

Rilanciata la battaglia

La Fiom per i premi e per l'occupazione

Richieste FILLEA per la ripresa edilizia

Sono iniziati ieri mattina a Roma i lavori dei Comitati direttivi nazionali della FILLEA-CGIL, con una relazione svolta a nome della segreteria nazionale, del segretario on. Claudio Cianca.

Il relatore ha illustrato la serietà della situazione che si è creata in edilizia nel corso di questi ultimi mesi e i pericoli di una ulteriore grave recessione che già si preannunciano per le prossime settimane.

Cianca ha precisato nei seguenti punti la linea rivendicativa della FILLEA sui problemi edilizi del Paese: — presentazione immediata al Parlamento del progetto di legge urbanistica; — accelerazione dei piani per la applicazione della legge 167 a tutti i Comuni interessati e approvazione da parte del Senato del progetto legge sul finanziamento agli Enti locali per la realizzazione dei piani di esproprio;

Le aziende di Stato allineate al padronato

E' stato reso noto ieri il testo della risoluzione dell'ultimo Esecutivo Fiom-Cgil sul momento sindacale e produttivo. Il documento si riferisce ai metallurgici, ma acquista una validità più generale, proprio perché fra questa categoria i fenomeni denunciati acquistano maggior risalto.

In questi due aspetti — rivela il documento — sta una unica linea del padronato, che tende a utilizzare le presenti difficoltà congiunturali (di cui i grandi gruppi portano intera la responsabilità) come mezzo per addossare ai lavoratori il prezzo della stagnazione produttiva e per colpire il potere contrattuale faticosamente conquistato.

Per quanto riguarda l'azione specifica del sindacato volta a contrastare i licenziamenti e le riduzioni d'orario, e ad assicurare la stabilità d'impiego, la Fiom sottolinea l'importanza di garantire alla risposta operaia un carattere strettamente aderente alle caratteristiche aziendali di complesso e di settore.

Nel quadro dell'esame della situazione produttiva che si solleciterà presso i ministri competenti, il documento dà particolare attenzione alla politica dell'industria di Stato, che non contrasta in modo efficace il deterioramento della situazione economica e la penetrazione del capitale straniero in settori-chiave; che si allinea sindacalmente all'attuale controffensiva padronale, tesa al logoramingo delle conquiste contrattuali.

Giovedì prossimo

Sciopero unitario alla Dalmine

Lotte a La Spezia contro i licenziamenti

Nel segretario della Fiom l'orario hanno scioperato ieri la UilM-Uil, hanno proclamato per giovedì 17 uno sciopero di 24 ore in tutto il settore Dalmine. La decisione è stata la Fiom gli operai dello jupressa a un'assemblea delle deliberazioni precedentemente concordate per il conseguimento del premio di produzione nelle aziende a partecipazione statale. I tre sindacati hanno anche deciso il proseguimento della lotta nelle prossime settimane, con un minimo di otto ore settimanali di sciopero.

La Fiom sottolinea poi l'impossibilità di funzione che una ripresa più vasta e più rapida possibile della lotta per i premi, può e deve svolgere anche per la salvaguardia dei livelli d'occupazione. Le possibilità d'intervento che il contratto dà circa la regolamentazione del rendimento, la contrattazione dei costi e la disciplina dell'orario, sono fondamentali per contrastare l'intensificazione dello sfruttamento che accompagna gli attacchi all'occupazione, e per consolidare il potere del sindacato.

Il documento conclude esprimendo l'esigenza del passaggio, in questa fase, a forme di lotta più intensive, più articolate e più continue di quanto non sia già stato fatto, e la necessità di salvaguardare gli obiettivi posti dalla Fiom alla base della battaglia per i premi. E' stato predisposto un piano generale di consultazione della categoria, mentre si preparano iniziative comuni con la Fim-Cisl e la UilM-Uil.

La manifestazione di Copertino dà la misura del grado estremo di esasperazione a cui la politica agraria d.c. ha portato i contadini e di come la situazione sia giunta al limite di rottura. Sotto la pressione dei lavoratori il sindaco ha deciso di convocare per domani sera gli agrari che fino a questo momento si erano rifiutati di trattare.

Un vasto movimento si sta contemporaneamente sviluppando nella zona del basso Salento. Nei comuni di Melissano, Racale, Taviano, Alliste, Ugento e Casarano, vivissimo è il fermento della popolazione. Folte delegazioni si preparano ad intervenire alla grande manifestazione indetta dal comitato di zona per la riforma agraria del basso Salento che si terrà domenica 17. Alla manifestazione prenderanno parte dirigenti sindacali dei contadini, sindaci, amministratori comunali, consiglieri provinciali e un folto gruppo di parlamentari fra i quali i senatori Francavilla e Carucci, i deputati Storz, Sciotti, Assenaro, D'ippolito, Monasterio, Marino e Calasso.

Anche nel comune di Racale, che è un centro fortemente interessato alla applicazione della legge 327, la pressione dei comitati miglioratori che rivendicano il rispetto della legge, registra episodi notevoli: decine di contadini hanno già trattenuto 1800 del raccolto, in attesa del prefetto convocò la commissione tecnica provinciale che ha il compito di determinare le tabelle dei canoni.

Gli agrari hanno fatto ricorso a minacce e a sequestri senza tuttavia riuscire a fermare il movimento che, al contrario si espande a macchia d'olio. Anche Ugento, in una delle aziende Colosio, i miglioratori hanno consegnato al proprietario solo il 20% del prodotto quale canone provvisorio in attesa delle tabelle.

Dal nostro inviato PARIGI, 11

La crisi nell'industria automobilistica francese ripropone almeno tre seri interrogativi sulla fase che il sistema economico europeo va attraversando: quali sono le tendenze del capitalismo in Europa, qual è la prospettiva competitiva del Mec davanti ai monopoli Usa che tornano in Europa in funzione egemonica, quale pericolo costituisce l'invasione aggressiva del capitale americano in Europa?

L'economia europea ha conosciuto, dal dopoguerra in avanti, tre grosse tappe: quella della ricostruzione con i dollari del Piano Marshall, quella della nascita e dello sviluppo imprevisto del Mercato comune di cui gli Usa volevano fare una sorta di supermercato occidentale, tendenzialmente mondiale, nella prospettiva di una liberalizzazione generale degli scambi; e infine quella, cui andiamo assistendo, di una spettacolare invasione dell'Europa da parte del capitale monopolistico americano.

Quando l'Europa è apparsa agli Usa un mercato solido in espansione, la svolta nei confronti del Mec matura attorno al '59 — i monopoli americani sono passati alla controffensiva: l'esportazione dei capitali in Europa è cominciata. Il tema degli investimenti di capitale straniero in Europa non è nuovo, e cominciò a porsi, in forma limitata tra le prime due guerre mondiali, attirando allora l'attenzione degli economisti.

La stessa politica di autonomia dell'Europa dagli Usa, che è la regola d'oro della strategia De Gaulle, mostra la corda di fronte ai reali rapporti di forze che l'America va stabilendo con l'Europa. Tre mesi fa la General Electric si è impadronita in Francia della grande industria elettronica francese. L'avvenimento è clamoroso. Le industrie Bull fabbricano infatti, per conto dello Stato francese, i congegni elettronici per i missili. E «l'affare-Bull» ha riproposto una serie di interrogativi sulla reale capacità di De Gaulle di portare a termine la sua forza di frappe.

Nuovo incontro per i porti

La FILP-CGIL si è nuovamente incontrata ieri con l'on. Riccio, notaio del porto di Genova. Marina mercantile, per esaminare la vertenza sorta a seguito della concessione delle «autonomie funzionali» ai vari porti italiani. Nel corso dell'incontro — informa un comunicato — sono stati chiariti e approfonditi alcuni aspetti della posizione della FILP-CGIL e delle proposte presentate.

Dal nostro inviato PARIGI, 11

Lo scandalo Bull risponde di no. Gli ambienti economici industriali francesi constatano anzi con amarezza che l'acquisto delle Machine Bull da parte della General Electric ha dimostrato come «l'apporto tecnico americano è senza dubbio ancora più indispensabile che mai, Bull ha attestato di avere bisogno della tecnica americana, così che non vi è ragione per non credere che negli anni a venire casi analoghi si ripeteranno».

L'offensiva americana nel settore del mercato automobilistico europeo ha acquistato caratteristiche ancor più allarmanti. L'automobile è un prodotto da paesi ricchi, e l'America del Nord e l'Europa occidentale possiedono, da sole, più del 91% di tutte le automobili che circolano sulla superficie del globo. Ma, mentre gli Usa sono saturi perché con 75 milioni di macchine essi possiedono un veicolo per ogni tre abitanti, l'Europa, al contrario, possiede in media solo una vettura per ogni dieci abitanti. Gli economisti assicurano che il parco macchine dell'Europa occidentale può raddoppiare negli anni successivi. Da qui, il tentativo delle grandi industrie automobilistiche americane, che hanno già proceduto ad investimenti massicci in Europa, di beneficiare dell'espansione che il mercato europeo avrà in questo settore per alcuni anni.

Quando l'Europa è apparsa agli Usa un mercato solido in espansione, la svolta nei confronti del Mec matura attorno al '59 — i monopoli americani sono passati alla controffensiva: l'esportazione dei capitali in Europa è cominciata. Il tema degli investimenti di capitale straniero in Europa non è nuovo, e cominciò a porsi, in forma limitata tra le prime due guerre mondiali, attirando allora l'attenzione degli economisti.

La stessa politica di autonomia dell'Europa dagli Usa, che è la regola d'oro della strategia De Gaulle, mostra la corda di fronte ai reali rapporti di forze che l'America va stabilendo con l'Europa. Tre mesi fa la General Electric si è impadronita in Francia della grande industria elettronica francese. L'avvenimento è clamoroso. Le industrie Bull fabbricano infatti, per conto dello Stato francese, i congegni elettronici per i missili. E «l'affare-Bull» ha riproposto una serie di interrogativi sulla reale capacità di De Gaulle di portare a termine la sua forza di frappe.

Assalto USA

La stessa politica di autonomia dell'Europa dagli Usa, che è la regola d'oro della strategia De Gaulle, mostra la corda di fronte ai reali rapporti di forze che l'America va stabilendo con l'Europa. Tre mesi fa la General Electric si è impadronita in Francia della grande industria elettronica francese. L'avvenimento è clamoroso. Le industrie Bull fabbricano infatti, per conto dello Stato francese, i congegni elettronici per i missili. E «l'affare-Bull» ha riproposto una serie di interrogativi sulla reale capacità di De Gaulle di portare a termine la sua forza di frappe.

America e MEC

Lo studio del Consiglio nazionale del padronato francese offre intanto un quadro estremamente particolareggiato della disparità di mezzi che si fronteggiano in Europa tra il Mec e gli Usa. La classificazione per importanza di cifre e di affari tra le imprese americane e quelle della Comunità, mette la prima società tedesca al ventisettesimo posto, la prima italiana al trentatreesimo, la prima francese al cinquantasettesimo. La cifra di affari della più importante società americana, la General Motors — 16,5 miliardi di dollari nel '63 — è pressoché eguale al bilancio dello Stato francese — 83 miliardi di franchi —, e pari alla cifra totale delle 17 più importanti società tedesche, mentre i soli utili della General Motors coincidono con la cifra totale di affari della Renault.

Enorme somma (90 miliardi di dollari) che gli Usa consacreranno alla ricerca tecnica, scientifica e alla formazione di nuovi quadri — 66,70 dollari per abitante — pone la ricerca francese (in Francia la somma destinata è di dieci dollari per abitante) in uno stato di quasi seraggine. Il deficit commerciale posposto in Francia, tre di essi sono di origine americana, e il deficit della Francia verso gli Usa per licenze di fabbricazione importate, toccava 41,6 milioni di dollari solo nel 1962.

La stessa politica di autonomia dell'Europa dagli Usa, che è la regola d'oro della strategia De Gaulle, mostra la corda di fronte ai reali rapporti di forze che l'America va stabilendo con l'Europa. Tre mesi fa la General Electric si è impadronita in Francia della grande industria elettronica francese. L'avvenimento è clamoroso. Le industrie Bull fabbricano infatti, per conto dello Stato francese, i congegni elettronici per i missili. E «l'affare-Bull» ha riproposto una serie di interrogativi sulla reale capacità di De Gaulle di portare a termine la sua forza di frappe.

Assalto USA

La stessa politica di autonomia dell'Europa dagli Usa, che è la regola d'oro della strategia De Gaulle, mostra la corda di fronte ai reali rapporti di forze che l'America va stabilendo con l'Europa. Tre mesi fa la General Electric si è impadronita in Francia della grande industria elettronica francese. L'avvenimento è clamoroso. Le industrie Bull fabbricano infatti, per conto dello Stato francese, i congegni elettronici per i missili. E «l'affare-Bull» ha riproposto una serie di interrogativi sulla reale capacità di De Gaulle di portare a termine la sua forza di frappe.

SOS del capitale francese per l'invasione americana

IN EUROPA I TRUST USA HANNO ORA 700 FABBRICHE

Tre anni fa erano 460 — La documentazione di «Patronat» pubblicata a pochi giorni dalla ripresa del Kennedy round — Accentuata tendenza alla concentrazione tra grandi imprese

Lo scandalo Bull risponde di no. Gli ambienti economici industriali francesi constatano anzi con amarezza che l'acquisto delle Machine Bull da parte della General Electric ha dimostrato come «l'apporto tecnico americano è senza dubbio ancora più indispensabile che mai, Bull ha attestato di avere bisogno della tecnica americana, così che non vi è ragione per non credere che negli anni a venire casi analoghi si ripeteranno».

L'offensiva americana nel settore del mercato automobilistico europeo ha acquistato caratteristiche ancor più allarmanti. L'automobile è un prodotto da paesi ricchi, e l'America del Nord e l'Europa occidentale possiedono, da sole, più del 91% di tutte le automobili che circolano sulla superficie del globo. Ma, mentre gli Usa sono saturi perché con 75 milioni di macchine essi possiedono un veicolo per ogni tre abitanti, l'Europa, al contrario, possiede in media solo una vettura per ogni dieci abitanti.

L'economia europea ha conosciuto, dal dopoguerra in avanti, tre grosse tappe: quella della ricostruzione con i dollari del Piano Marshall, quella della nascita e dello sviluppo imprevisto del Mercato comune di cui gli Usa volevano fare una sorta di supermercato occidentale, tendenzialmente mondiale, nella prospettiva di una liberalizzazione generale degli scambi; e infine quella, cui andiamo assistendo, di una spettacolare invasione dell'Europa da parte del capitale monopolistico americano.

Quando l'Europa è apparsa agli Usa un mercato solido in espansione, la svolta nei confronti del Mec matura attorno al '59 — i monopoli americani sono passati alla controffensiva: l'esportazione dei capitali in Europa è cominciata. Il tema degli investimenti di capitale straniero in Europa non è nuovo, e cominciò a porsi, in forma limitata tra le prime due guerre mondiali, attirando allora l'attenzione degli economisti.

America e MEC

Lo studio del Consiglio nazionale del padronato francese offre intanto un quadro estremamente particolareggiato della disparità di mezzi che si fronteggiano in Europa tra il Mec e gli Usa. La classificazione per importanza di cifre e di affari tra le imprese americane e quelle della Comunità, mette la prima società tedesca al ventisettesimo posto, la prima italiana al trentatreesimo, la prima francese al cinquantasettesimo. La cifra di affari della più importante società americana, la General Motors — 16,5 miliardi di dollari nel '63 — è pressoché eguale al bilancio dello Stato francese — 83 miliardi di franchi —, e pari alla cifra totale delle 17 più importanti società tedesche, mentre i soli utili della General Motors coincidono con la cifra totale di affari della Renault.

dei governi europei, e spinge perché vengano adottate una serie di misure protettive, sul piano amministrativo, per fare fronte all'invasione americana o per disciplinarla. Ma questo controllo non può concernere un solo Stato, le cui misure sarebbero scavalcate e rese inoffensive dall'afflusso del capitale americano in un altro paese concorrente del Mercato comune, bensì riguarda l'intera Comunità. E sempre più aperta si fa la tendenza ad una coordinazione degli investimenti e dei piani di sviluppo su scala europea, ad una programmazione che serva gli interessi dei monopoli. Il «Piano europeo» — di cui si parla con sempre più grande insistenza negli ambienti del Mec — esclude una politica congiunturale solo nazionale, e diventa lo strumento per tentare di regolare il passo di crescita della produzione, per difendersi dalle crisi cicliche, per aumentare la competitività in tutta l'area del Mercato comune.

La crisi nel mondo economico occidentale è dunque profonda: ma ci si tro-

va al tempo stesso davanti al pericolo che essa possa essere risolta da un nuovo autoritarismo, da una pressione violenta per contenere i salari, e da una integrazione e concentrazione diretta e orchestrata dai monopoli. In parti tempo, i contrasti e le lacerazioni che si verificano nell'economia occidentale — e di cui le discussioni attorno al Kennedy-round daranno la misura esatta — offrono l'occasione per una nuova iniziativa dinamica del movimento operaio, dei sindacati e della sinistra europea. Ripropongono la urgenza di una nuova strategia di lotta, a più alti livelli, al livello di profonde trasformazioni economiche e strutturali, in grado di trarre soluzioni antimonopolistiche profonde, e una programmazione democratica contro la programmazione capitalistica, con l'obiettivo di una generale avanzata delle forze democratiche e operaie in Europa, capaci di mettere in forse il sistema monopolistico stesso.

La crisi nel mondo economico occidentale è dunque profonda: ma ci si tro-

America e MEC

Lo studio del Consiglio nazionale del padronato francese offre intanto un quadro estremamente particolareggiato della disparità di mezzi che si fronteggiano in Europa tra il Mec e gli Usa. La classificazione per importanza di cifre e di affari tra le imprese americane e quelle della Comunità, mette la prima società tedesca al ventisettesimo posto, la prima italiana al trentatreesimo, la prima francese al cinquantasettesimo. La cifra di affari della più importante società americana, la General Motors — 16,5 miliardi di dollari nel '63 — è pressoché eguale al bilancio dello Stato francese — 83 miliardi di franchi —, e pari alla cifra totale delle 17 più importanti società tedesche, mentre i soli utili della General Motors coincidono con la cifra totale di affari della Renault.

dei governi europei, e spinge perché vengano adottate una serie di misure protettive, sul piano amministrativo, per fare fronte all'invasione americana o per disciplinarla. Ma questo controllo non può concernere un solo Stato, le cui misure sarebbero scavalcate e rese inoffensive dall'afflusso del capitale americano in un altro paese concorrente del Mercato comune, bensì riguarda l'intera Comunità. E sempre più aperta si fa la tendenza ad una coordinazione degli investimenti e dei piani di sviluppo su scala europea, ad una programmazione che serva gli interessi dei monopoli. Il «Piano europeo» — di cui si parla con sempre più grande insistenza negli ambienti del Mec — esclude una politica congiunturale solo nazionale, e diventa lo strumento per tentare di regolare il passo di crescita della produzione, per difendersi dalle crisi cicliche, per aumentare la competitività in tutta l'area del Mercato comune.

La crisi nel mondo economico occidentale è dunque profonda: ma ci si tro-

va al tempo stesso davanti al pericolo che essa possa essere risolta da un nuovo autoritarismo, da una pressione violenta per contenere i salari, e da una integrazione e concentrazione diretta e orchestrata dai monopoli. In parti tempo, i contrasti e le lacerazioni che si verificano nell'economia occidentale — e di cui le discussioni attorno al Kennedy-round daranno la misura esatta — offrono l'occasione per una nuova iniziativa dinamica del movimento operaio, dei sindacati e della sinistra europea. Ripropongono la urgenza di una nuova strategia di lotta, a più alti livelli, al livello di profonde trasformazioni economiche e strutturali, in grado di trarre soluzioni antimonopolistiche profonde, e una programmazione democratica contro la programmazione capitalistica, con l'obiettivo di una generale avanzata delle forze democratiche e operaie in Europa, capaci di mettere in forse il sistema monopolistico stesso.

La crisi nel mondo economico occidentale è dunque profonda: ma ci si tro-

America e MEC

Lo studio del Consiglio nazionale del padronato francese offre intanto un quadro estremamente particolareggiato della disparità di mezzi che si fronteggiano in Europa tra il Mec e gli Usa. La classificazione per importanza di cifre e di affari tra le imprese americane e quelle della Comunità, mette la prima società tedesca al ventisettesimo posto, la prima italiana al trentatreesimo, la prima francese al cinquantasettesimo. La cifra di affari della più importante società americana, la General Motors — 16,5 miliardi di dollari nel '63 — è pressoché eguale al bilancio dello Stato francese — 83 miliardi di franchi —, e pari alla cifra totale delle 17 più importanti società tedesche, mentre i soli utili della General Motors coincidono con la cifra totale di affari della Renault.

BASTA UNA PENNA E 150 LIRE PER VINCERE AL Totocalcio