

Il congresso delle Trade Unions

# Blackpool: trasporti e istruzione

Dal nostro corrispondente LONDRA, 10.

I sindacalisti inglesi hanno discusso, nella quarta giornata del congresso di Blackpool, la politica dei trasporti e quella della istruzione pubblica. Sul primo argomento, si sono espressi a favore di un ben integrato sistema nazionale, condannando il governo conservatore per la riduzione di un terzo della rete ferroviaria britannica. E' stata inoltre rilevata l'assoluta necessità di coordinare i trasporti ai fini della pianificazione regionale. La risoluzione finale approva la politica laburista per la costruzione di un sistema integrato di trasporti pubblici e conferma la opportunità di rinalizzare i trasporti merce su strada.

laburisti: spogliato di ogni fine « socialista » aggiuntivo, il programma di Wilson — dal punto di vista dell'auto-revole quotidiano — servirebbe almeno a regolare i conti con la riluttanza che le Trade Unions hanno fino ad oggi dimostrato dinanzi all'idea di collaborare, sotto i conservatori, col sistema esistente. Dopo avere rilevato le contraddizioni, le reticenze e i molti dubbi diffusi fra i delegati, il giornale scrive che, in ogni caso, l'aspetto esteriore dell'unità è stato preservato e un governo laburista sarebbe finalmente in grado di aprire una breccia per l'assalto al muro dell'autonomia sindacale fino ad ora rimasto inespugnato.

ammesso che sia possibile controllare in qualche modo i profitti (cioè « congelare » i dividendi) gli azionisti di una impresa economica in attivo (grazie soprattutto al blocco dei salari) possono dormire sonni tranquilli nell'assoluta certezza che il loro capitale (anche se bloccato) va rivalutandosi. Cioè, per loro, l'accrescimento del valore continua in ogni caso. Non altrettanto può dirsi per le paghe dei lavoratori. Con questo opportuno richiamo alle incertezze e contraddizioni in cui si dibatte la pre-sunta equidistanza del riformismo, il Guardian sottoscrive le legittime perplessità della maggioranza dei sindacalisti.

Leo Vestri

## L'INCHIESTA DELL'UNITA' SUGLI SCALI MARITTIMI

# Un « cavallo di Troia » dei monopoli nei porti

Dove si mira con le « autonomie funzionali » - Il quadrilatero del profitto - Un confronto schiacciante tra porti italiani e porto di Amburgo

Due sono i cardini sui quali poggia la tesi che attribuisce ai lavoratori la responsabilità della crisi dei porti italiani. Il primo è che — con i loro alti salari — i lavoratori dei porti gravano (« in modo insopportabile », si dice) sui costi e sulle tariffe. Il secondo è che non solo i portuali « guadagnano troppo » ma anche lavorano troppo poco. Questi i concetti o pseudo concetti della Confindustria che la campagna giornalistica ha trasformato in insulti e volgarità. Tra l'altro, infatti, i portuali vengono qualificati come « esosi » e « fannulloni ».

Citando un dato che non può essere mentito — e cioè che il monte salari dei lavoratori costituisce « solo un decimo » (o poco più) « del costo totale » delle operazioni portuali — abbiamo dimostrato, nel precedente articolo, che le elevate tariffe dei nostri porti sono determinate dalla arretratezza delle attrezzature, da un lato, e dalla presenza degli speculatori privati nella gestione dei servizi portuali, dall'altro. Il primo cardine della tesi industriale si è quindi rivelato subito come un castello di carta. Ma ha forse maggiore consistenza, più serietà l'altro caposaldo del ragionamento padronale, cioè l'accusa mossa ai portuali italiani di essere « agli esosi » e « fannulloni ».

Vediamo — anche a questo riguardo — che cosa dicono le cifre, i fatti. Prendiamo il porto di Amburgo, un porto invocato ad ogni piè sospinto (per confronti di comodo) dagli alti papaveri della Confindustria o dell'Italsider.

In questo grande porto tedesco i lavoratori riconosciuti professionalmente come portuali sono circa 18 mila. I lavoratori occupati in tutti i porti d'Italia sono — complessivamente — 22-23 mila (14 mila permanenti circa affiancati da 8-9 mila occasionali). Quante tonnellate di merci vengono manipolate nel corso di un anno nel porto di Amburgo e quante, complessivamente, in tutti i porti italiani? Abbiamo sotto gli occhi i dati statistici del 1960, in quell'anno, nel porto di Amburgo, sono state manipolate 30 milioni di tonnellate di merci. In quello stesso anno le merci manipolate in tutti i porti italiani sono ammontate a 110 milioni di tonnellate.

Poco più di ventiduemila portuali italiani hanno lavorato un quantitativo di merci che è stato quasi quattro volte tanto quello lavorato dai 18 mila portuali di Amburgo. Questo confronto diventa più eloquente se si considera che nel 1962-63 fermo restando il numero dei portuali italiani il tonnellaggio complessivo delle merci transitate per tutti i nostri porti è stato di oltre 200 milioni di tonnellate, poco dei dati sui quali riflettere. Sono dati che rispondono con chiarezza estrema al quesito: chi lavora di più, il portuale di Amburgo o il portuale italiano?

Ma questo confronto non dà l'idea esatta della realtà del lavoro portuale in Italia e nei porti europei. Bisogna anche tener conto — nel fare il confronto — che nei porti europei come Amburgo sono attrezzati benissimo, il lavoro è qui meccanizzato in alto grado, gli operai compiono lavori di lavoro normale, le prestazioni sono sane e massicce. Diverso, — anzi opposto — è il quadro del lavoro nei porti italiani. Per le condizioni delle attrezzature (indietro di quarant'anni) nei nostri porti il lavoro umano diventa essenziale, richiede uno sforzo fisico e psichico assai intenso. Esso supplisce da ciò che manca alla meccanizzazione. Ed è qui la chiave dei cosiddetti alti salari dei portuali di alcuni porti d'Italia. Infatti, se il lavoro dei portuali si svolge non solo lungo l'arco del normale orario di lavoro, ma di continuo scosfina nello straordinario, nel « lavoro notturno », nel « lavoro festivo ». Oltre il 30 per cento della retribuzione complessiva dei portuali è dovuto a maggiorazioni effettuate per lavoro compiuto in più. Ciononostante, mentre i portuali d'Amburgo godono di un salario garantito reale (un salario reale equivalente a quello che essi guadagnano nei periodi di intensi traffici), i portuali italiani hanno un « salario garantito » che rappresenta un quarto, un quinto del normale salario.

Ci sembra che tutto ciò contribuisca a mostrare il carattere non solo di classe ma canaglioso della campagna contro i portuali, contro l'ordinamento pubblico del lavoro nei porti, contro le compagnie. La qual è il fine per il quale le tesi propagandistiche della Confindustria vengono sbandierate ai quattro venti? A che serve questa cortina fumogena che dovrebbe impedire all'opinione pubblica di vedere la realtà dei porti italiani? Serve dare una tinta di legittimità, di razionalità — di moralità, anche — alla richiesta dei gruppi monopolistici privati (scorsi e spesso preceduti dalle aziende di Stato) di poter disporre nei porti di proprie banche e di proprie manodopera, e di disporre delle cosiddette « autonomie funzionali ».

essenziali per le nostre industrie. Questo è in sostanza il discorso dei gruppi monopolistici. Ed è un discorso che — nei fatti — così prosegue. Lasciate fare a noi e garantite (voi Stato, voi governo) sotto tre cose. Primo: concessione delle « autonomie funzionali » ovunque le richiediamo. Secondo: contributo dello Stato alla costruzione di Rivalta Scrivia, il prolungamento del porto di Genova in mezzo alla pianura padana con l'assicurazione che la gestione di questa edizione moderna del porto di Genova rimanga strettamente privata e che questo porto sia al servizio, prima di tutto, dei gruppi della società Rivalta, cioè la FIAT e gli armatori come Costa ecc. Terzo: eliminazione delle compagnie portuali, cioè dell'ordinamento pubblico del lavoro nei porti. Ciò non tanto per la questione dei salari ma in quanto i portuali, appellandosi alla legge e al carattere pubblico dei porti sono una forza che si oppone ai nostri piani e può indurre l'opinione pubblica a schierarsi contro di noi.

Ma, se queste rivendicazioni dei gruppi monopolistici dovessero passare, che indirizzo assumerebbe la politica portuale, quali scelte sarebbe indotta a fare? E di quale sviluppo diverrebbero le parti scelti da questa politica? Le grandi concentrazioni capitalistiche del Paese — è noto — puntano oggi a ricostituire le occasioni di profitto del « miracolo » attraverso la intensificazione degli investimenti (favoriti dall'intervento dello Stato) in due punti della Valle Padana: nel polo di Alessandria e nel polo di Marghera. Che un tale disegno gravi anziché attenuare gli annosi squilibri del Paese (Nord-Sud, industria-agricoltura) ai monopoli non importa affatto, né importa che un tale « sviluppo » modifichi, assieme alle vecchie, le nuove contraddizioni esplose col « miracolo » (problemi urbanistici, abitazioni, trasporti ecc.). Essenziale è creare occasioni di massimo profitto.

La politica portuale chiesta dai monopoli deve modellare i porti a questo disegno. Non si deve quindi parlare di un organico piano nazionale dei porti italiani, allo stesso modo di come non si deve parlare di programmazione democratica dello sviluppo economico. I porti chiamati a servire al tipo di sviluppo postulato dai gruppi monopolistici sono in numero limitato. Si tratta di Genova, Rivalta Scrivia, Porto Marghera, Ravenna. Sono quattro punti posti agli angoli di un quadrilatero o rettangolo che delimita la Valle Padana, un quadrilatero dentro cui si insedierebbero, appunto, i due nuovi epicentri dello sviluppo monopolistico (polo di Alessandria e polo di Marghera). Quattro porti trasformati in quattro grandi « autonomie funzionali ». Tale infatti diventerebbe Genova stessa con la creazione del nuovo porto nella pianura condizionerebbe totalmente il vecchio porto. Tale sarebbe Rivalta Scrivia affidato alla FIAT e ai grandi armatori. Tale è già oggi — grazie al governo che ha rinnovato alla Montecatini, alla Edison, alla Italgas le concessioni fasciste di trent'anni fa — Porto Marghera. Tale sta diventando il porto di Ravenna con l'aiuto della DC locale.

Ma così, come un intenso sviluppo monopolistico al Nord significa aggravamento degli squilibri del Sud e al tempo stesso non risolve gli stessi problemi del Nord, allo stesso modo una politica portuale al servizio dei monopoli non solo porterebbe ad abbandonare il proposito di un rafforzamento dei porti del meridione, ma aggraverebbe i problemi delle città come Genova dove sorge un grande porto. La politica monopolistica, infatti, guarda ai porti non come a strumenti di uno sviluppo che deve avvantaggiare lo intero Paese (e quindi tutte le categorie che vivono attorno ai porti, le città e le regioni in cui i porti sorgono) ma come strumenti che servono ai grandi gruppi privati (« loro » produttività e « loro » profitti). Nasce di qui quella distinzione artificiosa (e politicamente illuminante) che i propagandisti dei monopoli fanno tra « porto industriale » e « porto commerciale ». Nasce di qui l'« idea » delle « autonomie funzionali » invocate nel nome dell'« interesse nazionale » da chi identifica tale « interesse » non col soddisfacimento dei bisogni reali del Paese ma del livello dei profitti.

Le « autonomie funzionali » sono, dunque, un momento (e uno strumento) di questo disegno e di questa battaglia dei monopoli per cancellare ogni prospettiva vicina o lontana di programmazione democratica. Sono, cioè, il « cavallo di Troia » dei monopoli nei porti. E' significativo delle contraddizioni cui ha portato una politica di centro sinistra, intesa come il « minor male » e non come terreno per imporre nuove conquiste democratiche, il fatto che questo « cavallo di Troia » nei porti abbiano concorso a trasportarlo le aziende di Stato, come la Finsider, e il ministro (l'on. Spagnoli) di un governo cui partecipano forze democratiche.

Giusta è perciò la lotta che i portuali hanno ingaggiato contro le « autonomie funzionali » che essi giudicano come « grimaldelli » messi in opera dai monopoli e dal governo per far saltare il carattere pubblico dei porti: caposaldo della programmazione democratica. Ma delle responsabilità del governo — sia per l'attività del ministro della Marina mercantile, sia per la posizione assunta in questa vertenza dalle partecipazioni statali — ci occuperemo in un prossimo articolo.

Adriano Aldomoreschi

## LA PROSSIMA PUNTATA:

L'Italsider (azienda di Stato) a braccetto con Edison e Montecatini

## Il plauso (puntuale) della Confindustria



In un articolo pubblicato sul numero dell'8 settembre u.s. dell'organo della Confindustria - 24 Ore - si legge quanto segue: « L'attuale titolare del dicastero sen. Giovanni Spagnoli, posto di fronte all'alternativa della coerenza internazionale degli accordi fra i partiti al governo e la rinuncia da parte dello Stato a difendere dalla prepotenza di gruppi monopolistici del lavoro portuale (è scritto proprio così: gruppi monopolistici - n.d.r.) non ha esitato, dopo essersi profondamente documentato, a scegliere la strada dell'autonomie funzionali, a scegliere la strada del buon senso, nell'interesse generale del Paese e, in definitiva, degli stessi lavoratori dei porti ».

Nella foto: il ministro Spagnoli.

Il 20 settembre le elezioni in Algeria

# Il FLN si impegna per un voto di massa

Gli osservatori stranieri concordi nel prevedere vastissime adesioni ai programmi socialisti

Dal nostro corrispondente ALGERIA, 9.

L'Algeria eleggerà la nuova Assemblea nazionale il 20 settembre. Oggi si sono riuniti tutti i candidati nelle Federazioni per dare inizio alla campagna elettorale. Sullo stesso voto, nessuna incertezza: lo scrutinio, del resto, è segreto, e il FLN, il fatto che, in tal modo, si tratti per gli elettori non di una scelta dei singoli deputati, già operata dal FLN, ma di una manifestazione di fiducia nel FLN, non diminuisce l'interesse politico del voto. L'afflusso più o meno massiccio del popolo alle urne, la proporzione dei voti favorevoli o sfavorevoli al FLN, e l'opinione pubblica degli uomini politici stranieri, ma

soprattutto allo stesso FLN, di misurare l'adesione delle masse alla politica socialista del governo algerino, sono di grande importanza. E' interessante, in proposito, l'opinione dei numerosi giornalisti stranieri, delle più varie appartenenze politiche, presenti ad Algeri. Essi danno per scontata la adesione degli operai, poco numerosi è vero — circa ottantacinque mila — ma attivi in alcune città e nei nuclei industriali: essi, infatti, o si trovano già nei complessi autogestiti, o vorrebbero la nazionalizzazione delle imprese private in cui ancora lavorano. Ugualmente non può non mancare l'adesione di quegli strati contadini che hanno avuto la terra, attraverso l'autogestione delle proprietà abbandonate o folte, si frangevano. Possono talvolta essere concre-

## Oggi Tito giunge in Ungheria

Dal nostro corrispondente BUDAPEST, 10.

Il maresciallo Tito, su invito del governo e del Partito operaio socialista ungherese, giungerà domattina a Budapest per la sua prima visita ufficiale in Ungheria. Il programma del soggiorno di Tito non è molto ricco dal punto di vista della cronaca: gli avvenimenti di maggior rilievo, saranno le sue conversazioni peraltro del tutto ufficiose, saranno rappresentati da una escursione che avverrà lunedì prossimo a Dunajvaros e dal concerto dedicato all'amicizia tra i due popoli, annunciato per martedì, vigilia della partenza degli ospiti al Palazzo dello sport di Budapest. E' lecito pertanto presumere che buona parte delle giornate ungheresi della delegazione jugoslava sarà dedicata a incontri e riunioni politiche ad altissimo livello.

Tenendo presente che dal '47, l'anno della clamorosa rottura tra la Lega jugoslava e il Partito ungherese, non esistono più rapporti ufficiali, è facile comprendere l'importanza di questa visita, la quale, nel quadro dell'attuale situazione del movimento comunista e operaio internazionale, secondo i dirigenti politici ungheresi ha il significato di un ulteriore passo avanti verso un rafforzamento dell'unità del movimento medesimo. L'imminente visita, peraltro, sarà preceduta da una serie di incontri, il cui inizio praticamente può essere fissato nel 1962, quando Tito, in occasione del suo viaggio nell'Unione Sovietica, sarà per due volte, all'andata e al ritorno, da Budapest. Dal 9 al 12 settembre dell'anno successivo si incontrano a Kasanogovo, in Jugoslavia, delegazioni guidate rispettivamente da Kadar e da Tito. Nel gennaio dell'anno in corso, infine, analoghe riunioni si ebbero allo stesso livello.

Si può dire pertanto che i rapporti tra i due partiti sono stati già ristabiliti di fatto e che la visita in Ungheria di Tito ne rappresenta la consacrazione ufficiale. I temi del ritrovato accordo sono essenzialmente quelli che i delegati che informano la politica estera del campo socialista: coesistenza pacifica, lotta contro il colonialismo e il neocolonialismo e esigenza di rafforzare l'unità del movimento comunista e operaio internazionale.

I punti di vista tuttora divergenti sono quelli di carattere generale, rispecchiando le posizioni dell'Ungheria e del campo socialista nei confronti di quelle posizioni che i delegati che informano la politica estera del campo socialista: coesistenza pacifica, lotta contro il colonialismo e il neocolonialismo e esigenza di rafforzare l'unità del movimento comunista e operaio internazionale.

Nella foto: il ministro Spagnoli.

a. g. p.

## Contatti a Praga di Zagari e Mattarella

Dal nostro corrispondente PRAGA, 10.

Il sottosegretario agli Esteri italiano, Mario Zagari, si è fermato ieri a Praga durante il viaggio di ritorno da Mosca. Durante la breve sosta nella capitale cecoslovacca, il ministro italiano è stato ricevuto da Jan Fudlak, vice ministro cecoslovacco degli affari esteri, con il quale ha discusso lo sviluppo delle relazioni fra i due paesi. Il nostro ministro del commercio estero Mattarella, che è pure in Cecoslovacchia su invito del ministro del commercio estero cecoslovacco Hamouz, in occasione della fiera di Brno, ha visitato oggi la fortezza dello Spielberg, che sorge nelle immediate vicinanze di Brno. Nel corso della sua visita alla fiera, il nostro ministro ha dimostrato particolare

interesse per i prodotti dell'industria meccanica cecoslovacca, ed ha in seguito concesso una intervista ai microfoni di Radio Praga. Il ministro ha dichiarato di aver accettato con piacere l'invito delle autorità cecoslovacche, con le quali avrà nei prossimi giorni l'occasione di discutere sul futuro sviluppo delle relazioni commerciali italo-cecoslovacche, che ha definito soddisfacenti. E' sufficiente ricordare — ha dichiarato Mattarella — che negli ultimi dieci anni si è registrato un loro progressivo e graduale aumento. Dal 1955 ad oggi si è passati da una cifra globale di circa 11 miliardi di lire ai 25 miliardi del 1960, ai 34 miliardi del 1962 e ai 39 miliardi del 1963. Egli ha poi avuto parole di apprezzamento sulla esposizione di Brno.

v.v.

Loris Gallico

Le EDIZIONI DISCOGRAFICHE DNG (Diennegli)

della S.P.A.M. di Torino Via Cernaia, 40

presentano due eccezionali opere inedite di

## PALMIRO TOGLIATTI

della collana documenti «Togliatti la sua voce, il suo pensiero»:

## IL GOVERNO DI SALERNO

(album-disco 33 giri - 30 cm. - dalla lezione svolta a Torino il 13 giugno 1960 al Teatro Alfieri)

## LE CLASSI POPOLARI NEL RISORGIMENTO

(album con 3 dischi 33 giri - 30 cm. - dalla lezione svolta a Torino il 12 marzo '62 alla Civile Galleria di Arte Moderna)

In vendita in tutti i migliori negozi

Distribuzione: RIFI RECORD — Milano — Corso Buenos Aires, 77 Vendita rateale: EDITORI RIUNITI — Roma — Via dei Frontani, 4