

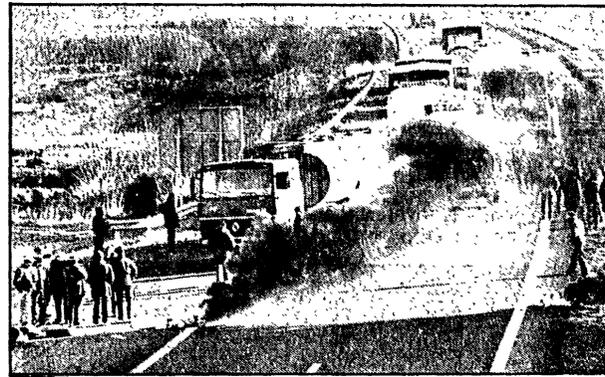
# La Francia dichiara di nuovo la guerra per il vino bloccato l'estate scorsa

## Gli ottocentomila ettolitri importati erano in gran parte quelli sbloccati dall'accordo di ottobre. Giovedì incontro Bartolomei-Cellard - Passo ufficiale del governo italiano presso la commissione CEE

ROMA — Non è durata nemmeno tre mesi la tregua, così faticosamente conquistata nella prima decade dell'ottobre scorso, nella guerra del vino tra l'Italia e la Francia. Da quel 14 ottobre dell'anno passato, giorno in cui il ministro dell'Agricoltura Bartolomei e il vice ministro francese Cellard si incontrarono quasi segretamente a Pisa, per decidere che la guerra era finita, nulla è cambiato, è cambiato nell'istrucita vicenda. La prova lampante è che, tra produttori italiani e importatori francesi, tutto si è nuovamente inceppato.

La sostanza della polemica rimane intatta questa volta però il copione non sembra essere stato rispettato. Questa volta, infatti, non sono stati i vigneroni del Mezzogiorno francese ad accendere la mic-

chia della discordia ma lo stesso governo di Mitterand. Dal palazzo del governo di Parigi è stata data la direttiva a tutte le dogane al confine con il nostro paese di rallentare le importazioni di vino italiano. Sembra che una stessa direttiva sia stata impartita per le dogane che si trovano nei maggiori porti della Francia. In sostanza, il governo francese ha accusato i nostri produttori, e soprattutto quelli del Mezzogiorno, di aver esportato in gennaio circa 800 mila ettolitri di vino contro una media di 300 mila ettolitri che erano affluiti in Francia negli ultimi mesi del 1981. Se le cifre, forse, sono incontestabili la polemica e il rallentamento delle importazioni di nostro vino partono da un falso presupposto: le centinaia di mi-



Un blocco stradale organizzato dai viticoltori francesi nei giorni scorsi nei pressi di Béziers

glia di ettolitri di prodotto che sono entrati in terra francese nel mese passato non sono altro che il risultato dello sdoganamento delle partite di vino bloccate l'estate scorsa. Nell'accordo di Pisa, infatti, il ministro Bartolomei e Cellard decisero di sdoganare entro due mesi l'enorme quantitativo di vino fermo dall'agosto alle dogane e ai porti francesi.

La cifra, infatti, del vino fermo è all'incirca quella che è affluita in gennaio nelle cantine degli importatori e dei «tagliatori» del debolè vino del Midi. A dire questo è anche il direttore generale alla Agricoltura presso la commissione della Cee, Claude Vellain che tra l'altro ha definito «molto grave» l'atteggiamento protezionistico della Francia. Tra le altre cose, l'annata vitivini-

colosa è stata meno buona dell'anno passato (in Italia c'è stata una flessione del 17 per cento e in Francia quasi del 30 per cento) e questo dovrebbe scongiurare pericolose giacenze di vino nelle cantine. Una delle «tribunative» che l'altro anno fecero scatenare i vigneroni dell'Alsace e dell'Herault, fu appunto la immissione sottocosto di molto vino italiano da parte di un consistente gruppo di importatori francesi che uscirono fuori del «cartello» costituitosi sotto l'egida del governo francese. Oggi questo problema dovrebbe essere risolto sia dalla minore produzione in entrambi i paesi, sia anche dalla definizione di nuovi prezzi del prodotto (250 lire al litro quello italiano, compreso il trasporto; 360-380 lire, sempre al litro, quello francese). Se si considera, inoltre, la differenza di potere di acquisto tra la moneta italiana e quella francese lo scarto tra i due prezzi si avvicina sempre più quasi annullandosi. La differenza — ci dicono alla Lega delle cooperative — è al massimo del 4 per cento ma con un prodotto, quello francese, di scarsa gradazione e qualità di gusto.

Intanto sulla riapertura delle ostilità hanno preso posizione molte organizzazioni professionali. La Confagricoltura, per bocca del suo presidente Giuseppe Avolio ha condannato gli atti di ostilità della Francia chiedendo al governo italiano, nel prossimo incontro di giovedì con André Cellard a Roma, di convocare d'urgenza il comitato consultivo vitivinicolo Cee per una composizione della vertenza. La Confagricoltura, da parte sua, si è lanciata nella richiesta di ritorsioni immediate con il blocco delle importazioni agricole dalla Francia, cominciando dai prodotti lattiero-caseari. Intanto a Palermo la capitale della produzione vitivinicola italiana, ieri si è svolto un «vertice» tra le centrali cooperative e le organizzazioni professionali dei coltivatori per chiedere con forza al governo italiano una revisione della politica agricola della Cee per meglio tutelare le produzioni mediterranee. Infine il governo italiano in tarda serata ha espresso ufficialmente la propria «preoccupazione» alla commissione Cee per la nuova sospensione delle esportazioni in Francia.

Renzo Santelli

# L'ingresso dei privati nel banco di Napoli apre polemiche tra i partiti

## Il presidente Ossola smentisce l'ingresso di capitale libico - Un documento dei comunisti e dei socialisti dell'Istituto

Dalla nostra redazione  
NAPOLI — I libici nel Banco di Napoli? È un'ipotesi del tutto falsa e inventata. Rinaldo Ossola, presidente del più grosso istituto di credito del Mezzogiorno, nega categoricamente. Ma ieri, proprio mentre veniva resa nota la sua smentita agli interrogativi sollevati da alcuni parlamentari, un esponente di governo, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Francesco Compagna ha riproposto il quesito. L'esponente repubblicano ha infatti parlato di «infiltramento di interessi arabi, e magari libici, nel controllo del Banco di Napoli».

Intorno al Banco di Napoli in questi giorni si sta sollevando un incredibile polverone. Appena qualche giorno fa un gruppo di democristiani, con toni da ultima spiaggia, avevano denunciato quello che essi definiscono «un progetto di sostanziale privatizzazione del Banco». Riprendendo un documento diffuso da un sindacato di riferimento ad alcune ipotesi che sarebbero state avanzate nell'ultimo consiglio d'amministrazione dallo stesso Ossola per una cessione a gruppi privati del 40% del pacchetto azionario del Banco ad un prezzo di trecentotrenta miliardi di lire. Da qui dunque le voci sull'ingresso di soci arabi e in particolare di libici.

Nella Dc, che ha sempre considerato il Banco di Napoli di sua pertinenza (ma non solo nella Dc), c'è una evidente agitazione. Non è un caso dunque che si sia di nuovo riaperto l'interesse intorno al maggior istituto di credito meridionale. Anche per il Banco di Napoli infatti è giunto il momento di modificare il decreto Andreotta che prevede la attuazione degli statuti degli istituti di diritto pubblico, come è già avvenuto per la Banca Nazionale del Lavoro e il Banco di Sardegna e come avverrà per il Banco di Sicilia. La nuova normativa non esclude l'ipotesi di interventi di partecipazione al capitale da parte di gruppi finanziari privati, purché l'Istituto non venga sottratto alla sua natura, che deve restare chiaramente pubblica.

# Da sabato tutte le merci bloccate?

## Per lo sciopero degli autotrasportatori - Come si può evitare questa drammatica evenienza - La Fita-Cna: chiediamo il rispetto degli impegni assunti 8 mesi fa dalla controparte (e dal governo) - Il problema delle tariffe e la mancata consultazione della categoria

ROMA — Siamo già al conto alla rovescia. A interromperlo può servire solo la definizione e il rispetto di precisi accordi. Se questo fatto nuovo non ci sarà, da sabato prossimo non ci saranno più autocarri in circolazione. E non arriveranno più i rifornimenti alle città, ma nemmeno la benzina o il gasolio per riscaldamento, nemmeno le materie prime e semilavorati necessari all'industria. Insomma rischia di aprirsi per il Paese una crisi drammatica. Non va dimenticato, infatti, che il trasporto delle merci che si producono e circolano in Italia, avviene per l'82 per cento su gomma, ovvero con autocarri.

Si può evitare il blocco? Certo, ci rispondono Menichelli e Oddi, rispettivamente presidente e segretario della FITA-CNA, l'organizzazione che in questo momento coordina l'attività del «Comitato d'intesa» fra le maggiori organizzazioni di categoria, la stessa Fita, la Anla, la Fai e l'Ancc (Lega delle cooperative). «Vogliamo solo il rispetto degli impegni già assunti e sottoscritti».

Tutti i tentativi sin qui fatti con governo e Confindustria sono rimasti senza esito. Il perché ce lo spiegano ancora i due massimi dirigenti della Fita: «Da una parte la committenza industriale si è rifiutata di ratificare l'accordo tariffario che aveva già siglato l'11 novembre scorso a conclusione di una trattativa durata sei mesi; dall'altra il governo ha disatteso gli impegni assunti e sottoscritti a conclusione della trattativa svoltasi il 14 maggio 1981 e che coinvolse tutte le organizza-

zioni dell'autotrasporto a revocare il fermo già dichiarato quaranta giorni prima. Otto mesi sono trascorsi, ma tutto continua ad essere più o meno come nel maggio scorso, anzi, sotto molti aspetti, la situazione si è aggravata. Il blocco inizierà ufficialmente lunedì 8 febbraio (in pratica sarà attuato con quasi 48 ore di anticipo perché il sabato e la domenica c'è divieto di circolazione) e si concluderà il 12 (ma ci sarà di nuovo l'appendice del sabato e della domenica). Anche i lavoratori del settore aderenti a CGIL, CISL e UIL partecipano all'iniziativa di lotta. Per il momento con 48 ore di sciopero, da lunedì.

La Confindustria (più esattamente due sue «branche», l'Anie-elettrodomestici, e l'Assider-siderurgia) rifiuta l'accordo sottoscritto a novembre relativo al regime tariffario, cioè a quella specie di «istinto» cui attenersi per stabilire le tariffe del trasporto. Dietro a questo rifiuto — dicono Menichelli e Oddi — riteniamo «si nasconde l'obiettivo di scongiurare la rafforzata unità sindacale delle imprese di trasporto con l'intento di lasciare tutto il mercato nelle mani del parassitismo». Ma anche il governo non marcia.

La nostra strategia e la nostra piattaforma — ricordano Menichelli e Oddi — respingono ogni atteggiamento corporativo. Puntano invece a realizzare l'obiettivo di aumento della produttività aziendale, di normalizzazione dell'organizzazio-

ne del mercato del trasporto, per favorire la ristrutturazione non soltanto delle imprese che trasportano merci, ma anche delle imprese che le merci le producono. Ciò è possibile anche attraverso un sistema tariffario moderno e unitario nazionale che elimini l'attuale struttura parassitaria che è fonte di tanti sprechi e di aggravii economici per tutto il Paese.

Sono proprio questi problemi di fondo a trovare la maggiore ostilità nella Confindustria e anche in vasti settori di governo. Quel che invece sembra non trovare difficoltà è il costante aggravarsi dei costi d'esercizio che ha ripercussioni sia sull'azienda, sia sul costo finale del prodotto trasportato. «È aumentato — elencano Menichelli e Oddi — il prezzo dei carburanti, quello dei pedaggi autostradali, delle tasse di circolazione, dell'assicurazione, ecc. E sono tutte decisioni che il governo ha assunto senza minimamente consultare le organizzazioni di categoria».

Se il fermo non sarà evitato, prepariamoci a far fronte ad una progressiva paralisi in molti settori dell'economia e della vita del paese. Ieri le Coop di consumatori della lega denunciavano le gravi conseguenze sull'approvvigionamento alimentare. Ma la vertenza può ancora essere sbloccata. Ciò è compito primario del governo. Se non lo farà se ne dovrà assumere l'intera — come ha ricordato una recente nota del Pci — pesante responsabilità.

# Al Sud l'assicurazione rincarerà del 21,5%

## Entrato in vigore l'aumento, viene resa nota la distribuzione per zone - L'aumento del massimale a luglio comporterebbe un rincarato ulteriore del 13%: totale 26,70% in media - Trucco del ministro dell'Industria per superare il tetto dell'inflazione

ROMA — L'aumento delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria autoveicoli è entrato in vigore ma i decreti relativi non erano ancora noti, ieri, alle compagnie. La «Unipol», che ha chiesto di poter lanciare una nuova polizza con franchigia, bonus-malus ed aumento immediato della copertura massima del rischio a 30-100-300 milioni, (corrisponde a cose, persone e catastrofe) non aveva ancora conferma dell'approvazione ministeriale. Si hanno invece particolari ufficiali sulla distribuzione dei rincari: e non sono notizie

allegre. Mentre si specula sulla media dell'aumento — 13,7%, ma c'è anche chi dice 10,5%, tenendo conto di autocarri e moto — si apprende che lo sventagliamento della tariffa per zone geografiche contiene le notizie più per gli assicurati della quarta zona (da Caltanissetta a Viterbo) che pagheranno un rincarato del 21,5%. L'aumento è 3 volte più contenuto nella 1ª e 3ª zona, attorno al 7,2%, ed a livello medio nella 2ª zona (15,7%). Queste differenze derivano da calcoli sulla frequenza dei sinistri e sul costo dell'indennizzo. La scelta in-

iziale del meccanismo di formazione della tariffa, cioè di spezzare il mercato nazionale in zone geografiche, fa questi scherzi. La situazione si presenta assai grave per il previsto aumento del massimale di copertura dei rischi, oggi previsto in 5 milioni per le «cose», 25 milioni per le persone e 50 milioni in caso di catastrofe. Oggi quasi non esistono più auto del valore di soli 5 milioni e in caso di danni a più macchine o a beni immobili (catastrofe) i 50 milioni sono irrivoli. È successo che

la tariffa veniva aumentata in relazione ai costi mentre il massimale che avrebbe dovuto coprire restava fermo. La proposta del ministro Marcora è il raddoppio a partire dal 1º luglio. Perché questo rinvio? Semplicemente per evitare di dire agli assicurati quanto costerà. Alcune fonti parlano di aumento «gratuito» in realtà si avrebbero il rinvio al 1º febbraio 1983, in base a tempi tecnici che consentono alle compagnie di non pagare un bel niente nel semestre «scoperto». Il raddoppio del massi-

male costerebbe, poi, un rincarato generalizzato ulteriore del 13%. Sommando il rincarato ottenuto (13,70%) a quello che deriverebbe dal raddoppio dei massimali si arriverebbe ad aumenti tariffari medi del 26,70% nel corso del 1982. Dov'è il «tetto» Spadolini del 16%? Lo sfondamento del tetto viene operato con quattro spuntate di forzatura, in un misto di falso ossequio all'orientamento del governo e di stratagemma pre-elettorale. In confronto la richiesta Unipol di aumento medio del

17,2% in contropartita di coperture per 30-100-300 milioni fa figura di una esibizione di onestà. I costi di ogni singola impresa, il suo modo di ricercare l'efficienza nell'intervento sul mercato, possono essere sempre discutibili e l'impresa del movimento cooperativo «Lega» non fa eccezione. Sta di fatto però che il decreto ministeriale entrato in vigore ieri lascia scoperta una parte cospicua dei rischi nei prossimi sei mesi. E soprattutto lascia scoperti gli assicurati dal colpo di mano dell'ulteriore rincarato del 13%.

Nonostante ciò persiste la volontà di seguire la linea monetaria che soffoca la produzione. Il primo ministro inglese è lontano, gli impegni e le previsioni del governo di Washington sono smentite dai fatti e il mercato finanziario procede a tentoni.

La situazione negli Stati Uniti resta improntata alle previsioni più allarmanti. Il deficit degli scambi col Giappone è salito nel 1981 da 12,2 a 18,1 miliardi di dollari. Il deficit globale della bilancia merci degli USA è salito da 36,36 miliardi di dollari nel 1980 a 39,68 miliardi di dollari. Questo è

avvenuto nonostante la riduzione delle importazioni di petrolio e persino del prezzo. La depressione interna, d'altra parte, trasferisce le perdite in nuovi settori, come le avio-linee: ieri la TWA ha annunciato una perdita di bilancio pari a 400 miliardi di lire. Nonostante ciò persiste la volontà di seguire la linea monetaria che soffoca la produzione. Il primo ministro inglese è lontano, gli impegni e le previsioni del governo di Washington sono smentite dai fatti e il mercato finanziario procede a tentoni.

# Olivo: una coltura penalizzata dalla politica agricola della CEE

Meno importazione di grassi e di semi vari, sviluppo e miglioramento della produzione olivicola, per ridurre i costi di produzione e rilanciare il settore. In questo modo, in Calabria, in Sicilia, in Puglia, dove si produce dal 75 all'85% dell'olio di oliva nazionale, le famiglie coltivatrici potranno avere più utili. Sono più di ottocentomila le famiglie che si dedicano alla coltivazione dell'ulivo. Rilancio dell'olivicoltura, quindi, può significare anche nuove occasioni di lavoro nel Mezzogiorno. Ma il rilancio dell'occupazione non deve prescindere dalla ristrutturazione degli impianti e dalla relativa meccanizzazione della raccolta. Non è più possibile sopportare lo sfruttamento delle raccogliatrici, specialmente quelle calabresi, che ancora oggi dopo una dura giornata di lavoro guadagnano non più di 10 mila lire.

La CEE paga una integrazione; quest'anno saranno circa 78.000 lire al quintale di olio. Non sarebbe più giusto non pagare quei grossi produttori o speculatori mafiosi che non rispettano il contratto dei braccianti agricoli? Invece accade il contrario: a percepire in ritardo la sovvenzione della Comunità sono sempre i piccoli coltivatori. La CEE ha sbloccato proprio qualche mese

fa il pagamento dell'integrazione per l'annata '79-'80. Cosa era successo? Di fronte a un aumento della produzione che da 5 milioni di quintali di olio era passata a 7 milioni, la Comunità Economica Europea aveva rifiutato possibilità di imbrogli nella richiesta di integrazione. Chi ha perso per questo ritardo dei pagamenti? Sono stati i piccoli coltivatori e la maggioranza degli onesti produttori. La CEE ha poi stabilito di controllare i coltivatori attraverso le organizzazioni degli olivicoltori. Si passerà così dal 10% di olivicoltori da controllare al 40%. Ma se non esiste un catasto olivicolo, come si farà a controllare i grossi proprietari che hanno decine di migliaia di piante? Soltanto per le piccole famiglie di coltivatori, che hanno qualche centinaio di piante, il controllo sarà facile.

Mettere ordine nel settore, valorizzare questo prodotto mediterraneo, significa sviluppo delle zone interne meridionali. Ciò si potrà fare indagando di più nel mondo della produzione degli olii vegetali e dei grassi. L'anno scorso la produzione mondiale ha superato i 250 milioni di quintali. L'olio di oliva rappresenta il 7-8% di questa produzione. Si produce sempre di più soia e gira-

sole perché costano meno. La coltivazione si effettua su vaste estensioni con bassissimi costi di produzione e trasformazioni, pluralità di utilizzazioni: alimentazione del bestiame e alimentazione umana. Infatti, oggi i prelievi contengono il 20% di soia. Dati, quindi, gli alti costi di produzione dell'olio di oliva, gli industriali del settore si interessano sempre meno a questo prodotto. La CEE lo discrimina rispetto al burro e alla margarina, come fa anche per altri prodotti mediterranei. Come devono rispondere le regioni meridionali a queste discriminazioni? Il problema è serio e non può essere rinviato se veramente si vorrà venire incontro ai coltivatori che vedono giorno per giorno diminuire il loro reddito annuo. Nonostante la crisi, la superficie olivicola è aumentata, le aziende di olio sono il 39% e il 44% quelle da 1 a 5 ettari. Cosa significa? Significa che è stata proprio la massa di coltivatori che ha curato l'olivo con sacrifici e pochi aiuti, mentre i grossi speculatori, i mafiosi, si sono divisi i miliardi dell'integrazione.

Paolo Bolano

# Dollaro senza freni ieri a 1.253 lire

ROMA — Il dollaro è salito ieri di nuovo da 1.236 a 1.253 lire in seguito ad uno degli sbalzi, ormai quasi settimanali, dei tassi di interesse negli Stati Uniti. La nuova impennata viene proprio all'indomani di un discorso del titolare del Tesoro USA, Donald Regan, secondo il quale «i tassi d'interesse scenderanno sotto il 15% prima di dicembre». Ma dicembre è lontano, gli impegni e le previsioni del governo di Washington sono smentite dai fatti e il mercato finanziario procede a tentoni.

La situazione negli Stati Uniti resta improntata alle previsioni più allarmanti. Il deficit degli scambi col Giappone è salito nel 1981 da 12,2 a 18,1 miliardi di dollari. Il deficit globale della bilancia merci degli USA è salito da 36,36 miliardi di dollari nel 1980 a 39,68 miliardi di dollari. Questo è

avvenuto nonostante la riduzione delle importazioni di petrolio e persino del prezzo. La depressione interna, d'altra parte, trasferisce le perdite in nuovi settori, come le avio-linee: ieri la TWA ha annunciato una perdita di bilancio pari a 400 miliardi di lire. Nonostante ciò persiste la volontà di seguire la linea monetaria che soffoca la produzione. Il primo ministro inglese è lontano, gli impegni e le previsioni del governo di Washington sono smentite dai fatti e il mercato finanziario procede a tentoni.

**Fiat 126: sempre l'auto più economica da mantenere.**

**Rinascita**  
Se si vogliono capire e interpretare ogni settimana gli avvenimenti della politica, dell'economia, della cultura.