

Rotterdam e gli ultimi rincari

Un litro di benzina aumenta con i profitti delle multinazionali

ROMA - L'aumento di 20 lire per la benzina (18 per il gasolio, e così via per gli altri prodotti derivati dal petrolio) corrisponde, ha detto il governo, a 31 dollari e 20 centesimi di costo del greggio all'origine. Questo dato è stato fornito per rendere sicuri che dal 1. luglio, quando andranno in vigore i nuovi prezzi dell'Organizzazione dei paesi esportatori, dobbiamo prepararci a pagare un secondo rincaro. «La benzina a 800 lire», ha scritto subito qualche giornale interessato ad aprire la strada alle società petrolifere. E intanto ha dimenticato di raccontare il fatto: i rincari attuali ieri non sono stati decisi in rapporto al prezzo del greggio all'origine, bensì in riferimento ai «mercati europei».

chiedono anche un collegamento diretto e completo del prezzo del gas a quello del petrolio al consumo. L'OPEC - Proprio gli straprofiti delle compagnie hanno convinto l'Organizzazione dei paesi esportatori che il prezzo all'origine, alla fine, non è ritenuto ancora abbastanza alto dai paesi consumatori. Comunque, non tanto alto da farli decidere a intraprendere iniziative contro la rendita dei venditori monopolisti, per il risparmio e l'utilizzazione di nuove fonti (possibilmente non controllate anche dalle petrolifere). La decisione di un prezzo minimo di 32 dollari a barile (massimo di 37) e di riferimento ad essi dei prezzi del gas non implica direttamente e proporzionalmente i rincari al consumo delle diverse fonti di energia. I costi di trasporto, lavorazione e vendita restano oltre la metà del costo delle benzine e dei vari derivati del petrolio. Quanto al gas, si sta compiendo una vera falsificazione delle richieste presentate dai produttori. I 6 dollari per milione di calorie corrispondono a 34 dollari a barile, ma non, ovviamente, al prezzo attuale della benzina o del gasolio a parità di calorie. Il gas per cui si chiedono i 6 dollari è quello liquefatto all'origine: quindi comprende già una parte cospicua del costo industriale. Se il prezzo all'origine del gas si leza a quello del petrolio, ciò non significa che debbano essere collegati i prezzi al consumo, per due ragioni: 1) sono diversi i costi di lavorazione e fornitura; 2) c'è un'abbondanza, per ora, di gas ciò

che giustifica una politica di prezzi promotrice, specie nel Mezzogiorno d'Italia che ne avrà abbondanza solo a partire dal 1981-82, grazie al gasdotto con l'Algeria. ACCORDI - I fatti sono dunque questi: il governo italiano si accorda con la compagnia, cedendo al rischio di riduzione dei rifornimenti, di ritorno verso l'Europa centrale; non ha condotto ancora, invece, una politica continuativa, concreta ed estesa di accordi con i mesi produttori di petrolio. Gli accordi con l'Irak o l'Algeria, pur essendo buoni, non costituiscono ancora quella convergenza su punti essenziali della politica dell'energia che richiede la situazione. La ragione, alla fine, è semplice. Più detta il ministro dell'Industria Antonio Bisaglia, quando, giovedì, ha chiesto al Senato di soprassedere alla discussione delle mozioni sulla politica dell'energia: il governo «non è preparato», non ha un programma, chiede tempo. In realtà abbiamo visto che il governo agisce. Ad esempio, sta scaricando (da maggio) 8 lire e 90 centesimi di sovrapprezzo termico a chilowattora all'utente comune, ridotto a poco più di tre lire per la grande industria. Dopo essersi accomodato con la politica dell'energia delle multinazionali si ha cura di concentrare il costo su certe categorie di consumatori. Manovra iniqua che, alla fine, sfrutta il consumatore senza salvarsi dall'inflazione e dal pericolo di stagnazione produttiva. Renzo Stefanelli

Cominciò quando scelsero la palude di Torlonia

Fiumicino: ancora sotto accusa le piste dello scandalo



ROMA - Forse non basterebbe la lunghezza dei nastri d'asfalto dell'aeroporto di Fiumicino - adesso di nuovo pieni di «gobbe» - per scrivere la sua storia. Una storia, nata da un'idea tutta democristiana, fatta di costruttori che regalano appartamenti ai ministri di colonnelli che avrebbero dovuto controllare i lavori eseguiti dai loro familiari; di direttori generali che fanno sparire documenti; ministri che assistono imperturbati al furto di denaro pubblico e, infine, di sedi costruite con gli «avanzi» dei soldi stanziati per la costruzione del «Leonardo da Vinci». Una vicenda regolarmente affossata dalle manovre democristiane (esattamente nella notte del 19 gennaio del 1962, dopo che le richieste dell'opposizione di chiamare a giudizio i ministri corrotti - Togni, Trabucchi - era stata respinta) e senza che nemmeno una delle persone coinvolte abbia mai pagato neanche una multa. Il «Leonardo da Vinci» ha richiesto quattordici anni di lavoro dal '47, data della costituzione del comitato di studio per la realizzazione dell'opera, al '61, anno dell'inaugurazione e trentuno miliardi di spese. Altri trenta miliardi sono stati, poi, preventivati per il suo ampliamento e per la sua sistemazione. Questo perché l'aeroporto di Fiumicino, oltre tutto, è nato già vecchio, insufficiente ad assorbire il volume di traffico che negli anni s'è duplicato. Il tutto, per sei mila e cinquecento metri di pista. A Milano, in quattro anni, si sono costruiti (tra Malpensa e Linate) ottomila e seicento metri di pista, con una spesa di circa ventisei miliardi. Ma cerchiamo di vedere più da vicino i vari capitoli di questo affascinante romanzo. Tutto cominciò 33 anni fa (De Gasperi presidente del Consiglio) con la scelta del luogo. Fu proprio questa a determinare gran parte delle disfunzioni che ancora oggi gravano sull'efficienza del complesso. Le «gobbe», come le chiamano i tecnici, che ancora oggi bloccano le piste dell'aeroporto, altro non sono che vecchie magagne nascoste sotto l'asfalto delle piste e che, a intervalli regolari, rispuntano fuori. Il motivo è molto semplice: l'aeroporto è nato su un acquitrino. Sei mesi dopo la costituzione del Comitato per la realizzazione del «Leonardo da Vinci» i tecnici suggerirono al governo la scelta del comprensorio di Casalpalocco. La pro-

L'aeroporto avrebbe dovuto sorgere a Casalpalocco, ma l'immobiliare ci costruì cottages all'inglese - La girandola dei progetti - Corruzione e potere democristiano - Il ruolo di Togni e Trabucchi

posta suscita subito un brivido. Ma come - dicono i notabili democristiani - è il Vaticano, con la sua Immobiliare che vuole lottizzare e costruire, e voi ci volete fare un aeroporto? Anche l'Italcable, in quel periodo, aveva messo gli occhi su Casalpalocco. E c'era, quindi, una ragione di più per far desistere i solerti tecnici dall'intenzione di costruire in quel posto l'aeroporto. Passarono altri mesi. E intanto l'immobiliare dette inizio alle prime lottizzazioni di Casalpalocco. Fu proprio in quel periodo che il ministro dei lavori pubblici incaricò una società, la IRIES (una concessionaria dell'Italcable) di cercare il sito adatto ad accogliere lo scalo aereo. Vennero fatti rilievi sugli strati di terreno. E, manco a farlo a posto, fu individuata un'area di bonifica vicina al porto di Fiumicino: una vasta depressione coperta da un patto d'acqua. Si venne poi a sapere che quel comprensorio (di oltre novantaquattro mila ettari) apparteneva alla duchessa Anna Maria Torlonia. A questo punto, entra in scena un ex gerarca, tale Nannini, amministratore dei beni della duchessa. Intrecciato a triplo filo dal potere, uomo dal libero accesso nelle stanze dei ministri, e personaggio in costante posizione genuflessa davanti alle toghe della nobiltà vaticana, Nannini riesce a far fare un balzo portentoso al valore per ettaro che era stato fissato dal comitato in un primo momento a 405 mila lire. Si attraversò un breve periodo durante il quale quella cifra (che avrebbe fruttato alla duchessa oltre 10 miliardi) si abbassò, si rialzò, si riassestò, ma alla fine si trovò il prezzo

«giusto»: 734 mila lire per ettaro. E per costruire l'aeroporto erano necessari 91 mila ettari: il totale dei soldi che dovemmo dare alla duchessa per l'acquitrino, insomma, fu di 68 miliardi, seicento e rotti milioni. «Togni e Trabucchi», prende avvio la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino (quello della pioggia dei progetti, e quello della sua lunga realizzazione) s'intrecciano, e possono essere benissimo sintetizzati. Pacciardi, ministro della difesa in uno dei governi De Gasperi, decise di occuparsi dell'aeroporto e trasferì le competenze per la sua progettazione al Comitato. Cominciò una gara all'ultimo sangue. Ogni sei mesi, c'era un progetto nuovo. A questo punto, la storia si complica all'incverosimile. Date, nomi di gente corrotta, s'intrecciano fino a farla diventare una farsa piena di colpi di scena. Fatto sta che, «regnante» Togni ai lavori pubblici, prende avvio la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino. L'incarico venne affidato all'impresa l'Provera & Carrasi. Rimanere esclusa, così, un'altra ditta, la Castelli, anch'essa legata al Vaticano. Ma, per non fare torto a nessuno; alla «Castelli» fu affidata la costruzione dell'aviorimessa. Tutto questo, ovviamente, ebbe un prezzo. Un prezzo «sagato» che venne pagato dall'impresa a cui toccò la parte più appetitosa della «torta». La Provera & Carrasi, infatti, dovette garantire la costruzione, pressoché gratuita, del palazzo che ospita la direzione del DC all'EUR. Insomma Fiumicino, nato male - come dicevamo all'inizio - cresce peggio. Nel '61 venne inaugurato ufficialmente. E da allora ogni tanto vengono fuori i mille malanni dell'aerostazione. Oggi le «gobbe» sulle piste, ieri (ma anche oggi) le disfunzioni legate alla sua gestione; il caos infernale in cui piomba ogni anno d'estate; la poca sicurezza garantita dalle strutture per l'assistenza in volo e per le manovre di avvicinamento degli aerei; i meschini scandali dei veri destinati ai posti a bordo per i passeggeri. E domo? Il futuro sembra assomigliare al passato. Da due anni è pronto, in attesa di essere finanziato, un progetto di radicale ristrutturazione che porterebbe la capacità dell'aeroporto a circa 20 milioni di passeggeri l'anno (oggi sono quasi 13 milioni). Il progetto s'è smarrito da qualche parte. E - come si dice in questi casi - «fermo nei cassetti del potere». Carlo Ciavoni

Con la vertenza Olivetti nasce il nuovo delegato

L'elezione del nuovo consiglio di fabbrica contemporanea al varo della piattaforma - La partecipazione al voto

Dalla nostra redazione TORINO - Due sindacalisti della FIM si sono presentati qualche giorno fa alla direzione Olivetti di Ivrea ed hanno consegnato a mano la piattaforma per la vertenza di gruppo, esigendo regolare ricevuta. «Ci siamo comportati così - hanno spiegato - perché l'Olivetti nella precedente vertenza ci aveva fatto perdere tre settimane, con la scusa che le poste non avevano ancora recapitato la nostra raccomandata». Così, il 22 maggio, un'assemblea nazionale dei delegati Olivetti ha lanciato una vertenza di gruppo che, oltre ai temi rivendicativi tradizionali (salario, mensa, orario, organizzazione del lavoro), ha al centro proprio l'applicazione dell'accordo del 21 dicembre. Ma, per controllare le ristrutturazioni dell'Olivetti, occorrevano strumenti efficienti. Così, contemporaneamente alle assemblee sulla vertenza, si è svolta in tutte le fabbriche la elezione generalizzata dei delegati, che non avveniva più da diversi anni. I risultati della consultazione - presentati ieri in una conferenza stampa dai segretari della FIM torinese, Damiano e Croce, e dai coordinatori Olivetti, Magistri e Naina - sono un segnale di cui la direzione Olivetti farà bene a tener conto.

Lasciamo la parola alle cifre. Alle assemblee dei gruppi omogenei, per la elezione su scheda bianca dei delegati, hanno partecipato l'85-90 per cento dei 14 mila lavoratori Olivetti del Canavese, compresi i 450 in cassa integrazione che hanno eletto i propri delegati. Tra le schede votate (ecco un primo dato su cui riflettere) meno dell'uno per cento erano bianche o nulle. Su 233 delegati già eletti (cui si aggiungono una cinquantina di delegati ancora da nominare nelle consociate e le RSA), ben 108 (il 46 per cento), sono nuovi ed in prevalenza giovani: altro dato notevole in un'industria dove le assunzioni sono bloccate da anni e l'età media dei lavoratori è notevolmente invecchiata. I non iscritti al sindacato sono soltanto 15 (il 6,4%). Ancora scarsa la presenza delle donne, che sono il 28% dei dipendenti e solo l'11% tra i delegati: un ritardo «storico» comune ad altre aziende, Fiat compresa. Un certo distacco si nota ancora nella presenza degli impiegati, che sono ben il 47% fra i dipendenti del Canavese e solo il 30% fra i delegati. Ma va notato che i gruppi di impiegati che esprimono un solo delegato sono in genere più grossi. Vi sono poi vari casi di gruppi omogenei misti

operai-tecnici impiegati (sia alla ricerca che in produzione) che hanno espresso un delegato operaio. Nella maggior parte dei casi il delegato è stato eletto alla prima votazione con oltre il 50% dei suffragi. Ma in qualche gruppo di lavoratori sono state necessarie due o tre votazioni di ballottaggio. «Le» votazioni hanno riferito i sindacalisti - non sono state formalizzate burocraticamente, ma sedi di dibattito politico sulla vertenza di gruppo. Un esempio: nell'ipotesi di piattaforma avevamo escluso assorbimenti sugli aumenti salariali per gli impiegati che hanno già superminimi. Sono stati gli stessi impiegati a chiedere gli assorbimenti nelle assemblee, per realizzare un reale controllo degli stipendi. La elezione dei delegati è quindi una chiara risposta al tentativo dell'Olivetti di svuotare il ruolo contrattuale dei consigli di fabbrica. Analogo significato assumono i 333 nuovi iscritti alla FIM in sole cinque mesi negli stabilimenti del Canavese. Il 23 giugno, è stato annunciato, si riunirà a Torino un esecutivo regionale della FIM, con la Federazione CGIL-CISL-UIL, gli esecutivi di fabbrica della Fiat, Olivetti, Indesit. Michele Costa

Ultimatum della Nissan: «aspetteremo solo 2 mesi»

Intervista del presidente della casa giapponese sull'accordo con l'Alfa

ROMA - «Posso aspettare ancora non più di due mesi. Poi vorrò una risposta definitiva del governo italiano sull'accordo Alfa-Nissan» - lo afferma Takashi Ashihara presidente della Nissan in un'intervista che appare sul prossimo numero del settimanale «Espresso». Il presidente della casa giapponese prosegue poi con una serie di giudizi sul perché l'operazione con l'Alfa non è ancora andata in porto. «Il vero motivo della polemica sull'accordo - dice Takashi Ashihara - è la Fiat e la sua egemonia sul mercato italiano. Un dominio, peraltro, che già da tempo è stato messo in discussione dalle importazioni di auto europee come Renault e Volkswagen». Ora con la «Joint venture» Alfa-Nissan «la Fiat teme di perdere ulteriori quote di mercato, perché ha paura che l'Alfa con le sue tradizioni e la nostra tecnologia fabbrichi auto migliori della Fiat. E per Torino sarebbero 30 mila auto in meno vendute sul mercato italiano dall'ANA, la nuova società nata dalla impresa comune Alfa Romeo e Nissan. Il presidente della Nissan ha poi detto che molte case americane come la General Motors, la Ford e la Chrysler chiedono la collaborazione della Nissan aggiungendo che non si meraviglierebbe se ritrovasse la Fiat alleata della Toyota nella Seat spagnola, dopo che la casa torinese ha fatto la guerra alla Nissan in Italia.

A maggio l'inflazione resta al 20,7 per cento (più 0,9)

ROMA - Continua la corsa dell'inflazione anche se in maggio il ritmo si è un po' affievolito: l'Istat ha reso noto, infatti, che nello scorso mese di maggio l'indice dei prezzi al consumo per la famiglia di operai e impiegati è aumentato dello 0,9 per cento rispetto al precedente mese di aprile. Il tasso annuo di incremento dell'indice, cioè la variazione percentuale rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, è stato del 20,7 per cento. L'incremento registrato in maggio è identico a quello che si era avuto nello scorso marzo. Per quanto riguarda gli altri mesi del 1980, in gennaio c'era stato un balzo del 3,3 per cento, in febbraio dell'1,7 e in aprile dell'1,6 per cento. L'Istat rende noto che gli aumenti dei prezzi nei vari settori sono stati i seguenti: alimentazione 0,5; abbigliamento 1,0; elettricità e combustibili 0,4; abitazione 0,2; beni e servizi vari 1,3.

Comunisti e socialisti sulla crisi della chimica

In un documento comune i due partiti chiedono che l'ENI intervenga

ROMA - La grave situazione della chimica italiana è stata discussa nel corso di un incontro tra le sezioni industriali del PCI e del PSI, anche per rispondere alle sollecitazioni pressanti di numerose organizzazioni di partito, delle istituzioni locali, di assemblee di lavoratori. La bilancia commerciale chimica nel 1979 ha registrato un peggioramento rispetto al 1978 pari all'80,5 per cento con 2.285 mld di disavanzo contro i 1.276 del 1978. Il disavanzo della chimica primaria si è triplicato passando da 425 mld a 1.231. I dati dei primi quattro mesi di quest'anno segnano un ulteriore peggioramento con un disavanzo di 1.400 mld contro i 617 dello stesso periodo dell'anno precedente. Il dato, gravissimo sul piano quantitativo, è ancor più grave su quello qualitativo perché la chimica è essenziale alla vita economica di un paese moderno e industrialmente avanzato le cui prospettive di sviluppo sono soprattutto legate all'innovazione dei processi e dei prodotti. E' un errore economico che in questa situazione non si faccia ogni sforzo per utilizzare al meglio le capacità produttive e tecnologiche italiane, non si definisca con chiarezza il ruolo dell'indu-

stria di Stato nel settore e si continui in una politica di erogazioni tamponi. Il prezzo più pesante pagato ai ritardi è costituito dalla fermata degli impianti già in atto per la Liquechimica e minacciata in tempi brevissimi per la SIR (che già lavora al 30 per cento delle sue potenzialità). Le sezioni industriali del PCI e del PSI ritengono indispensabile che il Governo disponga l'intervento dell'ENI per realizzare in primo luogo il coordinamento della presenza pubblica e più in generale della politica industriale nel settore. In questo quadro è urgente l'intervento dell'ENI nella gestione della SIR e della Liquechimica con l'obiettivo di impedire lo smembramento delle capacità produttive e di avviare a completamento quella parte degli impianti la cui realizzazione era prevista dal piano chimico approvato dal CIPI. Va rapidamente superata nell'interesse della SIR, della Liquechimica e della intera chimica italiana l'attuale paralisi evitando anche fasi di transizione quali quella verificatisi nel trasferimento alle Partecipazioni Statali delle aziende ex-EGAM che determinano una stasi produttiva non ancora risolta con gravissime conseguenze finanziarie, economiche e sociali.

Polemiche Italsider: interviene il consiglio

Le lotte operaie per gli investimenti Dopo la lettera del presidente Puri

GENOVA - Nel dialogo-confronto a distanza fra il compagno Paolo Peruginio, coordinatore FIM per il settore siderurgico, e il presidente dell'Italsider Ambrogio Puri (intervista di Peruginio all'Unità del 7 giugno e lettera di Puri del 13) interviene ora il consiglio di fabbrica Italsider Oscar Sinigaglia, Campi, sede, Inrot e ditte d'appalto. I temi richiamati sono quelli di fondo: produttività, efficienza e commercializzazione del prodotto siderurgico, i limiti e i compensi dell'Italsider di incassi sul mercato «con quelle capacità e volontà politiche che sono condizioni essenziali per la salvaguardia non solo dei livelli occupazionali, ma dello stesso ruolo della siderurgia». E' morto il padre di Virgilio Gallo Il compagno Virgilio Gallo segretario nazionale della Federazione italiana lavoratori trasporti è stato colpito da un grave lutto per la morte del padre. Al compagno Gallo e alla sua famiglia vadano le commosse condoglianze della segreteria nazionale e di tutti i compagni del centro dei dirigenti periferici, dei lavoratori della FILT-CGIL e dell'Unità.

Ebbene, afferma il consiglio di fabbrica, si possono condividere o meno le considerazioni apparse nell'intervista a Peruginio, ma certamente, perché politicamente ambigua, la puntualizzazione del presidente dell'Italsider, particolarmente laddove Puri afferma che «si sono dovuti superare ostacoli incredibili e ancora si incontrano, da ogni parte, per completare ed avviare a produzione i nuovi impianti di Cornigliano». Perché, secondo il consiglio di fabbrica, questa affermazione è ambigua? Ecco: «Vorremmo ricordare all'ing. Puri - dice il CdF - che chi pone ostacoli va indicato chiaramente, e nel caso specifico, lo afferriamo senza tema di smentita, gli «ostacoli incredibili» non sono certamente da imputare al sindacato e ai lavoratori dell'Italsider di Cornigliano, ricordando questi ultimi solo quando ci sono i conti da pagare». E a conferma di ciò il consiglio di fabbrica - dopo aver sottolineato che non intende «sfuggire ai problemi, che ci sono» - ricorda al «gruppo dirigente dell'Italsider» che «per conquistare i dovuti investimenti per Cornigliano e superare quegli ostacoli i lavoratori hanno dovuto fare 120 ore di sciopero».

Advertisement for Fiat 127. Large text: 'Oggi Fiat 127: la vera convenienza.' Below: '127: tanta qualità automobilistica.' Image of a Fiat 127 car. Text describing features and benefits of the car.