

L'impenarsi dei prezzi del petrolio e la prospettiva della crisi energetica fanno riflettere ancora una volta sulla stampa proposte sul risparmio e sulle modifiche nei trasporti.

Il rincaro della benzina ripropone la crisi del sistema dei trasporti

Nove proposte per costruire l'alternativa all'auto

Si possono ridurre i consumi e i costi - Due nodi da sciogliere: le ferrovie, che oggi si trovano in uno stato d'abbandono, e il trasporto urbano che è soffocato dai debiti

Già da queste cifre si capisce che operare un mutamento di rotta è insieme importante e molto difficile. Ma c'è di più: il trasporto pubblico è infatti assai rigido, perché è assai vicino al tetto delle sue possibilità attuali e in molti casi l'ha raggiunto. Le Ferrovie sono alla saturazione e possono ricevere solo quote modeste di traffico supplementare. Anzi, il sistema ferroviario, la cui condizione generale è prossima allo sfascio, non riuscirà a trasportare nei prossimi anni che una percentuale decrescente di passeggeri e di merci. In particolare, il trasporto ferroviario delle merci è alla paralisi: si sono dovuti sopprimere centinaia di treni viaggiatori per fare circolare assai lentamente i treni merci e nei nodi cruciali la congestione è parossistica.

È il frutto di una politica sciagurata di abbandono delle Ferrovie che dura da decenni e che continuerà. Il ministro Preti vorrebbe ora tagliare 2.000 km. di binari; ma, se non si provvede con grandi investimenti, entro cinque anni può diventare inevitabile sopprimere 5.000 km. attuali della rete.

Il trasporto urbano e locale, che pure nelle maggiori aree metropolitane assorbe oltre la metà del traffico passeggeri è invece caratterizzato da mostruosi debiti, da una forte penuria di mezzi e di infrastrutture, ed

è soffocato dalle assurde condizioni di viabilità della città. Sono a quando rimangono queste condizioni generali, i rialzi del prezzo della benzina (lo stesso ragionamento) e il caro-auto possono spostare a loro volta il sistema del traffico verso il trasporto pubblico, aumentando la congestione e i disagi: e alla fine, come è già accaduto, vi sarà un effetto almeno parziale di ritorno alla strada.

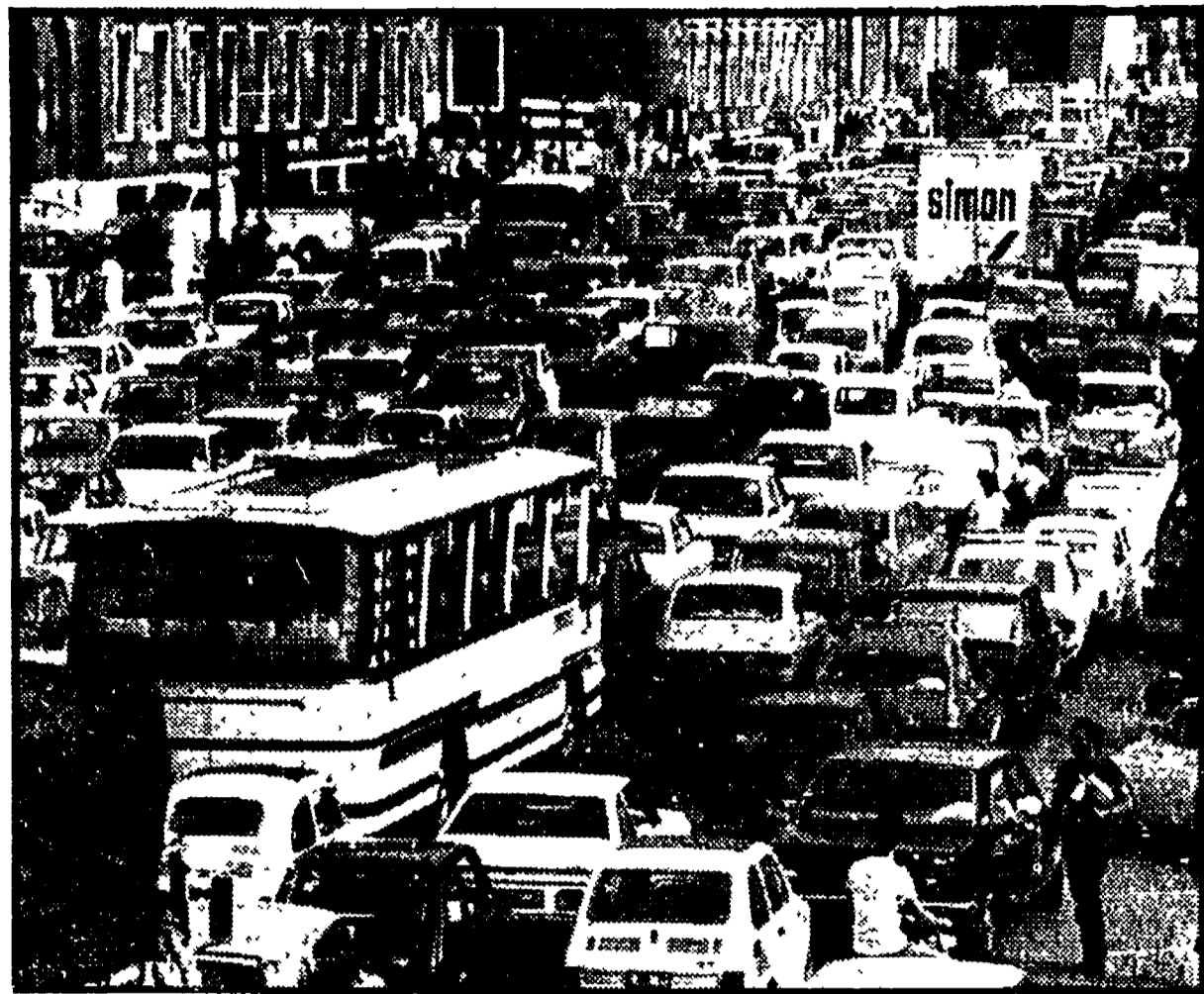
La stessa necessaria e urgente chiusura dei centri storici al traffico automobilistico richiede tempi non brevi, e misure serie di viabilità e di rafforzamento del trasporto pubblico: altrimenti rimane uno slogan e provocherà, come sanno bene tutti i tecnici dei trasporti, ingorghi e sprechi diversi, ma non minori degli attuali.

Un altro punto che occorre chiarire è che, isolate misure di contenimento del trasporto automobilistico, non possono ottenere di per sé risparmi energetici sostanziali nel breve termine. In totale, l'autotrasporto di persone e di merci assorbe intorno al 18% dei consumi petroliferi; i consumi globali di benzina (quindi non solo le auto) oscillano intorno al 12%. Una riduzione del 10%, che richiederebbe per le merci soluzioni irreali nel breve termine e per le persone costi importanti per il trasporto pubblico, equivarrebbe a un risparmio dell'1,2% dei consumi petroliferi totali, che tuttavia sarebbe almeno per il 40% riassorbito dai mezzi alternativi. Se abolissimo completamente il trasporto automobilistico, risparmieremo non più del 6% dei consumi petroliferi (la ipotesi è evidentemente fantastica). Si aggiunga che dal 1970 ad oggi i consumi di benzina sono costantemente diminuiti in percentuale e che questa è la tendenza nei prossimi anni, poiché i consumi in cifra assoluta crescono assai più rapidamente per

altre voci. Certo, misure limitate e contingenti non debbono essere sottovalutate e anzi devono essere perseguite. E il cambiamento deve partire subito, ma dobbiamo sapere che si tratta di cambiare un modello di vita distorto e ingiusto, di un grande sforzo nazionale volto a riqualificare un sistema di produzione e di servizi, e che non ce la possiamo cavare con i ritorni e le mezze misure.

Queste osservazioni vogliono rimettere con i piedi per terra la conversione del sistema dei trasporti. Proprio perché il lavoro da fare è enorme, e richiede tempo, occorre mettersi per strada subito e con lena. Oltre tutto, una nuova politica dei trasporti va posta non tanto sotto l'insegna del « sacrificio » quanto sotto quella della migliore qualità della vita, dello sviluppo.

Se si vuole avviare nei fatti una nuova politica dei trasporti, è necessario muoversi



altre voci.

subito in molte direzioni. Possiamo sintetizzare in nove punti, le scelte più urgenti: 1. Approvare subito il piano di investimenti ferroviari 1979-84, già definito nei dettagli nella precedente legislatura, e ora giacente nei cassetti del governo. Parzialmente occorre che entro il 1980 il Parlamento vari la riforma dell'Azienda ferroviaria senza la quale non si potranno neppure realizzare quegli investimenti né gestire con efficienza i servizi.

2. Il governo deve presentare, attuando la legge, il piano di ristrutturazione e di passaggio alle Regioni delle ferrovie in concessione (4.000 km.); un piano di sviluppo, e non di riduzione come vorrebbe Preti.

3. Deve essere approvata entro febbraio la legge che istituisce il Fondo Nazionale Trasporti e definisce la nuova disciplina del trasporto urbano ed extraurbano. La legge, elaborata nella scorsa legislatura

per la nostra iniziativa, è ferma al polo di partenza da due anni, ed è una condizione vitale per ogni nuova politica dei trasporti urbani e regionali.

4. Occorre definire con precisione, indicando scade, scadenze e disponibilità finanziarie i progetti per la chiusura dei centri storici, raccordandola con le modifiche nelle Ferrovie e nelle ferrovie concesse e con l'attuazione del Fondo Trasporti (le ferrovie possono avere una grande funzione nel trasporto metropolitano). In febbraio noi comunisti presenteremo le nostre proposte dettagliate in una Conferenza nazionale, ma in diverse città le linee di intervento sono state definite dalle amministrazioni di sinistra, e si aspettano solo le decisioni del governo e del Parlamento.

5. Il ministero dei Trasporti deve presentare il progetto finalizzato per il cabloggio. Una soluzione importante (dal punto di vista energetico e dei costi) per il trasporto merci è proprio il dirottamento di sue alitque crescenti via mare, utilizzando quei fondamentali « canali » che sono il Tirreno e l'Adriatico.

6. Occorre varare in tempi brevi le modifiche e le integrazioni legislative predisposte da tempo per il trasporto merci su strada e attuare una razionale programmazione di centri intermodali, che consentano un raccordo tra il trasporto su strada e altri mezzi più idonei per il servizio a lunga distanza.

7. Occorre incentivare al massimo le ricerche volte a ridurre i consumi dei motori automobilistici; poiché la tecnica è in grado di ottenere riduzioni di consumi non piccole. Si possono poi definire misure che, anche in relazione a miglioramento del trasporto pubblico, limitino l'uso dell'automobile.

8. Se si riesce a definire un cospicuo blocco di domanda pubblica rivolta ai trasporti collettivi, è possibile collegare questa prospettiva a un serio progetto di riconversione industriale. Vorrei ricordare che solo una commessa, limitata ma organica, del Comune di Torino garantisce sei mesi di produzione a Grottamandara.

9. Le Regioni devono definire subito i piani regionali di trasporto per offrire un piano di riferimento certo a molte delle misure sopraindicata: solo una Regione lo ha fatto, e altre tre vi sono vicine, e tutte e quattro sono dirette dalla sinistra.

Lucio Libertini

Si risolve positivamente dopo dure lotte la «vertenza Pallanza»

Raggiunto l'accordo: riaprirà la Montefibre

Tutti i lavoratori rientreranno in fabbrica entro il 20 gennaio - I termini dell'intesa - Ritirati i provvedimenti unilaterali dell'azienda - Gli impianti erano fermi dal 24 dicembre - Le lunghe trattative al ministero del Lavoro

Dal nostro corrispondente PALLANZA — Il braccio di ferro tra lavoratori e Montefibre sulla «vertenza Pallanza» è durato dodici ore faticose, ma alla fine gli operai hanno spuntato. Ieri notte, alle 3 del mattino, nello stabilimento occupato dalla vigilia di Natale, è arrivata la tanto attesa telefonata dal ministero del Lavoro a Roma, dove si svolgeva da giovedì la trattativa. Dall'altra parte del filo una voce ha pronunciato poche parole, ma molto significative: «L'accordo c'è. Montefibre ha dovuto abbandonare le sue pregiudiziali, le proposte del sindacato sono state accolte».

Nella mattinata, ancora affollata di centinaia di operai, si è tirato un lungo sospiro di sollievo: c'era la conferma che questa lotta, dura e impegnativa, aveva pagato, che l'obiettivo padronale di svuotare il sindacato delle sue funzioni, relegandolo in un cantuccio senza possibilità alcuna di intervenire sulle scelte strategiche della società, era fallito.

Vediamo subito i termini dell'accordo raggiunto. Prima

di tutto è stato accettato il principio del riavvio immediato della fabbrica col personale necessario, che significa anche, vista la gradualità della rimessa in marcia degli impianti fermi dal 24 dicembre, il rientro di tutti i lavoratori entro il 20 gennaio prossimo. Il personale tornerà in fabbrica secondo la tornata di cassa integrazione in vigore fino al 3 dicembre e che prevedeva una riduzione d'orario a turno per 403 operai, mentre la Montefibre aveva « deciso » di mettere a zero ero 630 lavoratori.

Montefibre, in sintesi, ha dovuto ritirare il suo provvedimento unilaterale e le sue successive richieste di cassa integrazione sempre per un numero elevato di lavoratori.

Il quarto punto dell'intesa sancisce inoltre che « le trattative per l'organizzazione del lavoro, iniziano a lavoro totalmente avviato » stabilendo così che « eventuali modifiche degli organici di reparto saranno apportate a trattative ultimata ».

Montefibre hanno tenuto duro fino all'ultimo, riproponendo con ostinazione che per loro la trattativa su organici, organizzazione del lavoro, ecc., doveva essere condotta all'avvio dei reparti. Ma anche questo ostacolo è stato superato. La trattativa sull'organizzazione del lavoro avrà un controllo permanente da parte della FULC nazionale e due ben precisi momenti di verifica: il primo il 28 gennaio, presso l'Ufficio regionale del lavoro piemontese; il secondo, il 15 febbraio, nella sede romana del ministero del Lavoro. L'azienda, in questo periodo, si riserva di usufruire del decreto Scotti sul pre-pensionamento.

Ultimo argomento è quello sul salario. L'azienda farà richiesta di cassa integrazione per tutto il periodo di autogestione degli impianti (dura oltre ventiquattro giorni) di occupazione e di riavvio dello stabilimento; comunque anticiperà la paga entro la data di sabato 12 gennaio.

Il « caso » Montefibre è dunque approdato ad una positiva soluzione dopo quasi due mesi di lotte. Siamo pe-

riò solo al termine di una battaglia, visto che lo scontro continua ora nei reparti dove saremo impegnati a discutere e a confrontarci sull'organizzazione del lavoro difendendo i diritti già acquisiti: — dice un delegato di Montefibre — ora abbiamo chiuso un capitolo, ma questa è una lunga guerra di posizione».

Ieri pomeriggio nella mensa del reparto nylon si è svolta l'assemblea generale dei lavoratori, con i sindacalisti che avevano partecipato alle trattative romane. Il giudizio di tutti è positivo. La federazione CGIL-CISL-UIL e la FULC nazionale parlano, in un comunicato emesso ieri di « un passo positivo » e della sconfitta del tentativo di Montefibre-Montedison di attaccare il ruolo del sindacato.

L'obiettivo padronale era quello di « chiudere il cerchio » attorno a questa fabbrica, isolando i lavoratori ed impedendo qualsiasi dialogo indiretto le lotte operai.

Marco Travaglini

Milazzo: da 10 giorni ormai non si produce più benzina

PALERMO — Dal 2 dicembre non entra più una goccia di greggio, e non vengono così prodotte le migliaia di tonnellate di benzina e derivati destinati alla catena Mach e alla esportazione. È l'effetto di una gravissima forma di « marcia » intrapresa dal gruppo Motri nella più grande raffineria del Mediterraneo, la « Mediterranean » di Milazzo (Messina), con una capacità annua di lavorazione di ventiquattro milioni di tonnellate di petrolio.

Oltre mille posti di lavoro sono in pericolo, mentre si profila una critica manovra del petrolio per premere sul governo nazionale per l'assegnazione al gruppo privato di una cospicua parte delle forniture arabe, nel quadro di trattative in corso per la cessione degli stabilimenti siciliani alla Agip.

Il provvedimento, che comporterebbe, se confermato, la perdita secca di tale patrimonio occupazionale, tanto più grave in una provincia come quella di Messina caratterizzata da un già precario apparato industriale, è destinato a riverberarsi pure sulla situazione dei 540 « petrolieri » dell'organico della « Mediterranean »: col blocco della raffinazione, infatti, anche loro viene minacciata a tempi brevi una pioggia di sospensioni.

Con un comunicato congiunto le segreterie dei sindacati provinciali CGIL-CISL-UIL hanno denunciato la « irresponsabile manovra » del petroliere, che intenderebbe esercitare attraverso una inaudita situazione sociale una gravissima « forma di pressione » nei confronti del governo nazionale per strappare agli altri concorrenti le sempre più necessarie forniture di greggio provenienti dai paesi arabi. Da qui una complessa e delicatissima iniziativa sindacale, che ha permesso per ora di allontanare, almeno fino al 15 gennaio, la prospettiva del licenziamento

Sindacati e imprenditori cercano risposte alla crisi energetica

ROMA — Si apre una settimana fitta di impegni per il sindacato. In primo piano: la preparazione dello sciopero generale del 15 e l'incontro di martedì con la Confindustria sui problemi energetici. Domani il primo appuntamento alla vigilia della riunione con gli esponenti dell'organizzazione degli imprenditori, i segretari della Federazione Cgil, Cisl, Uil decideranno, insieme ai rappresentanti delle categorie industriali e delle strutture regionali, gli orientamenti da assumere. Punto di partenza, il documento col quale i dirigenti sindacali e il presidente della Confindustria hanno bloccato il tentativo del presidente del Consiglio, Cossiga, di coinvolgere le parti sociali nella riforma di rincari.

L'obiettivo del confronto di martedì è — come ha sostenuto Lama nella relazione al direttivo — di risparmiare energia, non perdere produzione e garantire l'occupazione, di fronte ai tanti rischi del « buco » energetico (a cominciare dai « black-out » provocati proprio dall'assenza di un piano organico. Nessuna strepitosa spatio sociale col padronato, come sembra temere la

scussione sui modi per affrontare i più acuti problemi economici. Del resto, la piattaforma che ora motiva lo sciopero generale mira a conquistare quelle certezze per i lavoratori dalle quali è possibile partire per realizzare un contributo attivo.

Suipiccono, quindi, certe strumentalizzazioni sul significato dello sciopero generale. Le responsabilità del governo nei confronti della crisi sono evidenti, come chiarissime sono le incertezze di fronte alle rivendicazioni di equità avanzate dal sindacato. Ed è proprio questa incertezza a dare implicazioni politiche alla vertenza aperta. Di qui l'appello pronunciato da Lama nella riunione del direttivo e l'insistenza di Carniti e Marianetti (nelle interviste allo stesso settimanale). « Ma — aggiunge — una volta stabilito, se sarà necessario, che i lavoratori dovranno rinunciare a una parte del loro potere d'acquisto, preferirei bloccare per due anni le rivendicazioni salariali nelle contrattazioni aziendali ».

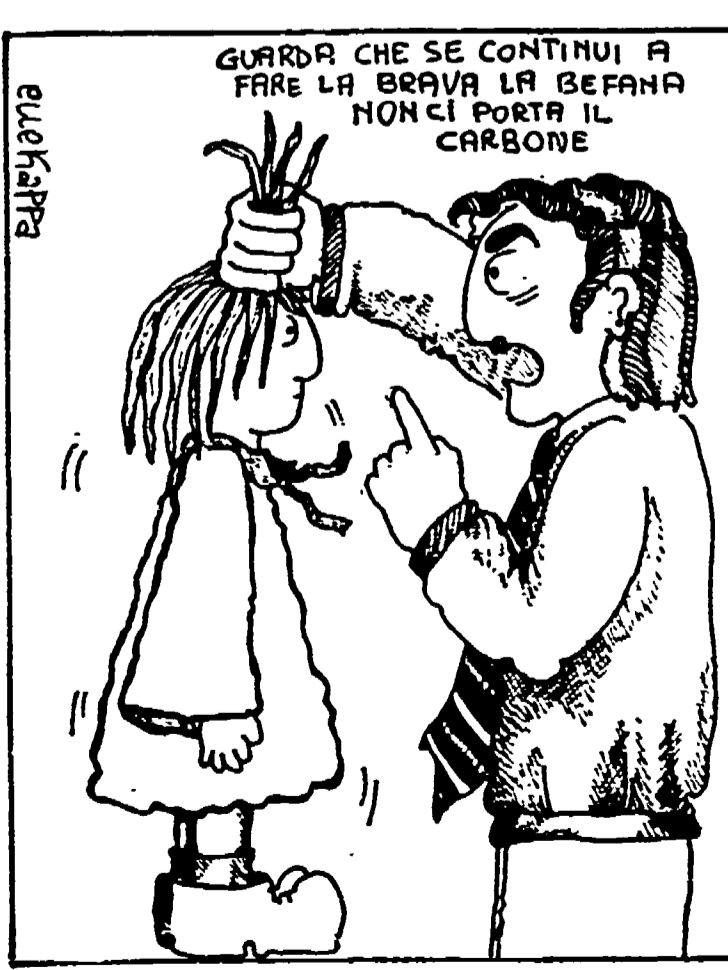
Non più che mai aperte, dunque, una ricerca e una di-

ROMA — Uno dopo l'altro, tutti i principali paesi esportatori di petrolio hanno adottato il prezzo di 30 dollari (24 mila lire) per barile di 157 litri, con differenze in più o in meno secondo la qualità e la vicinanza ai mercati. Col greggio a circa 155 lire al litro inizia una fase di grande incertezza, perché: 1) ci sono fonti di energia che costano meno e che non sono ancora disponibili per avere trascurato gli investimenti o i sistemi per distribuirli; 2) in molte produzioni non conviene più utilizzare il petrolio, o si impieghino altre materie prime o sarà difficile continuare a farle. Il prezzo del petrolio si regge, in sostanza, su circostanze politiche: la riduzione della produzione al di sotto della capacità, il rifiuto di vendere di chi può permetterselo.

Il ricorso a questa politica monopolistica della produzione e del prezzo, che deprime l'economia mondiale ed aumenta l'inflazione, è il risultato dell'incapacità di fare accordi multilaterali di cooperazione. Non è esclusivo dell'Organizzazione dei paesi esportatori.

AMERICA LATINA — Il Messico, che non fa parte dell'OPEP, non solo ha portato il prezzo da 24 a 30 dollari a barile ma anche ridotta le stime di produzione. La estrazione viene rallentata. Il Venezuela che aveva annunciato il prezzo « moderato » di 24 dollari insieme all'Arabia Saudita, è ora in

Si produce meno petrolio e carbone



difficoltà. Gli USA, maggiori importatori dei due paesi, hanno protestato; ma altri paesi esportatori dell'America latina, presi alla gola dai debiti esteri, vendono ormai a chiunque pur di spuntare il prezzo massimo.

EUROPA OCCIDENTALE - Gli inglesi hanno portato subito il prezzo a 30 dollari, dicendosi pronti ad andare

oltre. Per ottenere il prezzo più alto possibile continuano: 1) a rifiutare di garantire forniture agli altri paesi aderenti alla Comunità europea; 2) a limitare con pretesti vari il pompaggio al pieno delle capacità. La Germania occidentale, che si era impegnata a non aumentare i consumi di petrolio, li aumenterà invece del 3 per cento (non avendo, fra l'altro, problemi di pagamento). Nella Comunità europea l'estrazione di carbone, immediata alternativa al petrolio (ad es., per produrre elettricità) è stata ridotta da 273 milioni di tonnellate nel 1974 a 252 milioni quest'anno. Insomma, l'Europa occidentale contribuisce in molti modi a far aumentare i prezzi del petrolio.

IRAN — La BP e la Shell, da una parte, e le società giapponesi dall'altra hanno rinnovato i contratti per gli acquisti di petrolio. Pagano 30 dollari ma acquisiscono anche dei vantaggi in termini di continuità delle forniture e commesse industriali. Preoccupante è invece l'ipotesi che l'Iran stia per ritirare la concessione alla SIRIP (di cui l'ENI-AGIP ha il 50 per cento) e ad un consorzio di cui fa parte egualmente l'ENI-AGIP. In tal caso cadrebbe una delle più antiche e significative collaborazioni internazionali dell'ENI. In ogni caso l'epidemia conferma che la cooperazione e l'intesa politica fra Stati sono oggi più che mai la condizione per uscire dalle incertezze.

Oro e monete, si apre una settimana minacciosa

Consultazioni per la riapertura dei mercati - Gli Stati Uniti lasciano svalutare il dollaro? - Paura del nuovo e troppi capitali vagano cercando fortune sui tavoli verdi della speculazione mondiale

ROMA — Consultazioni sono in corso fra le banche centrali per prevenire un crollo alla riapertura, domattina, dei mercati valutari e del dollaro. Venerdì il ribasso del dollaro è stato bloccato con interventi congiunti di difesa della stessa Riserva Federale (banca centrale) degli Stati Uniti. Questi interventi sono stati fatti, però, dopo che si era già verificato un sensibile ribasso (il dollaro era sceso sotto le 800 lire in Italia). Ci sono stati giorni di « indifferenza » verso la speculazione che hanno fatto pensare ad un ritorno, da parte degli Stati Uniti, alla svalutazione deliberata della loro moneta come risposta all'aumento dei prezzi del petrolio. « Facendo scendere il dollaro, infatti, le esportazioni statunitensi sono facilitate mentre sale l'inflazione mondiale a spese anche degli esportatori di petrolio. L'indifferenza, del resto, è anche la causa principale dell'ormai aumento del prezzo dell'oro. Giovedì il Fondo monetario ha messo all'asta 400 mila once (di 33 grammi ciascuna) ed ha ricevuto offerte per un milione e 320 mila. Venerdì era corsa voce che il Tesoro statunitense, che resta uno dei principali possessori di oro nel mondo,

Il balzo dell'oro in sette giorni

(dollari per oncia, 33 grammi)

	PREZZI		VARIAZIONI
	4/11/79	28/12/79	
FRANCOFORTE	634,97	515,00	+ 89,97
HONG KONG	610	514,50	+ 95,50
LONDRA	588	512,00	+ 76
NEW YORK	588,20	512,20	+ 76
MILANO	603,47	521,22	+ 82,25
PARIGI	553,13	535,40	+ 17,73
ZURIGO	585	514,00	+ 71

avrebbe indetto anch'esso un'asta, in modo da soddisfare le richieste. L'asta, però, non viene fissata. Al tempo stesso, la Banca di Francia, che in precedenza faceva vendite di calmieramento, ha cessato. Il Sud Africa, principale paese produttore, fa lo stesso. Né esiste la prova che chi ha acquistato l'oro del Fondo monetario (banche tedesche, svizzere e inglesi) lo stia riciclando.

Il prezzo dell'oro, dunque, viene « pompato » da potenti interessi che mirano, magari con la scusa di far pagare salari agli acquisti agli « scettici », a spogliare gli incauti risparmiatori europei ed americani che sono disposti a pagare 450 mila lire una moneta da 33 grammi (la Kruggerand). Uniche misure prese, una lieve imposta sulle vendite in Germania ed in Svizzera. Gli ingenti profitti di rivalutazione sulle scorte di chi commercia, lavora o specula in oro non vengono posti in causa nonostante che tutti riconoscano che l'attuale tipo di scambi è una follia.

Una delle proposte che alcune banche centrali e governi stanno esaminando riguarda la possibilità di pagare direttamente acquisti di petrolio con oro delle riserve statali. La proposta riguarda, ovviamente, i soli paesi esportatori di petrolio che tesaurizzano la rendita del petrolio, come l'Arabia Saudita. Ricevendo ora terrebbe eliminato, per questi paesi, il timore della svalutazione della moneta ricevuta in cambio di petrolio e l'assillo di depositarlo nelle banche estere o di trasformarlo in stabili investimenti. Sono contrari a questo tipo di operazioni quei banchieri che pensano di far girare la ruota del tempo all'indietro, cioè di tornare all'uso diretto e generale dell'oro come moneta internazionale. Favorevoli quei banchie-

re anti-speculative, dalla paura di innovare profondamente i rapporti sociali e fra gli Stati, agendo anche contro gli interessi dei grandi centri finanziari. La corsa all'oro — ai diamanti, alle opere d'arte, all'argento e tanti altri beni rifugio — viene resa possibile dall'esistenza di ingenti capitali liquidi che non trovano la via degli investimenti produttivi. Fino a che gli investimenti sono guidati solo o principalmente dal profitto immediato, l'impiego speculativo del denaro avrà la preferenza. Manca l'iniziativa politica ed il programma di governo in senso contrario: tipica la situazione dell'Italia, dove gli investimenti privati, di imprese cooperative, pubbliche o a partecipazione statale non sono stimolati (ed in alcuni settori sono ostacolati).

Senza finalità sociali e di sviluppo, l'azione delle banche centrali in campo monetario viene dominata dal « giorno per giorno » e questo produce solo perdite. Il solo fatto di avere seminato dubbi sulla stabilità della lira — dichiarazioni dell'ex ministro Osola — è costato agli italiani alcune centinaia di miliardi (volati all'estero) in una settimana.