inoltrata) e a liberare gli attracchi per le unità in arrivo.

Nessuna conseguenza per l'agitazione degli autonomi la si è avuta nei collegamenti fra il porto di Genova e quelli sardi. Tutti i traghetti programmati sono partiti regolarmente. Ieri sono imbarcati circa 3.600 passeggeri e mille auto al seguito. Per oggi, sempre da Genova, dovrebbero partire cinque unità («Leopardi», «Espresso Venezia», «Città di Napoli», «Staffetta Adriatica» e «Sicilia») con un carico, previsto, di oltre 4.500 persone e duemila vetture. A Genova, dicevamo, l'agitazione è fallita per il senso di responsabilità dei marittimi. Solo una decina su oltre 400 sembravano decisi a scendere in sciopero, ma alla fine hanno desistito.

Partenze regolari anche dai porti sardi. Ripercussioni si avranno solo con le unità coinvolte ieri nell'agitazione. Circa 500 persone sono in attesa già da ieri, di potersi imbarcare a Cagliari per Trapani. Ciò in conseguenza dello sciopero del «Sardegna».

Entro oggi la dichiarazione dei redditi Inps

ROMA — Scade oggi il termine ultimo per la presentazione della dichiarazione dei redditi dei pensionati INPS. Sino a ieri — secondo informazioni riportate dalle agenzie di stampa — erano ancora 200 mila i pensionati che dovevano mettersi in regola. Quest'anno i circa tre milioni di assistiti dall'Istituto di previdenza sociale che hanno l'obbligo di presentare la dichiarazione dei redditi (obbligo che scatta a partire dalle pensioni che superano il tetto di 1 milione 380 mila lire l'anno) hanno usufruito di un periodo di proroga di un mese rispetto a tutti gli altri contribuenti italiani (l'ultimo «slittamento» dal 20 al 31 luglio è stato deciso il 18 scorso dalla Camera dei deputati); il ritardo con cui l'INPS ha distribuito il modello 101 aveva infatti reso impossibile ai pensionati di mettersi in regola in tempo utile, preparando le proprie dichiarazioni.