

Petrolio
Esplorazioni dell'Agip: 4mila miliardi

■ FIRENZE. L'Agip investirà nei prossimi quattro anni oltre 4 mila miliardi in attività di esplorazione e ricerca di nuove risorse petrolifere perché «lo stesso petrolio ed il gas naturale resteranno per alcuni decenni le fonti principali di energia». Lo ha affermato il presidente dell'Eni, Gabriele Cagliari, intervenendo all'apertura del 53° esimo congresso europeo di geofisica. Cagliari ha ricordato che dopo la crisi avvenuta a metà degli anni ottanta le attività di ricerca e sviluppo nel campo petrolifero, stanno vivendo una fase di crescita tanto che gli investimenti sono più che raddoppiati nell'ultimo triennio e si prevede un aumento del 70 per cento nel periodo '92-'94. Da qui le decisioni dell'Agip di investire oltre mille miliardi l'anno fino al 1994, situazione e riprendendo ricerche di notevole impegno tecnologico. Il presidente dell'Eni ha così precisato che l'Agip sta esplorando a grandi profondità, oltre i sei mila metri, in Val Padana ed attorno a Milano, mentre è ripartita la ricerca in acque profonde sia in Italia (dove c'è il precedente di Aquila con un giacimento ad olio scoperto a meno quota ottocento) sia all'estero. Sia partendo inoltre il progetto Adria nell'alto Adriatico su 12 mila chilometri quadrati.

Gabriele Cagliari ha poi affermato che questa attività sta tenendo conto con molta attenzione dei problemi ambientali, come conferma lo sfruttamento del più importante giacimento ad olio della valle Padana attuato con criteri tecnologici di preparazione geologica e perforazione e successivo ripristino dell'ambiente. Secondo il presidente dell'Eni l'industria petrolifera internazionale può guardare oggi con maggiore ottimismo al suo futuro anche se «forse si accentuerà la legge darwiniana della sopravvivenza del più adatto». E fra le questioni principali c'è il contenimento dei costi dell'attività di scoperta.

Con i Piani Verdi degli anni 60 la leva del credito favorì più la Fiat e l'industria chimica che l'innovazione in agricoltura

Trascurate le funzioni di studio e di consulenza, si acquistano all'estero sementi migliorate piante in vivaio e biotecnologie

Federconsorzi, troppi trattori

Dietro ai debiti della Federconsorzi ci sono quelli dei contadini. È la relazione fra fallimento del «sistema» e difficoltà dell'agricoltura italiana, che deve uscire con nuove possibilità produttive e occupazionali nelle campagne. Dai Piani Verdi di Maniano Rumor e l'offerta di trattori a tutti per conto della Fiat, alla diffusione forzata di concimi chimici, la storia d'una politica troppo miope.

RENZO STEFANELLI

■ ROMA. Ancora cinque anni addietro attraverso i consorzi agrari si vendeva il 45% delle macchine agricole, ora forse il 22%. I fertilizzanti, materia a scarso valore aggiunto, si vendono ancora per metà tramite i consorzi provinciali (Cap) ma si tratta appunto di uno dei fattori produttivi in declino. Prendiamolo quindi sul serio quando Arcangelo Lobianco, quando dice che dietro i debiti della Federconsorzi ci sono quelli dei produttori agricoli, parliamo cioè della relazione che c'è fra fallimento del suo «sistema» e gravi difficoltà dell'agricoltura italiana. È l'unico modo per non restare prigionieri della diatriba sui debiti - che pagheremo in ogni modo - e cercare di uscire con un mutamento della politica agraria che apra nuove possibilità produttive e occupazionali nelle campagne.

Finita nel disastro la gestione ammassi per conto dello Stato, all'inizio degli anni Sessanta, la Federconsorzi fu destinataria del principale strumento messo a punto dallo Stato stesso per consentire l'insediamento dei produttori italiani nel mercato comune europeo, i Piani Verdi. Per due quinquenni, furono stanziati contributi per un valore attuale di molte migliaia di miliardi. Marianno Rumor, che ebbe a più riprese sia l'incarico di segretario della Dc che di mini-

stro dell'agricoltura, rispondeva ai comunisti che gli imputavano di favorire le grandi imprese, che i contributi avrebbero coperto il 27% dei costi per il coltivatore diretto. Cumulando la protezione comunitaria e nazionale, un bel carburante per ammodernare la produzione. Inoltre, per la prima volta si finanziavano massicciamente le strutture per la trasformazione e la vendita dei prodotti. Il denaro pioveva in casa Federconsorzi.

Chi tirerà le somme dell'attuale disastro dovrà cominciare da lì, dal bilancio dei Piani Verdi, per farci capire cosa ha speso realmente il contribuente italiano e come lo ha speso. Da giudicare non con il senso di poi ma con la realtà, soprappreso grazie alla chiusura sociale ed alla mancanza di controllo, già allora evidenti. Rumor esaltava il contributo del 25% (più il credito, allora a basso costo) sull'acquisto di macchine. Economisti e tecnici avvertivano invece che un trattore per pochi ettari era uno spreco enorme, un investimento inutile dei conti aziendali. Altre erano le innovazioni da fare. Quali interessi dunque perseguiva la Federconsorzi con le sue macchine offerte a piene mani senza preoccuparsi del loro utilizzo? Quelli della Fiat di cui era distributore pressoché esclusivo. Sorprende inoltre, a distan-



Mariano Rumor, ministro dell'Agricoltura negli anni 60



Arcangelo Lobianco, presidente della Coldiretti

za di trent'anni, la preveggenza delle critiche fatte dal prof. Pagani alla diffusione forzata di concimi chimici sempre più potenti, i «complessi» o «trivalenti». La produzione, già si riconosceva, avrebbe utilizzato solo una piccola parte del concime chimico immesso nei terreni. La fertilità dei terreni non si incrementa solo con la chimica, servono accorgimenti culturali. Ma i «Cap» hanno dimenticato le funzioni di studio e consulenza scritte nei loro statuti, vendono più che possiedono col vento in poppa dell'industria chimica.

È difficile dire se una gestione normale, vale a dire più democratica, avrebbe evitato questi errori «storici». Sia di fatto che pur gestendo una quota tanto elevata delle forniture il «sistema» è privo di laboratori scientifici, non ha nemmeno

collegamenti adeguati col mondo scientifico. Né il fatto di essere «sorvegliata» dal ministero dell'Agricoltura aggiunge qualcosa alla qualità Federconsorzi. I produttori agricoli hanno pagato il prezzo maggiore. Nelle polemiche politiche c'è un certo affanno a cercare i «perdenti» di questo quarantennio di vita italiana, che pur registra tanti avanzamenti economici fra questi c'è la maggioranza dei produttori agricoli.

Certo, una minoranza guadagna. Fra questi, quelli che si collocano meglio nel sistema protezionistico. Questi non hanno bisogno di una organizzazione che stimoli l'innovazione. L'acquisto. Si possono acquistare all'estero le sementi migliorate che non si producono in Italia. Anche le piante in vivaio si possono

Il punto sulla rete dei trasporti
Il Pds giudica le Fs di Necci

RAUL WITTENBERG

■ ROMA. Parla bene l'amministrazione delle ferrovie, Lorenzo Necci. Volò a te sulle grandi iniziative societarie e sa vendere la propria merce ai giornali. Ma intanto i treni continuano a funzionare come prima. Cioè male. Lo stesso avviene dentro l'Ente. Qui la lottizzazione è diventata strisciante non ha più i caratteri manifesti di una volta, ma i partiti riprendono a mettere le loro mani nelle Fs, soprattutto nella distribuzione delle «arriere», attraverso certi sindacati. Intanto l'improvviserismo professionale dell'area ingegneristica seguito alla plurennale crisi dell'Ente, sta diventando un limite serio all'intervento innovativo che pur c'è e non va sottovalutato.

Le Fs a mezz'anno dalla ristrutturazione avviata da Necci eccole in sostanza, viste dai ferrovieri del Pds che tempo fa si sono riuniti a Botteghe e occhie insieme a Fabio Mussi della Direzione, Gianfranco Borghini ministro ombra del Trasporti, e il responsabile dei dipendenti dei servizi Franco Mariani. C'è stato anche chi ha definito «sciagurata» la scelta dei prepensionamenti accettata dai sindacati. E Mussi gli ha risposto che rivendicare il diritto al lavoro non significa diffondere tutti i posti ad ogni costo («come in un sistema sovietico»), ma quelli che non bucano le tasche. Tuttavia il Pds riprende l'iniziativa nel campo dei trasporti, e in particolare sulle ferrovie in pieno rivolgimento. Con il settore che, come per il resto delle grandi reti, registra un grave deficit rispetto ai più elevati livelli comunitari. E l'impegno è quello di coinvolgere l'intero partito in tale iniziativa, superare ritardi, «andare oltre una certa ghetizzazione del tema trasporto».

Schimberni, diceva Mariani, Necci cede per qualche aspetto alle logiche clientelari, e la politica degli investimenti, del l'alta velocità del patrimonio e del materiale rotabile diventano colon per dipingere «un immagine dell'Ente artificiosamente positiva». Ma c'è pure una tendenza a occuparsi molto delle aree nuove e dei setton ad alta redditività (le società) «che vanno certamente seguite» per trascurare però la funzione fondamentale delle Fs. «far funzionare l'esercizio, offrire un servizio migliore e puntuale». Insomma, si valorizzano i 5 mila chilometri di linea attiva, lasciando a sé stessi i restanti 10 000 chilometri. Va bene il contratto di programma («è un risultato anche non suo»), la legge sul Comitato interministeriale (Cipe) ha visto la significativa astensione del Pds, va bene l'alta velocità. Ma sulla riforma della 210 per fare delle Fs una vera impresa siamo ormai quasi allo scontro tra partiti, Ente e ministro. Berini «prosegue nel suo tentativo di condizionare e limitare una reale autonomia delle Fs». A dimostrarlo, sta la sua insistenza sulla figura del direttore generale come contropotere del presidente, e recentemente lo ha ribadito. Invece il Pds ne vuole l'abolizione. E, fatto nuovo, il Psi sembra maturare una posizione analoga.

Certo è diceva Borghini, che la modernizzazione della rete dei trasporti è un altro dei punti in cui si giudicano il governo e le forze politiche. Pds compreso. Perché l'inefficienza dei servizi è una delle cause principali dei guai del paese, della sua caduta di competitività. Quindi occorre investire nei servizi. Aggiungeva Mussi, veniamo da una fase espansiva, ma non consoliamoci col «piccolo è bello»; senza i grandi sistemi alla prima congiuntura negativa non si regge. E quella dei trasporti è una questione strategica per la qualità del sistema economico in termini di efficienza e di ambiente.

Guerre e Paci.

Curdi, palestinesi, l'Islam, Israele,

ciechi, storia intricata, di torti e ragioni,

l'Albania, il SudAfrica, la Lituania,

storia insanguinata. Storia dell'Oggi: ogni

Gorbaciov, Baker, il petrolio,

sabato con l'Unità un fascicolo

la Colombia, il narcotraffico...

per conoscere e capire Paesi,

Questa è la Storia dell'Oggi.

protagonisti, questioni.

Storia di popoli e lotte, di speranze,

Storia dell'Oggi, ogni sabato con l'Unità.

di campi di battaglia e vicoli

Sabato 1° giugno: i Curdi.



In caso di scoperta Storia dell'Oggi verrà distribuita il lunedì

l'Unità