Col 1° gennaio non si passerà alla « seconda tappa » ?

Il M. E. C. in crisi per i contrasti franco-tedeschi sull'agricoltura

Domani o dopodomani avrà luogo a Bruxelles una nuova sessione dei ministri dei sei paesi della Comunità Europea - Appare improbabile l'accordo - Un memorandum del governo belga

Proprio nel momento in cui si iniziano le trattative per l'eventuale adesione al Mercato Comune Europeo della Gran Bretagna e di una serie di altri paesi, proprio nel momento in cui si sostiene la possibilità di una accelerazione dei tempi di attuazione del Trattato di Roma, il MEC è entrato bruscamente in crisi. Su qualche organo di stampa si è parlato addirittura di « rottura », di « fallimento » del Mercato Comune. Anche se simili interpretazioni appaiono decisamente premature, è certo che la Comunità europea ha subito un duro colpo d'arresto, e non si vede ancora come uscirà dall'impasse.

La recente riunione di Bruxelles dei ministri dei « Sei », che era stata convocata per stabilire il passaggio alla cosidetta seconda tappa del MEC, si è chiusa con un nulla di fatto. I ministri torneranno a riunirsi il 29 e 30 p.v., sempre nella capitale belga, ma un'intesa non è probabile.

Il contrasto decisivo si è manifestato tra Francia e Germania occidentale in merito alla politica agricola. Nel corso del primo quadriennio di applicazione, il Trattato di Roma è stato attuato, in pratica, solo nel campo industriale, e in qualche settore anche con maggiore rapidità del previsto. In campo agricolo, invece, sono sorte difficoltà notevolissime che hanno seriamente ostacolato sia la abolizione dei contingenti d'importazione sia la riduzione delle tariffe doganali. La Francia — forte produttrice agricola — ha posto come condizione assoluta per la propria adesione al passaggio alla seconda fase del MEC, l'accordo fra i « Sei » per una politica agricola comune. Qui è esplosa la recisa opposizione tedesca.

Già alla « Conferenza sociale » del MEC sui problemi dell'agricoltura, che si tenne a Roma, i rappresentanti degli agricoltori tedeschi non votarono la mozione conclusiva, appunto per marcare la propria ostilità alla liberalizzazione degli scambi dei prodotti dei campi, e in seguito inviarono agli organi della Comunità una lettera nella quale dichiararono di non poter assolutamente sopportare la concorrenza del grano, del vino e degli ortaggi francesi. Tale posizione è stata ribadita a Bruxelles. Da parte francese si replica — sembra col tacito appoggio dell'Italia e della Olanda — che in tal caso il passaggio alla seconda tappa del MEC è impossibile. Va notato che in questi giorni sono riprese in alcune province francesi le agitazioni agricole.

La seconda fase del Mercato Comune non comporterebbe soltanto nuovi abbassamenti delle tariffe doganali, ma anche la rinuncia degli Stati membri ad una parte della loro sovranità. Finora le decisioni in seno alla Comunità dovevano essere prese all'unanimità, e quindi ciascun paese aveva diritto di veto. Dal '62 in poi dovrebbe vigere invece il principio della maggioranza qualificata nelle votazioni. Ma se entro l'anno i « Sei » non si metteranno d'accordo, la prima tappa del MEC verrebbe, a termini di Trattato, prolungata di uno o due anni. Il ministro degli Esteri francese Couve de Murville ha dichiarato a France-Soir: *« I problemi del Mercato Comune non saranno risolti entro il 31 dicembre. Dovremo tenere un'altra sessione al principio di gennaio. Lo accordo non è impossibile, ma non è affatto sicuro ». Va tenuto presente che la Francia è sostanzialmente contraria ad una caratterizzazione sovranazionale del MEC, preferendo soluzioni di tipo « confederale » (la cosiddetta « Europa delle patrie »).*

Il paese che più si sta adoperando per un superamento delle attuali difficoltà della Comunità europea è il Belgio. Il viceministro degli Esteri belga, Henry Fayat, ha consegnato ieri l'altro agli ambasciatori degli altri cinque paesi del MEC un memorandum del suo governo. Il memorandum sostiene che, in definitiva, i punti di accordo sono più numerosi dei punti di disaccordo, che un'intesa sulle clausole di salvaguardia non dovrebbe essere irraggiungibile con un po' di buona volontà, che anche i progressi fin qui acquisiti in materia agricola sono « ampiamente sufficienti », e che comunque il Trattato non prevedeva una totale liberalizzazione degli scambi agricoli al termine della prima fase. Tali opinioni appaiono però in contrasto con le tesi francesi.

Il mercatino romano e il supermarket inglese

Queste immagini pubblicitarie sono apparse, a piena pagina, sul noto settimanale britannico The Economist. Il titolo dice, pressappoco: « Adesso il mercatino d'una piazza di Roma stà porta a porta con un supermarket inglese ». E sopra: « Il Mercato Comune — Il Gruppo Cartario Reed si espande sui mercati mondiali ».

La didascalia è indicativa delle prospettive che i gruppi industriali inglesi si pongono, in vista dell'associazione britannica al MEC: è indicativa, cioè, di quel processo di integrazione finanziaria tra i monopoli che è già largamente in atto tra i « Sei » e che comincia ad estendersi ora su scala ancor più vasta.

« Un mercatino stradale italiano », dice la pubblicità dell'Economist, « pittoresco, ma destinato a scomparire presto, via via che il membro del Mercato Comune in più rapido sviluppo si volge ai moderni metodi di vendita. I nuovi supermarket richiedono imballaggi moderni, e il Gruppo Cartario Reed il fornisce in misura sempre crescente attraverso i suoi consociati italiani ».

Apprendiamo così che è stato stipulato di recente un accordo tra il monopolio elettrico-finanziario italiano La Centrale e il Gruppo Reed, al fine di costruire un impianto cartario nel nostro paese, destinato alla produzione di imballaggi per supermarket. Il Gruppo Reed ha già solidi legami internazionali, essendo collegato a tre società cartarie canadesi (l'Anglo-Canadian Pulp, la Dryden Paper, la Gulf Pulp), a una norvegese e a una australiana. E' dunque il grande capitale internazionale che, con la cooperazione dei monopoli italiani, tende ad assicurarsi una salda « presa » sul nostro sistema distributivo.

Lo stesso numero dell'Economist contiene, e stavolta non nelle pagine destinate alla pubblicità, un ampio servizio sull'economia italiana alla vigilia del nuovo anno. Pur tra molte espressioni di lode per l'incremento del reddito e della produzione, il settimanale inglese non ha peli sulla lingua nel denunciare i profondi squilibri interni che caratterizzano e condizionano il « miracolo italiano ». « Molti milioni di italiani », dice l'articolo, « lavorano ancora a livelli di produttività e di remunerazione molto al di sotto di quelli dei loro compatrioti. Questo è soprattutto, ma non esclusivamente, un problema dell'Italia meridionale, ed è soprattutto, ma ancora una volta non esclusivamente, un problema di una agricoltura sovraffollata. Anche tra i lavoratori i quali hanno abbandonato la terra negli ultimi anni, ve ne sono molti cui le attuali attività forniscono redditi poco più alti (o addirittura non più alti) dei redditi minimi forniti loro dalle precedenti attività agricole. In questi e in molti altri casi, la linea di divisione tra occupazione e disoccupazione è assai sottile ».

Per il contratto nazionale

50.000 grafici sono in sciopero

Fallito ieri a Milano un incontro per tentare una composizione della vertenza

Oggi e domani 50.000 lavoratori grafici effettuano uno sciopero di 48 ore deciso unitariamente da tutti i sindacati per rivendicare un sostanziale miglioramento del contratto di lavoro. Ieri a Milano i rappresentanti sindacali si erano incontrati con quelli padronali: si tentava una soluzione della vertenza, ma l'incontro si è risolto in un nulla di fatto. Di conseguenza i tre sindacati aderenti alla CGIL, alla CISL e alla UIL — in un loro comunicato unitario — hanno confermato l'astensione dal lavoro già decisa per oggi e domani. Lo sciopero paralizzerà tutte le tipografie, escluse quelle dei giornali quotidiani per le quali vige un particolare contratto.

Questa lotta si svolge nel cuore di un settore industriale che in questi ultimi anni ha conosciuto un'espansione particolarmente notevole. Le grandi industrie grafiche che stampano i rotocalchi e i libri, da Rizzoli a Mondadori all'Istituto De Agostini, hanno tutte trasformato i loro impianti e ciò in concreto significa che alla mano d'opera viene chiesta una sempre maggiore capacità professionale. E' appunto attorno al riconoscimento, agli effetti contrattuali, di questa nuova realtà che si è acceso il contrasto nel corso delle trattative. I sindacati hanno avanzato una serie di richieste per gli scatti di anzianità degli operai, in modo da costituire una vera e propria carriera del lavoratore grafico, per l'abbreviazione del periodo di apprendistato o l'eliminazione della terza categoria, per le 7 ore di lavoro nella categoria dei monotipisti e in quella dei rotocalcografi. Altre richieste, tra le maggiori, riguardano: il pensionamento integrativo, il ricorso obbligatorio alla commissione arbitrale per il passaggio alla 1. categoria, l'indennità di dimissioni, la trattenuta delle quote sindacali, il passaggio ad impiegati delle categorie intermedie.

La piattaforma rivendicativa dei grafici, base dell'attuale vertenza, tende insomma ad un rinnovamento radicale del contratto di lavoro. Ed è appunto ad un tale rinnovamento radicale che si oppongono gli industriali. Il fallimento delle trattative di ieri ha confermato ancora una volta che per questi 50.000 lavoratori si apre la prospettiva di una lotta molto dura ma i sindacati hanno ribadito la loro volontà di condurre l'azione fino in fondo

Nessun accordo per l'ANIC

Nessun accordo è stato raggiunto, ancora, per la vertenza riguardante l'ANIC di Ravenna. Ieri sera si sono incontrate le delegazioni dei sindacati dei lavoratori (quella unitaria era diretta dal compagno Di Giulio, segretario generale della FILCEP-CGIL) e i rappresentanti dell'ENI.

Al termine della riunione i rappresentanti dei sindacati hanno affermato che il fallimento delle trattative alle maestranze e che saranno i lavoratori stessi a prendere le decisioni in merito.

Per il nuovo contratto

Tessili: domani incontro decisivo

Oggi i sindacati si riuniscono per decidere un atteggiamento comune

Punto cruciale per le trattative sul contratto dei tessili: domani i sindacati della categoria si riuniranno a Milano con la delegazione padronale e da questa riunione ci si attende o un avvio positivo all'accordo o una nuova rottura. Oggi, intanto, le segreterie dei sindacati tessili aderenti alla CGIL, alla CISL e alla UIL si riuniranno per uno scambio d'idee sui rispettivi orientamenti e per decidere l'atteggiamento da tenere nella riunione con la delegazione padronale. In questi giorni i sindacati hanno esaminato la situazione nei rispettivi organi dirigenti e con le tre confederazioni.

Le trattative erano state interrotte il 21 dicembre in seguito alla posizione negativa assunta dagli industriali in merito alle richieste avanzate circa il riconoscimento del sindacato come agente contrattuale nell'azienda, per il diritto alla contrattazione integrativa, sul problema della consegna delle macchine, e sulle questioni riguardanti le tariffe di cottimo e i premi di produzione. La delegazione padronale si è poi sino rifiutata di discutere, e più ammettendo l'esistenza dei problemi sollevati. Tenendo conto che le tre organizzazioni considerano le questioni poste come fondamentali, è evidente che una simile posizione degli industriali renderebbe impossibile il proseguimento della trattativa.

La FIOT — sottolinea una nota del sindacato unitario — ha subito fatto presente che il nuovo contratto di lavoro avrebbe potuto soddisfare i lavoratori solo se i problemi del diritto dei sindacati nella fabbrica e la questione della contrattazione integrativa avessero trovato una soluzione soddisfacente. La FIOT considera che un'eventuale questi problemi di carattere molto più generale, la categoria dei tessili è particolarmente interessata a condurre una battaglia per la loro soluzione. Le forze per condurre questa battaglia esistono, come hanno dimostrato le lotte aziendali, di settore e provinciali che hanno caratterizzato tutto il periodo precedente alla trattativa e che hanno portato alla disdetta anticipata del contratto. Queste lotte avevano appunto come obiettivo fondamentale la conquista della contrattazione integrativa. E' evidente che tali lotte non potrebbero non riproporsi se il nuovo contratto non accogliesse le esigenze e i motivi che sono alla loro origine.

Ampliate le prestazioni INAM

Il Consiglio di amministrazione dell'INAM ha deliberato di ampliare ulteriormente la sfera di applicazione delle prestazioni sanitarie a favore dei familiari dei lavoratori dell'agricoltura. Ha stabilito, infatti, di elevare a 18 anni di età il fine del diritto alle prestazioni sanitarie, il limite di età per i figli legittimi ed equiparati a carico dei lavoratori dell'agricoltura.

Lo stesso limite per i figli legittimi ed equiparati dei lavoratori assicurati che frequentano l'università, viene prorogato per tutta la durata del corso legale ma non oltre il ventiseiesimo anno di età.

Mondo del lavoro

NEL SETTORE DOLCIARIO le trattative per l'accordo sulla parità salariale sono state rotte dopo un irrigidimento degli industriali su questioni di principio. La rottura delle trattative è avvenuta, anche per il settore birra e malto. In entrambi i casi è apparsa chiara la posizione della Confindustria di non tener conto delle condizioni particolari di ciascun settore e la volontà padronale di interpretare in senso restrittivo l'accordo interconfederale. Il sindacato unitario ha invitato le categorie interessate a sviluppare rapidamente la loro azione rivendicativa per imporre una positiva ripresa della trattativa.

PER LA SICUREZZA SUL LAVORO è stata presentata al Senato una interrogazione con risposta scritta, a firma dei senatori comunisti Mammucari, Bitossi, Boccassi, Scotti, Roasio, Zucca e Sacchetti. L'interrogazione chiede di conoscere in quale modo si intende operare da parte del governo per realizzare una rigorosa applicazione delle leggi concernenti la sicurezza del lavoro. I senatori comunisti hanno sottolineato che da parte di molti imprenditori non si esita a risparmiare mettendo a repentaglio la vita dei lavoratori lo sfruttamento elevato oltre ogni limite si unisce alla inosservanza delle norme antinfortunistiche e questa è la causa di molte luttuose sciagure sul lavoro.

LE DOMANDE DEI CONTADINI per essere ammessi ai finanziamenti previsti dal Piano verde si accettano già in tutte le province, in base a disposizioni impartite dal ministero dell'Agricoltura. Gli interessati possono rivolgersi presso le organizzazioni dell'Alleanza nazionale dei contadini e presso le Camere del Lavoro per ottenere l'assistenza necessaria nella presentazione delle domande.

Il piano di previsione jugoslavo per il 1962

BELGRADO, 27 — Il parlamento jugoslavo ha approvato il bilancio federale di previsione per il 1962 per un ammontare complessivo di oltre 634 miliardi di dinari, superiore del 9,2 per cento a quello dell'anno scorso.

Le spese militari ammontano a 270 miliardi, cifra inferiore di quasi 22 miliardi a quella dell'anno scorso e che rappresenta il 7,5 per cento dell'intero reddito nazionale rispetto all'8,1 per cento del reddito nazionale del 1961.

Il parlamento ha anche approvato un piano economico per il 1962, con una previsione dell'aumento della produzione industriale del 15 per cento, di quella agricola del 23 per cento e dell'incremento fino al 15 per cento del reddito individuale della popolazione. Uno dei più importanti fattori del nuovo piano economico è il previsto incremento delle esportazioni nella misura del 23 per cento.

Ricerche di mercurio nel Grossetano

GROSSETO, 27 — Ricerche di mercurio sono in corso nella zona del comune di Montiano. In località San Martino è stata scavata una galleria di una centinaia di metri e sono stati effettuati numerosi sondaggi a notevole profondità. Altre ricerche, sempre di mercurio, sono condotte nella zona dell'agro di Saturnia.

Esplosione di collera contro la "Edison,,

(Continuazione dalla 1. pagina)

dello Stato, ha affidato la vita di decine di migliaia di persone a treni e binari o vecchi di decenni o logorati dal sovraccarico, dal chilometraggio eccessivo senza controlli, dalla mancanza di revisioni.

Ma le responsabilità delle « Calabro-Lucane », della « Edison » esistono, sono gravissime, non possono essere ignorate: e esistono anche le responsabilità, non meno gravi, degli organi ministeriali di controllo sulle ferrovie in concessione. Incriminando i due ferrovieri, dunque, il problema non viene risolto. Inoltre, con la pura eliminazione del « ramo secco », già annunciata dal governo, e la sua sostituzione con linee private di autopullman, continueranno a pagare soltanto le popolazioni calabre che — e questo pare superfluo ricordarlo — hanno già dato settanta morti a questa gara di favori al monopolio.

Apprensione per i feriti

Oggi, il procuratore della Repubblica ha compiuto un nuovo sopralluogo nel burrone di ponte della Fiumarella: lo accompagnavano i tecnici della commissione di inchiesta. Il magistrato ha a lungo esaminato i tratti di binario scardinati dal vagone che, sganciato dalla motrice, piombava contro il muretto di protezione per precipitare poi sulle rocce del torrente. Non si sa se, con pari impegno, egli abbia fatto controllare lo stato dei freni della vettura, quello dei cavi di attacco: e, soprattutto, abbia accertato quanti viaggiatori la carrozza poteva trasportare secondo il certificato di collaudo, e quanti in effetti ne trasportava il giorno della tragedia.

Nell'ospedale di Catanzaro, le condizioni dei feriti continuano fortunatamente a migliorare. Soltanto lo studente Angelo Lio, di 15 anni, è sensibilmente peggiorato per complicazioni polmonari. Egli giace in un lettino del reparto chirurgia e alterna momenti di piena lucidità a momenti di confusione mentale, durante i quali pronuncia frasi con un tragico senso. Infatti, quasi singhiozzando, egli grida: « Ponte maledetto... sangue... strage ». Accanto, da giorni, gli sta il padre, Vincenzo, un contadino distrutto dal dolore: in 90 ore, ha mangiato una sola volta, non ha mai chiuso occhio, se ne sta impietrito accanto al suo ragazzo, a sorvegliarne il respiro, a scrutargli il viso, a inseguire una speranza che non vuole abbandonare. Anche lo stato di Giuseppe Costanzo, ricoverato nell'ospedale militare, si è improvvisamente aggravato: i medici, tuttavia, non manifestano eccessivo timore sulla sua sorte.

In tutta la regione, continua la generosa gara di solidarietà. I donatori di sangue si presentano ancora all'emoteca. Soccorsi di ogni genere vengono inviati alle famiglie delle vittime. Il Presidente Gronchi ha messo a disposizione del prefetto cinque milioni di lire. I sindaci dei comuni maggiormente colpiti hanno ricevuto alcuni milioni. Nel pomeriggio, in Prefettura, si è tenuta una riunione del Comitato di assistenza cittadino, che fra l'altro ha proposto il ricovero in istituti, a spese dello Stato, degli orfani.

A Decollatura, infine, ieri mattina tutta la popolazione ha seguito i funerali delle vittime. C'è stata anche una riunione in Comune, e un'altra è stata convocata per domani sera. Poi, violenta, è esplosa la protesta del paese.

SOVERIA MANNELLI — Un gruppo di persone che ha dato vita alla manifestazione di protesta contro il disservizio delle « Calabro-Lucane » mentre si sofferma alla stazione di Soveria Mannelli (Telefoto ANSA - « Unità »)

Il falso del governo

(Continuazione dalla 1. pagina)

potere sta dilagando nel campo dei trasporti.

Un altro di questi disegni di legge propone lo stanziamento di 800 miliardi di lire in dieci anni, per l'ammodernamento della rete statale. Tale stanziamento è insufficiente, se è vero che la Commissione dei tre esperti ha stabilito che per rimettere in sesto soltanto le Ferrovie dello Stato occorrono 1472 miliardi.

Il terzo disegno di legge per la disciplina delle autolinee sanziona l'assurdità dell'attuale regime concessionale, anzi lo peggiora ampliando la facoltà di concessione a favore delle imprese private.

Se a tutto ciò si aggiunge il proposito del governo di sopprimere 5600 chilometri di linee ferrate statali cosiddette a scarso traffico, per dar modo alle private autolinee di espandersi, il quadro delle intenzioni governative risulta chiaro.

Non si vuole per nulla rimettere a posto la rete dei trasporti nel nostro Paese, con adeguati e razionali stanziamenti, ricedendo il regime delle concessioni, estendendo il settore pubblico, partendo dalle reali esigenze di sviluppo economico e sociale delle varie regioni d'Italia. Si vuole soltanto subordinare il sistema dei trasporti agli obiettivi del MEC ed alle esigenze di espansione dei monopoli, la cui immonda sete di profitto è la vera matrice del massacro di Catanzaro. Conseguenza inevitabile di tale indirizzo è l'abbandono ed il depermento delle linee di trasporto non principali, specie nel Mezzogiorno di Italia e nelle regioni montane.

Si ripete, cioè, la stessa scelta del governo Fanfani per le autostrade a danno della viabilità ordinaria e minore e si aggravano gli squilibri regionali.

Noi comunisti abbiamo detto no a questa politica. Accettarla significherebbe perpetuare una situazione in cui i disastri come quello di Catanzaro sarebbero sempre possibili e ricorrenti. Occorre cambiare strada e subito. Per questo motivo abbiamo respinto la pretesa del governo di far passare in sordina, senza il controllo della pubblica opinione, i suoi disegni di legge.

Quando decidemmo di portare nell'aula del Parlamento l'intero problema dei trasporti, non fummo spinti — come falsamente afferma il comunicato governativo — dal desiderio di « fare una discussione più ampia », bensì dalla volontà di determinare, con l'aiuto dei lavoratori, dell'opinione pubblica e delle forze politiche sane, un nuovo indirizzo nel settore dei trasporti.

Il comunicato emesso in quella occasione dal nostro gruppo parlamentare elenca in quattro punti le nostre proposte. Il terzo di questi punti è particolarmente pertinente al tragico episodio delle Calabro-Lucane. Esso infatti afferma la necessità di « apportare radicali modificazioni alla legislazione riguardante il regime delle concessioni e delle tariffe dei servizi ferroviari ed automobilistici, allo scopo di unificare su scala nazionale, regionale, provinciale ed intercomunale, i diversi sistemi ed aziende di trasporto e di mettere in condizione le FF.SS. (attraverso la riforma dell'INT) di gestire razionalmente tutti i servizi ferroviari e quelli automobilistici paralleli, integrativi o sostitutivi delle linee ferroviarie ».

Come si vede, è un orientamento radicalmente opposto a quello caldeggiato da Fanfani e dalla D.C.: ma noi siamo fermamente convinti che, solo il prevalere di un tale orientamento potrà determinare in Italia una situazione in cui viaggiare non sia più un rischio mortale o un onere insopportabile.

Dal primo gennaio

Fitti bloccati: 20% di aumento

Con il 1. gennaio i canoni dei fitti degli immobili urbani subiranno l'aumento previsto dalla legge che proroga fino al 31 dicembre 1964 i contratti di locazione e di sub-locazione regolati dal regime vincolistico. L'aumento sarà applicato nella misura del venti per cento sul canone effettivo corrisposto alla data del 31 dicembre 1961: eguale aumento subiranno i fitti alle scadenze del 1. gennaio 1963 e del 1. gennaio 1964.

L'incremento può essere ridotto al dieci per cento se il conduttore versa in disagiate condizioni economiche o se ha notevole carico di famiglia. Lo stesso aumento si applica per gli immobili locati per la prima volta nel periodo compreso fra il 31 ottobre 1945 ed il primo marzo 1947.

Sono esenti da qualsiasi aumento le abitazioni considerate di « infimo ordine » nonchè quelle di affittuari poveri quali i ciechi ed i sordomuti civili, i pensionati della previdenza sociale, i mutilati e gli invalidi di guerra e del lavoro, i parenti dei Caduti in guerra che fruiscono di pensione ed altre categorie.

In aumento il numero dei mezzi addetti al trasporto

Alla fine di settembre il numero degli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in proprio (le prescritte denunce erano 1.705.091) portata complessiva di 7.741.641 con una portata complessiva di 679.259 per una portata complessiva di 1.969.367 t. del corrispondente mese dell'anno precedente.

Si è avuto così un aumento del 12,1 nel numero degli automezzi, e del 16,1 nella portata. L'aumento più forte anche rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, si è verificato nel numero, per la classe di portata oltre 50 q con un aumento del 25,2 e nella portata per la classe degli autoveicoli minori.

Meglio
ASPICHININA
oggi
... che un raffreddore domani!