

# Confindustria: guerra aperta Forti pressioni su Orlando

Dopo la rinuncia di Pininfarina e le dimissioni dei «tre saggi» rinviata le decisioni per il dopo Carli - Appello di Marcello Modiano al «re del rame»

ROMA — Gli industriali non riescono ancora a trovare un accordo per eleggere il nuovo presidente della Confindustria. La commissione dei «tre saggi», incaricata di sondare gli umori della base imprenditoriale, si è arresa dopo i ripetuti rifiuti dei candidati più quotati, i veteri eroi — eredi fra i più potenti dell'industria — l'ascesa di una eredità e autorevole soluzione transitoria.

Ci eravamo impegnati — ha dichiarato ieri Marcello Modiano, vice presidente della Confindustria e componente di De Micheli e Mazzoleni della commissione dei saggi — a pronunciarsi entro il 13 febbraio, data della riunione della giunta consultativa, o dando un nominativo o comunque prendendo una decisione. Dopo aver consultato 127 esponenti della piccola, media e grande industria la decisione dei saggi è stata drastica: il 13 febbraio renderanno il proprio mandato alla giunta.

Che succederà a questo punto? Modiano avanza delle ipotesi, ma fa anche un appello esplicito che può chiarire in parte la linea di condotta di una parte dei protagonisti di questa guerra di successione. L'ipotesi è questa. Si nomini una nuova commissione di saggi che riapra le consultazioni, come qualcuno sostiene, rimetta così in game qualche componente della commissione dimissionaria: ad esempio Emilio Mazzoleni oppure, insiste Modiano, una o più associazioni (è sufficiente che raggiungano il 15% dei voti) avanzino candidature lasciando poi alla giunta il compito di pronunciarci. Fin qui l'ipotesi procedurale.

Modiano, però, aggiunge subito un appello accorato: «Il punto dove siamo arrivati il candidato che ha raccolto il maggior numero di preferenze, cioè Luigi Orlando, deve ripensarsi e accettare questo sacrificio».

Orlando proviene da una

antica famiglia di industriali e viene presentato come «il re del rame» in quanto capofila della famiglia di affari e parentela con Pininfarina. Una candidatura forte, dunque, che non dispiace a Gianni Agnelli e corrisponde a quei requisiti minimi su cui c'è stato accordo fra gli industriali nel dibattito sul dopo Carli: prestigio, legame con alcune forti associazioni, capacità di interpretare l'anima sindacale di un certo imprenditoriale che ha mal sopportato le incursioni di Guido Carli, nella sfera direttiva politica. La proposta di Modiano viene all'indomani del nuovo gran rifiuto di un altro concorrente, Sergio Pininfarina, che, malgrado le sollecitazioni di un gruppo numeroso di industriali piemontesi, ha detto no.

Il film di questa travagliata campagna elettorale ha un copione che ha molti punti di contatto con sequenze già viste nei mesi che solitamente precedono le scadenze con-

gressuali di alcuni partiti di governo. E' appena un accenno a difficoltà che segnalano la rapida caduta dell'imminente elaborazione da solerti analoghi di un mondo imprenditoriale unito saldamente, e totalmente privo dei difetti di quella stessa classe politica con cui è stato, viceversa, strettamente intrecciato in tutta la recente storia italiana. Ma su questo non conviene insistere molto, né per chiarire il senso delle «trame» che si svolgono nel palazzo dell'Eni, negli uffici della Fiat o dell'Assolombarda — è sufficiente dire che lo scontro fra le stesse caratteristiche della lotta fra correnti contrapposte come in un partito politico.

Tuttavia la «politica» c'entra. Il monolitismo della Confindustria è sopravvissuto appena qualche anno alla direzione Costa (e dei suoi eredi) perché l'industria italiana si è diversificata intensamente con le vicende economi-



Luigi Orlando



Sergio Pininfarina

che, politiche, sociali del Paese, con le modificazioni avvenute nella stessa struttura statale e infine, con la storia del personale politico di governo. Di qui il ventennio di lungo periodo assente, l'emergere (dagli allori del centro-sinistra) ai nostri giorni di diverse opinioni politiche, il grande peso che ha la differente collocazione sul mercato internazionale (ma anche su quello nazionale: è il caso Alfa-Nissan-Fiat).

La soluzione Carli è stata internamente politica. L'uomo prestigio venuto dall'esterno, con propri legami con la cabina di regia dell'economia italiana, ha trovato lungo la sua strada antichi pregiudizi. Nella «narcozia» del «cambio», ha dichiarato scosso-

lato l'ex governatore della Banca d'Italia, né, nelle scelte immediate, ha saputo vincere le pressioni che, anche alcuni dei suoi stessi sostenitori avanzavano, spingevano il mondo degli industriali a farsi portavoce diretto del partito della svalutazione.

L'appello di Modiano a Orlando appare quindi come un grido d'allarme, ma anche la conclusione di una vera e propria manovra elettorale. I problemi restano e restano liberi, dopo la cacciata di Paolo Savona, anche altri posti nell'organigramma. E la Fiat ha con grande discrezione da qualche settimana messo sulla piazza un suo uomo di fiducia, Tufarelli.

Giuseppe Caldara

# Il piano FS ora c'è Va approvato e realizzato subito

Preoccupazioni sui tempi e sui modi di attuazione

ROMA — «Meglio tardi che mai», è il commento del compagno Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti e infrastrutture del partito, alla approvazione, nella riunione del Consiglio dei ministri di venerdì, del piano di risanamento delle ferrovie che stanzia 9.750 miliardi per il periodo 1980-85. La decisione del governo di ripresentare il piano al Parlamento con quasi un anno di ritardo (era stato elaborato e definito dalla commissione Trasporti della Camera nel 1978 con il concorso delle regioni, dei sindacati e in collegamento con la direzione delle FS) è in ogni caso un successo della nostra lotta ostinata, dell'impegno del movimento sindacale e dei ferrovieri.

In origine il piano avrebbe dovuto coprire il periodo '79-'81. E si sarebbe potuto approvare prima dello scioglimento anticipato delle Camere se non si fosse incontrata — come ricorda Libertini — «la sorda opposizione di una parte del governo». Ora è necessario non perdere ulteriore tempo («dovrà essere una azione incantevole di tutta la sinistra», afferma Libertini). Il piano va trasmesso subito al Parlamento che deve discuterlo e approvarlo seguendo l'iter più rapido possibile. E può farlo «proprio perché», ricorda Libertini, «il piano è il frutto di una precedente discussione parlamentare ed inutile una ripetizione delle procedure».

Ciò eventuali possibili ritardi non sono però la sola e unica preoccupazione. Nel testo approvato venerdì dal Consiglio dei ministri non figura più l'art. 3 del vecchio progetto (inserito dopo lungo e aspro scontro con l'allora ministro dei Trasporti, Colombo) che costituiva un preciso vincolo fra lo stanziamento complessivo e le opere previste dal piano. La «multistadiale» si può risolvere in una specie di delega al governo e nella possibilità — sottolinea Libertini — che il piano venga successivamente stravolto o distorto dallo stesso governo.

Una terza preoccupazione è data dalle capacità di spesa dell'azienda. Il provvedimento varato dal governo prevede, è vero, una normativa per il potenziamento delle possibilità di spesa e di realizzazione di tutte le attività connesse con le opere programmate, della amministrazione ferroviaria. Ma non vorremmo che dopo l'approvazione in Parlamento passassero come troppo spedita avviene, anni per veder applicata la normativa stessa.

La capacità di spesa è un problema tutt'altro che trascurabile. Negli anni '70 le FS non hanno fatto che accumulare «residui passivi». Alcuni dati indicativi. Nel '71 su 190 miliardi disponibili ne sono stati spesi 46; nel '72 su 220 se ne sono spesi 63; nel '73 su 275 ne sono stati spesi 61 e ogni anno che passa il divario fra disponibilità e spesa aumenta e così nel '77 su 600 ne sono stati utilizzati 285; nel '78 su 750 la spesa è stata di 328. E non si trattava di investimenti di grande entità come quelli deliberati ieri l'altro, ma di spese minime per far fronte in sostanza al declassamento e all'usura degli impianti.

L'azienda deve essere messa subito «in condizioni di spendere le somme staniliate nei tempi previsti. Si è già perso un anno — dice Libertini — che occorre recuperare. Diversamente si butterebbero al vento somme enormi (circa 1.500 miliardi l'anno)

Il frutto dei sacrifici dei contribuenti». Come? «Bisogna adottare subito norme per snellire le procedure di spesa, definire e attuare in tempi rapidissimi la riforma dell'azienda, assumere le decisioni politiche, amministrative e di gestione necessarie, in rapporto anche con le Regioni e gli enti locali».

Preoccupate sono anche le prime reazioni di fonte sindacale. Soprattutto si paventano — come ci ha detto il compagno Sergio Mezzanotte, segretario della Fisi-Cgil — i ritardi e intralci nell'iter per l'approvazione definitiva del piano.

Al di là delle importanti norme contenute nel piano la «certezza di una sua effettiva e puntuale attuazione — aggiunge Mezzanotte — la si può avere solo con la definizione e realizzazione della riforma dell'azienda. Purtroppo, ancora una volta, ci siamo trovati di fronte ad uno sfittamento, per ora di alcuni giorni, nella messa a punto del documento base per la riforma». Sia ben chiaro — ha detto dal canto suo Luciano Mancini, segretario generale aggiunto della Fisi-Cgil — che «ulteriori ritardi (per il piano e la riforma) non gioverebbero a nessuno e inasprirebbero il confronto costringendo i lavoratori a riprendere la lotta».

Ilio Giuffredi

# Quando il computer dirige la nave fabbrica

Chi è il marittimo degli anni 80 - Una giornata lavorativa che non finisce mai - Due effetti opposti sulla professionalità - Il conflitto di classe a bordo - Le lotte per trasformare la flotta mercantile - Cosa fa oggi il comandante

Dal nostro inviato GENOVA — Davanti al quadrante, due metri per due, attraversato da linee rette che progressivamente si illuminano, il tecnico osserva che tutto si svolge regolarmente. Il quadrante riproduce, in uno schema multicolore, le operazioni di carico e scarico, alle quali sorrintende la «mente» di un computer a bordo. La direzione della vita dell'intera nave è centralizzata nelle sue bobine rotanti e nelle schede plastificate della sua immensa memoria. Processo interamente automatizzato, compresa la ripartizione delle merci nelle stive. Il tecnico, nel piccolo antro foderato di pannelli bianchi, regola l'andamento delle operazioni, scandendo i ritmi ed imprimendo la velocità che ritiene necessaria.

La tecnologia, l'informatica, l'automazione, sono arrivate anche qui, sul mare, nei porti. Anche se continuano ad esistere molte vecchie realtà, tuttavia profondamente mutano la natura stessa di antichi mestieri. L'uomo, che una volta «trasformava», ora si limita a «regolare». Che cos'è oggi, un operaio del mare? «Le navi di tren-

ta anni fa — dice sul «Libro bianco dei capitani marittimi» il comandante Augusto Meriglioli — erano scomode, con cabine a letti multipli, senza servizi igienici, non c'era una salotta per mangiare, i piatti erano di metallo, l'acqua era scarsa e le scomodi molto. Ma dopo una navigazione c'era una sosta in porto e alle 17 si scendeva a terra. Si frequentavano persone, si parlava, si viveva. Oggi la maggioranza delle navi arrivano e partono in tempi brevi e il servizio è talmente stressante che al termine ci si rinfaccia in cabina per riposare. Nasce così la sindrome del lupo solitario e non si ha voglia di partecipare alla vita del gruppo».

Sulla nave-fabbrica la giornata di lavoro non finisce mai. Tra marinaio e posto di lavoro una continuità forte (per tempo e di spazio). La nave è una specie di fabbrica totale, un universo autonomo. «In mare — dice Meriglioli — vento, bufera o neve, rotta di Thule o golfo di Aden, ci si presenta «sempre» al proprio posto perché altrimenti, causa la ristrettezza delle tabelle, un altro

— un collega — sarebbe costretto ad assumersi un carico di lavoro superiore». La moderna nave-fabbrica ha ritmi veloci. In un certo senso, alla solitudine dei mari, si è sovrapposta quella della catena di montaggio.

«Le trasformazioni tecnologiche — dice Francesco D'Agnoia, dirigente del sindacato trasporti CGIL — hanno da una parte elevato, dall'altra abbassato il livello della professionalità. Sono stati praticamente spazzati via alcuni mestieri come quello di fuochista, mentre altre categorie di lavoratori sono riattribuite, penso agli elettricisti, i quali vengono riqualificati e addestrati all'uso di complessi strumenti elettronici». Il marinaio, che un tempo era un po' il jolly, dové adattarsi a una quantità di strumenti alle esigenze della nave (per esempio preparare le stive alle operazioni di carico), oggi è qualcosa di simile all'operaio della «catena»: svolge mansioni ripetitive, fa un lavoro «senza qualità».

«Complessivamente, per il modo come è stata usata, la tecnologia ha aumentato la produttività ma ha peggiorato

le condizioni di lavoro», dice D'Agnoia. C'è magari un po' più di confort, qualche comodità, ma non c'è un lavoro in più, ma nella nave si respira aria pesante, lo stress contagia tutti, dall'ufficiale al mozzo. La tecnologia, in poche parole, è stata applicata ad un'organizzazione del lavoro che si è voluto rimanere quella di prima, basata sullo sfruttamento massiccio e sul concetto che un uomo deve fare un po' di tutto: concetto che, si badi bene, non ha la neanche minima parentela col superamento del Taylorismo, non rappresenta semmai l'immagine speculare.

Il salario, che un tempo rappresentava uno degli allettamenti della professione, non è oggi tale da compensare i sacrifici richiesti. «Quando non si è ogni tanto, un po' di tempo, la vita associativa diventa difficile. Esempio: il marittimo che protesta perché il mangiarino è cattivo vede nel comando l'istituzione da modificare, da trasformare», dice D'Agnoia. Il conflitto sindacale si è quindi trasformato in una vita associativa diventata difficile. Esempio: il marittimo che protesta perché il mangiarino è cattivo vede nel comando l'istituzione da modificare, da trasformare», dice D'Agnoia. Il conflitto sindacale si è quindi trasformato in una vita associativa diventata difficile.

«La nave-fabbrica, per così dire, diventa insomma nave-società. Una società in miniatura, dove i termini dello scontro fra chi vuol trasformare e chi vuol lasciare le cose come stanno sono molto più nitidi e schematizzati. Come una fotografia in fotomeccanica, assenti i grigi. In questo scenario, dove la società è riprodotta in maniera «teatralizzata», il comandante resta una parte singolarmente difficile: una figura di difficile regia, una figura associativa diventa difficile. Esempio: il marittimo che protesta perché il mangiarino è cattivo vede nel comando l'istituzione da modificare, da trasformare», dice D'Agnoia. Il conflitto sindacale si è quindi trasformato in una vita associativa diventata difficile.

«La nave-fabbrica, per così dire, diventa insomma nave-società. Una società in miniatura, dove i termini dello scontro fra chi vuol trasformare e chi vuol lasciare le cose come stanno sono molto più nitidi e schematizzati. Come una fotografia in fotomeccanica, assenti i grigi. In questo scenario, dove la società è riprodotta in maniera «teatralizzata», il comandante resta una parte singolarmente difficile: una figura di difficile regia, una figura associativa diventa difficile. Esempio: il marittimo che protesta perché il mangiarino è cattivo vede nel comando l'istituzione da modificare, da trasformare», dice D'Agnoia. Il conflitto sindacale si è quindi trasformato in una vita associativa diventata difficile.

# La programmazione congelata: l'esempio dell'agricoltura

Le colpe del governo e dei dirigenti dc che amministrano le Regioni meridionali - Due anni per far passare la legge quadrifoglio dalle parole ai fatti

MILANO — Di programmazione in agricoltura si cominciò a parlare in sede di un governo italiano nel 1976. Ne accennò Andreotti presentando la compagnia cosiddetta delle asensioni: il tema fu ripreso dalla successiva maggioranza di unità democratica e nel dicembre del 1977 fu messo al centro di un importante e ampio dibattito all'FAO. L'idea di un piano agricolo alimentare ottenne in quella sede un avallio importante. Nello stesso mese di dicembre, esattamente il 27 nasceva la legge n. 984, detta «quadrifoglio» poiché originariamente prevedeva il finanziamento del programma di quattro settori chiave della nostra agricoltura. In realtà i settori di intervento divennero strada facendo sette (zootecnica, ortoflorofrutti-coltura, forestazione, irrigazione, colture arboree mediterranee, vitivinicoltura, valorizzazione dei terreni di collina e montagna), ma il termine non cambiò per comodità comprensiva: «quadrifoglio» quindi, anziché «septafoglio», termine quest'ultimo più corretto ma più indigesto.

«La nuova legge destinata a ordinare gli interventi pubblici nei sette settori indicati (6970 miliardi in dieci anni, di cui 670 nel 1978, 1100 miliardi annuali complessivi dal 1983 al 1987 ma limitata a irrigazione e forestazione) non era logicamente il piano agricolo alimentare che ne costituiva la parte più importante e significativa sia per la quantità delle risorse messe a disposizione, sia per le procedure di assegnazione, ispirate — ecco la novità assoluta — a principi di programmazione

democratica. Questo accadeva nel gennaio del 1978, la legge n. 984 del 27 dicembre 1977 fu infatti pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del giorno 9.

Due anni dopo, e siamo ai nostri giorni, il «quadrifoglio» è diventato finalmente realtà. Perché tanto ritardo? In esso c'è di tutto, barattate burocratiche, pretese amministrative, una legislazione imperfetta, ma anche tanta cattiva volontà politica e manovre scoperte dei nemici giurati della programmazione, che si annidano sia a Roma che nelle Regioni.

Gli stralci

Facciamo un rapido conto: la legge nasce il 9 gennaio del 1978. Il ministero dell'agricoltura avrebbe dovuto immediatamente predisporre lo schema di piano nazionale (una sorta di cornice) per ogni singolo settore di intervento e invitare alle Regioni. Queste — stando alla legge — hanno 45 giorni di tempo per presentare osservazioni e pareri, assieme allo schema di piano. Il 18 aprile 1978, dopo ben 15 mesi da quella data (quadrifoglio) poi, il 26 aprile lo approva lo invia alle Regioni. Valle d'Aosta, Lazio, Lombardia, Umbria, Calabria, Emilia Romagna, Piemonte, Liguria e Toscana rispondono entro i prescritti 45 giorni; Friuli, Veneto, Basilicata, Abruzzo, Puglia, Marche e le province autonome di Trento e Bolzano si prendono un po' più di tempo (anche 90 giorni) mentre Sardegna, Sicilia, Molise e Campania il 14 agosto — giorno in cui Marcora risponde ad una sollecitazione del compagno Giorgio Ceredi, assessore dell'Emilia-Romagna — non si erano ancora fatte vive. Le stesse organizzazioni sindacali, professionali ed economiche, consultate per legge, non dimostrano uguale sollecitudine: solo 14 su 32 rispondono nei termini di tempo prescritti.

Finalmente il 21 novembre 1979 si possono mettere assieme tutti gli assessori regionali, discutere ed esami-

nare osservazioni e pareri, e quindi consentire al CIPAA di definire lo schema di piano che il governo approverà nella riunione del 14 dicembre scorso.

Due anni, invece di sei mesi. Di chi la colpa? Innanzitutto del governo, incerto e contraddittorio, comunque «caparzio» e «inattuato». Un esempio di lentezza: il CIPAA avanza le sue proposte il 4 agosto 1978, entro 30 giorni i fondi avrebbero dovuto essere messi a disposizione delle Regioni. In realtà avviene solo il 22 marzo dell'anno successivo, il 1979.

Scadenze

E' vero, anche le Regioni non hanno brillato per velocità nell'adempimento delle loro funzioni. Comportate allo stesso modo. Quelle «rosse», ad esempio (e si riferiamo a Piemonte, Toscana, Emilia Romagna, Lazio, Umbria e Liguria) hanno tolto il sonno a Marcora, prima rispettando le varie scadenze, poi incalzando il governo e sollecitando la messa in opera di una iniziativa troppo importante per la nostra agricoltura. Questi meriti delle Regioni «rosse», Marcora li ha anche pubblicamente ammessi. E allora che senso ha la sua polemica antiregionalista? Le Regioni non c'entrano proprio (tanto più che il governo è tutt'altro che un buon esempio di efficienza) e centrono semmai gli uomini che le dirigono.

Romano Bonifaci

mazione. Si è affermata in lui la consapevolezza che, per migliorare le condizioni di lavoro e creare una legislazione più avanzata fa parte di una situazione da risolvere politicamente. Ha capito che la sua vita e l'ambiente in cui vive e lavora non possono migliorare se non si costruiscono navi nuove. E sa che farlo significa fare una nuova politica basata, lo dico in una parola, in uno slogan, ma è qualcosa che il sindacato ha ben più ampiamente spiegato, su uno sviluppo programmato della flotta».

A questa «linea», fatta di proposte costruttive, molti tra i comandanti sono stati conquistati.

Edoardo Segantini

### PROVINCIA DI MILANO

#### AVVISO DI GARA D'APPALTO

La PROVINCIA DI MILANO intende procedere a mezzo di licitazione privata col metodo di cui all'art. 1 lett. C ed art. 3 della legge 2-2-1973 n. 14:

— all'appalto dei lavori per la realizzazione della zona sportiva esterna al Complesso Scolastico di Gorgonzola per un importo a base d'asta di Lit. 1.27.600.000.

Possono partecipare le Imprese iscritte all'Albo Nazionale Costruttori — Categoria 1 o 2 o 8 — per un importo di almeno Lit. 200.000.000.

Le Imprese interessate possono chiedere di essere invitate a partecipare all'Albo Nazionale Costruttori.

Tale richiesta dovrà pervenire alla Provincia di Milano — Via Vivato n. 1 — entro il 25 febbraio 1980.

Le richieste d'invito non vincolano l'Amministrazione. Milano, il 28 gennaio 1980

IL PRESIDENTE Roberto Vitelli

### COMUNE DI MILANO

#### AVVISO DI LICITAZIONE PRIVATA

Sarà indetta una gara «Licitazione Privata» per l'aggiudicazione delle opere relative a:

Costruzione di una nuova cabina di trasformazione per la centrale A.P. Ghisalbella. Opera da imprenditore edile ed affini. Importo a base d'asta Lit. 29.800.000.

Le imprese interessate potranno chiedere di essere invitate, facendo pervenire all'Ufficio Protocollo Generale (Via Meravigli, 7) apposita domanda indirizzata a: Comune di Milano - Ripartizione Lavori e Servizi: Pubblici entro 10 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Nella domanda le aspiranti dovranno indicare gli estremi della propria iscrizione all'Albo Nazionale Costruttori, il numero di codice fiscale, la sede legale ed il domicilio fiscale.

IL CAPO RIPARTIZIONE LAVORI E SERVIZI PUBLICI Avv. Nicola Maria Romano

L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI On.le Giulio Polotti

### PROVINCIA DI ROMA

Questa Amministrazione intende provvedere all'affidamento in appalto dei seguenti lavori:

- Ospedale Psichiatrico «Santa Maria della Pietà» in Ceccano. Lavori di installazione di una cappa aspirante nei locali cucina. Importo a base d'asta Lit. 29.800.000.
- L'eco Scientifico e Innocezzia II s. di Anzio. L'opera di fabbrica, Fornitura e posa in opera di corpi illuminanti, rifacimento quadri e linee elettriche, interruptori differenziali, impianti di terra. Nella domanda le aspiranti dovranno indicare gli estremi della propria iscrizione all'Albo Nazionale Costruttori, il numero di codice fiscale, la sede legale ed il domicilio fiscale.
- Laboratorio Provinciale di Igiene e Profilassi - Via Saredo, 52. Roma. Ristrutturazione ed adeguamento impianti elettrici alle norme ENPI. Importo a base d'asta Lit. 90.000.000 di cui Lit. 10.000.000 non soggette a ribasso.

Le licitazioni saranno esperte con il metodo di cui all'articolo 1 lettera D) della legge 2 febbraio 1973 n. 14.

Le imprese che intendono partecipare alle suddette licitazioni private dovranno far pervenire, entro 10 (dieci) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, apposite domande, per ogni singola gara, al seguente indirizzo: Amministrazione Provinciale di Roma - Ripartizione Patrimonia - SEZIONE LAVORI - Via IV Novembre n. 119/a - 00187 - Roma s.

Le suddette richieste di invito non vincolano l'Amministrazione.

IL PRESIDENTE: Lamberto Mancini

### Ora il petrolio verrà dal Venezuela?

ROMA — Sarebbe imminente — secondo quanto riferivano ieri notizie d'agenzia provenienti da Caracas — la firma di un accordo per il rifornimento di petrolio fra l'Italia e il Venezuela. In verità, di petrolio venezuelano si era cominciato a parlare verso la fine dello scorso anno, all'indomani delle vicende delle tangenti Eni che avevano portato alla sospensione della fornitura di petrolio da parte dell'Arabia. A Caracas intanto è già arrivata una delegazione dell'Agip guidata dal responsabile della divisione acquisti della consociata dell'Eni, Benedetto Capovilla.

L'accordo dovrebbe prevedere un aumento di circa 30 mila barili quotidiani negli approvvigionamenti destinati all'Italia. Complessivamente, il Venezuela passerà a vendere all'Italia 80 mila barili, dei quali una parte non ancora precisata di qualità «leggera», cioè migliore.

Sembra che l'Eni fosse alla ricerca di una diversificazione dei mercati d'acquisto già da un po' di tempo. In questo senso dei passi erano stati fatti con il Messico e appunto con il Venezuela.

### CITTA' DI RIVOLI

PROVINCIA DI TORINO

Avviso di licitazione privata per l'affidamento dei lavori di risanamento di alcuni tratti sul Corso Francia e successiva formazione e stesa di tappeti di usura.

Importo a base di gara Lit. 166.485.595.

La licitazione avverrà con le modalità previste dall'art. 1 lettera a) della legge 2-2-1973 n. 14.

Le eventuali domande di partecipazione alla licitazione dovranno pervenire all'Ufficio Tecnico Comunale, Sezione Viabilità, entro 10 (dieci) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Rivoli, il 4 febbraio 1980.

IL SEGRETARIO GENERALE Fulvio Gaffoddi

IL SINDACO SILVANO SIVIERO

### COMUNE DI MILANO

#### AVVISO DI LICITAZIONE PRIVATA

Sarà indetta una gara «Licitazione Privata» per l'aggiudicazione delle opere relative a:

Sistemazione delle barriere elastiche in località Cascina Gobba - Cavalcavia Corvetto e via Montefiore. Lit. 2.200.000.000.

Le imprese interessate potranno chiedere di essere invitate, facendo pervenire all'Ufficio Protocollo Generale (Via Meravigli, 7) apposita domanda indirizzata a: Comune di Milano - Ripartizione Lavori e Servizi: Pubblici entro 10 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Nella domanda le aspiranti dovranno indicare gli estremi della propria iscrizione all'Albo Nazionale Costruttori, il numero di codice fiscale, la sede legale ed il domicilio fiscale.

IL CAPO RIPARTIZIONE LAVORI E SERVIZI PUBLICI Avv. Nicola Maria Romano

L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI On.le Giulio Polotti

### ISTITUTO AUTONOMO PER LE CASE POPOLARI DELLA PROVINCIA DI FORLÌ

#### Avviso di gara

Si avverte che l'Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di Forlì indirizza una licitazione privata per l'appalto dei lavori di recupero di n. 16 alloggi e la costruzione di n. 120 prosovivi in RIMINI - Via Giovanni Pascoli, Via Giuliano da Rimini, finanziati ai sensi della Legge 5 agosto 1978 n. 457.

Per l'aggiudicazione si procederà con il metodo di cui all'articolo 1-a della Legge N. 14/1973.

Le Imprese possono chiedere di essere invitate alla gara di cui sopra con domanda inviata all'Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di Forlì Viale Giubacco n. 44 entro 10 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso allegando copia del certificato di iscrizione all'Albo Nazionale dei Costruttori.

IL PRESIDENTE Dr. Arch. Antonio Quadrelli