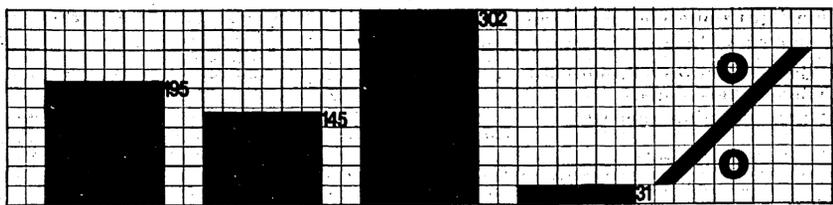


A settembre a Vienna la riunione dei paesi dell'Opec

Una scala mobile per il petrolio legata alla crescita dei consumi

I produttori cercheranno di costringere le nazioni industrializzate al risparmio - La politica del prezzo ha permesso enormi profitti per le multinazionali



ROMA - Una scala mobile per il petrolio? Forse sarà proprio così, se i paesi consumatori non saranno in grado di attuare una severa politica di risparmio energetico...

provazione definitiva alla strategia che i paesi produttori intendono seguire nei prossimi anni...

tanto il prezzo del greggio quanto la possibilità di rifornirsi. Tuttavia, almeno per il momento, la situazione del mercato internazionale del greggio è complessivamente tranquilla...

proprio per questo che i paesi produttori si riuniranno nelle prossime settimane: per aggiornare cioè la loro strategia e per utilizzare, oltre l'arma del prezzo, quella del controllo sulla produzione del greggio...

del 1979 (il confronto è con lo stesso periodo dell'anno prima) ben superiori agli incrementi dei paesi Opec. Se per questi ultimi, l'incremento è stato del 31% per la British Petroleum (BP) l'incremento è stato del 302% per la Texaco del 145% per il complesso delle «sette sorelle»...

Lira debole in un clima di continua incertezza

ROMA - La lira è restata debole anche ieri sul mercato dei cambi: di fronte ad un rialzo generale del dollaro (anche rispetto al marco) la nostra moneta ha ceduto sia verso il dollaro sia verso le altre valute europee...

La Borsa, in fase di assestamento, non crede alla svalutazione

ROMA - Mercato contrastato alla Borsa di Roma con prevalenti assestamenti e scambi piuttosto vivaci. Il movimento di assestamento ha continuato ad interessare soprattutto i titoli assicurativi nonché alcuni bancari...

I «baroni» vogliono lo zucchero ancora più caro

La denuncia del Consorzio Bieticoltori. La rottura delle trattative per il conferimento del prodotto. La volontà di impedire il rinnovamento

Dalla redazione BOLOGNA - «Pur non essendo d'accordo con chi fa dell'allarmismo, la nostra è certamente una lotta difficile e dura perché abbiamo un prodotto che deve comunque essere consegnato all'industria...»

zione nei confronti dell'atteggiamento assunto dall'Assozucchero, con in testa l'Eridania, dopo la rottura delle trattative per l'accordo interconfederale di conferimento delle bietole...

te di perseguire un preciso disegno che punta su obiettivi di natura economica, ma anche politica. Sul piano economico, il tentativo è quello di forzare la mano del governo e della CEE per ottenere un nuovo pesante aumento del costo dello zucchero...

no è di 725 alla produzione e di 830-880 al consumo. Sul piano politico, l'obiettivo è altrettanto sfacciato e punta ad infliggere una sconfitta a tutte quelle forze (Regioni, produttori, lavoratori, trasportatori) che con la conferenza nazionale bieticola della scorsa primavera hanno chiesto una precisa azione di rinnovamento del settore bieticolo...

duttori in forma associata. La nostra produzione si sta avvicinando ai 60 q. per ettaro (quella centro-europea è di 70-75 q.) e copre il 80 per cento del fabbisogno. Quest'anno si prospetta una produzione di zucchero di 16-17 milioni di quintali dei quali 2 saranno collocati sul mercato internazionale con indubbi vantaggi valutari...

tendono contribuire all'ulteriore sviluppo del settore, gettando le basi per uno sviluppo di 30-40 mila ettari nel Centro-sud già dalle prossime semine autunnali. Alla linea della Assozucchero i produttori, come ha precisato il compagno Colletti, contrappongono dunque una scelta di sviluppo che passa attraverso la realizzazione di quattro obiettivi: la conclusione immediata dell'accordo interconfederale; la definizione di una piattaforma comune per la nuova regolamentazione comunitaria; l'elaborazione di un piano di sviluppo con l'obiettivo dello sviluppo del Centro-sud; la ristrutturazione dell'industria pubblica del Mezzogiorno e l'acquisizione del gruppo Maraldi...

che le singole componenti hanno in cantiere. Nel corso della riunione è stato confermato lo stato di agitazione di tutte le componenti interessate, sollecitando al tempo stesso il governo alla convocazione delle parti per raggiungere l'accordo interconfederale sia con i produttori che con gli autotrasportatori. I partecipanti alla riunione hanno anche deciso di investire la federazione nazionale CGIL-CISL-UIL e le associazioni nazionali dei produttori per l'effettuazione di una iniziativa comune che coinvolga le forze e le regioni interessate.

Antonio Amoroso

E' possibile viaggiare meglio in treno?

Si può intervenire per migliorare i servizi - Sono ancora da approvare i tre provvedimenti decisivi per le Ferrovie dello Stato - Le scadenze d'autunno - La DC difende un sistema di potere

Anche questa estate chi ha scelto di muoversi sui trasporti pubblici avrà constatato come, salvo qualche eccezione, poco o niente sia migliorato nel livello del servizio. Per strada e per ferrovia si continua a viaggiare male, con gravi ritardi, in mezzi spesso vecchi e disastriati. In compenso, aumentano le tariffe e dal mese prossimo una nuova stangata (la terza nel giro di 12 mesi) farà salire di un altro 10 per cento i costi del trasporto ferroviario...

no a dare battaglia perché trovino una rapida ed adeguata soluzione alla ripresa dei lavori parlamentari. In primo luogo c'è il problema dell'approvazione in Senato del testo sul fondo nazionale dei trasporti: una legge indispensabile per far diventare le regioni soggetti attivi della programmazione. Per le Ferrovie dello Stato sono estremamente urgenti anche altri due provvedimenti specifici: il Piano Integrativo degli investimenti e la riforma dell'azienda. Il piano integrativo è un programma di spesa che le ferrovie hanno predisposto per il quinquennio 1980-1984 e che prevede un impegno di 9.750 miliardi. Non traggono in inganno la cifra, indubbiamente notevole: bisogna, infatti, tenere conto che meno della metà dell'investimento andrà in opere di miglioramento vero e proprio. Il resto sarà speso per rifinanziare i vecchi programmi, erosi in gran parte dall'inflazione e per migliorare, dal punto di vista della sicurezza, i tratti della rete in esercizio con una più intensa circolazione di treni. E' vero, però, che con questo finanziamento sarà possibile avviare alcuni importanti lavori di raddoppio (Ancona-Roma, Pontremolese, Palermo-Messina, ecc.) e di elettrificazione, soprattutto nel Mezzogiorno (in particolare la rete sarda e la Lamezia-Catanzaro) oltreché continuare l'opera di rinnovamento e potenziamento del parco rotabile già positivamente avviata con i fondi della legge 503 del 1978. E' appena il caso di ricordare, del resto, che per il potenziamento degli impianti fissi (stazioni, scali di smistamento, nuove linee) le ferrovie non hanno avuto più niente dopo i 1.250 miliardi assegnati nel 1974 e che anche quel finanziamento, conquistato con una dura lotta del sindacato, rappresentò una goccia nel mare delle necessità del sistema ferroviario. Proprio per l'urgenza di un nuovo intervento già nel periodo della solidarietà nazionale i comunisti, che con Libertini presiedevano la Commissione Trasporti della Camera, lavorarono per varare il nuovo finanziamento di 9.750 miliardi e solo la fine prematura della legislatura non consentì che diventasse operativo. Sarò difficile, quando

a punto anche nei particolari. Il nuovo disegno di legge sul piano, che è ancora all'esame della Camera, deve perciò rapidamente essere approvato anche dall'altro ramo del Parlamento e diventare esecutivo al più presto. Più difficile, invece, sembra l'iter della legge di riforma dell'azienda ferroviaria. Prima di tutto perché all'interno dello stesso governo sono state sollevate riserve sul testo concordato tra il ministro Formica e i sindacati (testo che, per quanto concerne l'autonomia dell'azienda, è più arretrato della proposta presentata dai comunisti). Ma la vera opposizione nasce dai settori più conservatori della DC che non sono disposti ad annullare una riforma che privi il loro partito di una delle più efficienti macchine per la gestione clientelare. Questo partito, che non ha mai voluto proporre un suo progetto, preferendo giocare sull'equivoco di un testo presentato da un suo parlamentare, sa che con una azienda veramente autonoma sarà molto più difficile fare i conti e lavorare i tradizionali compromessi e sterzi. Sarò difficile, quando

ministri e sottosegretari non avranno più la possibilità di ingerirsi nei problemi di gestione aziendale, manovrare per l'assegnazione degli appalti, sulle operazioni finanziarie, nella politica del personale. Anche in questo campo, il problema per la DC non è di dare efficienza a un servizio strategico per il paese, ma di difendere un'importante fetta di potere che una seria riforma rischia di mandare all'aria. Di qui il dilazionamento, l'ostruzionismo, l'opposizione sorda del passato e che diventerà palese non appena sul testo licenziato dal governo si riaprirà la discussione in Parlamento. Ma su questo terreno i comunisti non sono disposti a fare concessioni e lotteranno, con i ferrovieri, con gli utenti e il Parlamento, per battere gli ostruzionismi e fare acquisire alle FF.SS. quelle caratteristiche di impresa industriale che possono garantire all'azienda una maggiore snellezza operativa e al Paese un servizio efficace e a livello di quello degli altri partners comunitari.

Giulio Caporali

«Soddisfazione» di Massaccesi al ritorno da Tokio

ROMA - «Sono molto soddisfatto del viaggio e dei risultati. I dirigenti della Nissan si sono dimostrati molto comprensivi». Così il presidente dell'Alfa Romeo Ettore Massaccesi ha commentato il suo viaggio a Tokyo, parlando con i giornalisti poco dopo l'arrivo nella tardissima giornata di ieri all'aeroporto di Fiumicino. «Proprio in considerazione dei fatti di queste ultime settimane con i dirigenti della Nissan si è convenuto di non fissare una scadenza ultimativa per la firma contrattuale. Personalmente ritengo comunque ottimista riguardo la data del 15 settembre fissata dal governo italiano».

Attorno al cracking di Porto Marghera prosegue la sfida della Montedison

VENEZIA - La Montedison non molla: il cracking di Porto Marghera, così afferma un comunicato diffuso dalla centrale milanese del gruppo, verrà fermato nei tempi tecnici previsti dal programma di ristrutturazione redatto a dicembre dal Petrochimico vale a dire entro il 22 settembre. Questa l'ultima nuova in una vicenda che si trascina ormai dal mese di maggio. Già allora, infatti, dopo un incidente tecnico molto serio e che da solo per caso non aveva prodotto danni alle persone, il consiglio di fabbrica del Petrochimico aveva formulato la richiesta di immediate fermate dell'impianto CR. Da quella data, il cracking è entrato in preoccupanti crisi tecniche altre volte: cinque incidenti in poche settimane. In più, la natura degli incidenti lascia presupporre una loro facile ripetibilità: qualche giorno fa una

«staffa» ha rotato a causa delle vibrazioni, una «colonna»: la tragedia è stata evitata per miracolo; il consiglio di fabbrica ricorda alla Montedison che di staffe in posizioni simili nell'area del cracking ce ne sono circa 600. In fabbrica, intanto, si è creata in questi giorni una atmosfera di tensione e di vera e propria paura: già una volta gli operai sono riusciti con la sola forza muscolare ad aprire una valvola manuale dopo che quella automatica, in occasione di un sovraccarico di pressione, non aveva funzionato. Anche il comune di Venezia è intervenuto nel braccio di ferro tra Montedison e il movimento operaio di Porto Marghera invitando la direzione dello stabilimento a procedere alla immediata fermata del CR, annunciando, in secondo luogo, la propria intenzione di far fermare il cracking con ordinanza del

sindaco qualora si verificassero altri incidenti di qualsiasi natura. Il comunicato della direzione Montedison se da un lato riconferma la scelta di procedere alla fermata entro la data del 22 settembre - allora dovrebbe partire il programma di ristrutturazione - dimostra, d'altro canto, le difficoltà oggettive e l'imbarazzo dei livelli direttivi della azienda; si ha cioè l'impressione che, a questo punto, questa rigidità vada addebitata unicamente ad una questione di principio: se la Montedison acquiesce o no la richiesta del Consiglio di fabbrica, delle organizzazioni sindacali e dell'intera città dovrebbe in pratica restare alla dipendenza che lo stesso consiglio di fabbrica ha espresso sulle condizioni attuali dell'impianto.

Advertisement for 'certificati di credito del tesoro' with a large '8,00' graphic. Includes details about interest rates (6.75%, 14.85%), maturity (1st August 1982), and a minimum investment of 300 million lire.