E' una foto di sessant'anni fa: la stazione Termini durante lo sciopero del febbraio 1905. L'anno dopo i ferrovieri ottennero l'autonomia per la loro azienda, che il fascismo annullò riducendola a strumento al servizio dei gruppi privati.

Un secolo di ruggine nella macchina dello Stato

Caos nella politica dei trasporti: se ne occupano tre ministeri e l'IRI - Privatizzazione o azienda tipo ENEL - Riduzione della sfera pubblica - « Libertà tariffaria » e « sfollamento » di 25-30 mila ferrovieri che dovrebbero perdere la stabilità d'impiego - Pesanti accuse dei funzionari al governo e alla direzione generale

Ferrovie a marcia indietro?

« Se vogliamo veramente la riforma (delle ferrovie - ndr) dobbiamo saperla imporre al governo... L'autorità aziendale, mentre non ha preso responsabilmente chiare iniziative volte a superare la crisi dei trasporti ferroviari e ad alleviare il malessere degli operatori ha, invece, spesso seguito e quasi incoraggiato gli impulsi da deteriore datore di lavoro... ».

« ... In effetti ciò deriva da una lunga serie di errori. Infatti, dopo la ricostruzione delle ferrovie (quasi totalmente distrutte dalla guerra), ad opera dei ferrovieri, è iniziata l'azione demolitrice morale e materiale da parte dell'autorità politica coadiuvata dal conformismo e dall'acquiescenza dei maggiori responsabili del potere amministrativo ».

Giudizi duri e amari questi pronunciati dall'ing. Bonanno, segretario nazionale del sindacato dirigenti e funzionari delle FS (SINDIFER) al congresso della propria organizzazione conclusosi martedì. Giudizi illuminanti della lacerante crisi delle FS, giudizi che mettono a nudo gli scopi che il governo e « l'Alta Dirigenza aziendale » (l'ing. Renzetti, direttore generale, e il suo staff) perseguono nel rivendicare una riforma che liquidi, una volta per sempre, il carattere pubblico e sociale del servizio ferroviario.

Quale ruolo devono avere le ferrovie dello Stato in una politica dei trasporti, qual è, oggi, invece, la situazione, a che punto sono i lavori della commissione per la riforma dell'Azienda?

E' a questi interrogativi che vogliamo dare una sia pur rapida risposta.

Il sistema dei trasporti, nella sua articolazione, è la struttura portante delle prospettive di espansione economica. Una politica di trasporti coordinata e pubblica costituisce un fattore organico per uno sviluppo programmato dell'economia nazionale, contribuisce ad eliminare squilibri economici esistenti fra le regioni italiane e rappresenta, inoltre, un fattore di grande rilievo ai fini della riduzione dei costi di produzione, poiché il costo dei trasporti influisce sul livello dei prezzi delle merci.

Quella delle ferrovie dello Stato, in questo quadro, è una funzione nevralgica. Di qui l'esigenza di estendere la sfera d'azione delle FS nel trasporto stradale.

Oggi, invece, abbiamo il caos. Abbiamo tante politiche quanti sono i ministeri del settore dei trasporti; abbiamo tre ministeri (Interno, Lavori Pubblici e Trasporti) più l'IRI che hanno « politica dei trasporti »; nello stesso ministero di piazza della Croce rossa, le tre direzioni generali: ferrovie, motorizzazione e aviazione civile, si fanno spietata concorrenza. Occorre, invece, partendo dalla riforma delle FS, affrontare e collegare questa in una linea organica di politica dei trasporti articolata nei diversi settori: rotaia-strada, marittimo, aereo e di navigazione interna (fluviale e lacuale).

Facciamo alcuni esempi: il numero dei viaggiatori sulle linee aeree nazionali, negli ultimi 5 anni, è triplicato; se le FS aumentassero anche le tariffe, si produrrebbe, sulle lunghe distanze, una situazione concorrenziale aerei-treni; un gruppo di esperti ha elaborato il programma decennale per i porti, prevedendo una spesa di 693 miliardi, il tutto senza un legame o previsione con l'adeguamento, ad esempio, dei nodi ferroviari portuali, senza prevedere l'eliminazione o l'attenuazione della congestione dei traffici nell'immediato retroterra portuale, ecc.

Ancora. Il trasporto merci per ferrovia (le FS hanno un rapporto merci-viaggiatori rovesciato rispetto a quelli di tutti gli altri paesi europei) subisce la spietata concorrenza del trasporto su autocarri che, come è stato riconosciuto, è reso possibile da misure di favore, e dalla violazione costante di norme legislative e di contratti di lavoro. A parte la considerazione tecnico-finanziaria sulla opera delle autostrade provocata da certi tipi di automezzi (160 mila volte più rapida di quella di ogni altro veicolo secondo gli studi di un gruppo di tecnici americani, fatta propria dall'accademico di Francia Louis Armand, già direttore generale delle ferrovie transalpine).

E, soprattutto, va detto con molta forza che le Ferrovie dello Stato operano in uno spazio che è quello del libero o, meglio, imposto dai monopoli alla cui politica le FS sono sempre state subordinate.

Il più grande monopolio produttore di veicoli stradali e gestore delle maggiori linee automobilistiche per viaggiatori — la FIAT — è anche alla testa dei cartelli che forniscono (anche se in misura ridotta rispetto al passato più recente) materiale rotabile ed elettrico alle F.S. Le società private che gestiscono le più importanti linee ferroviarie in concessione (alle quali lo Stato concede sovvenzioni per unità di traffico di entità doppia di quella assegnati alle FS) appartengono ad alcuni tra i più potenti gruppi finanziari operanti nel Paese. Del pari, sono i grandi monopoli i principali utilizzatori dei trasporti ferroviari e stradali, pubblici e privati: la Montecatini per i minerali e i prodotti chimici di base; Falk e FIAT per i rottami di ferro; l'Italcementi per i suoi prodotti e le materie prime, e così via. Sono sempre questi gruppi che interferiscono nella politica delle autostrade: dalla FIAT all'Italcementi, alla Pirelli, ai gruppi petrolieri... ed è sempre in favore di questi gruppi che le FS praticano tariffe privilegiate.

Cosa oppongono governo e direzione generale delle FS a questa situazione?

Le tre sottocommissioni interministeriali, derivate da quella plenaria insediata il 6 novembre dall'onorevole Nenni, intanto, non hanno concluso, come stabilito, entro il 31 gennaio l'esame delle questioni loro affidate: linee della riforma, risanamento del bilancio, questioni del personale.

Quella di oggi è la sesta commissione per la riforma costituita negli ultimi dodici anni: 1952 Severi, 1954 Berruti, 1961 Mattarella, 1962 Medici, 1964 Preti, 1964-65 Nenni. A proposito di questa commissione vi è subito da rilevare che mentre essa assolve una utile funzione di « contatto e consultazione tra governo e sindacati » non può evidentemente sostituire i compiti che sono propri delle istanze pubbliche democratiche, dagli enti locali, alle regioni, al Parlamento, alle quali spetta l'esame e la determinazione delle scelte su problemi di struttura e di indirizzo come quello della riforma ferroviaria. Che non può essere concepita come fatto tecnico-amministrativo o aziendale in termini di risanamento di bilancio.

Proprio per questo i rappresentanti del SFI-CGIL in seno alle sottocommissioni hanno posto precisi quesiti sul tipo di politica dei trasporti che si vuole perseguire, sulle caratteristiche sociali e democratiche cui deve essere ispirata la riforma delle F. S., sulla dimensione della sfera di azione dell'azienda, sulla consistenza del personale e sul carattere del rapporto di impiego in uno all'entità e alla decorrenza del riassetto retributivo sganciato dalla burocrazia amministrativa.

A questi interrogativi i rappresentanti del ministro dei Trasporti rispondono perseguendo la tattica del dire negando e del non dire sostenendo; ovvero, sostenendo la politica di intangibilità del profitto capitalistico e delle scelte privatistiche. Posizioni che si possono così sintetizzare: delimitazione al solo problema delle FS dei provvedimenti che la commissione dovrebbe indicare al governo, con la rinuncia, dunque, al necessario coordinamento di una politica dei trasporti; ridimensionamento, nella sostanza, della sfera d'azione delle FS e della gestione pubblica dei trasporti; riprivatizzazione dell'azienda ferroviaria o, al più, farne una del tipo IRI-ENEL con una non meglio precisata nuova personalità giuridica di « Azienda nazionale di diritto pubblico »; « sfollamento » graduale di 25-30 mila ferrovieri, taglio dei « rami secchi », piena « libertà tariffaria », cioè aumenti indiscriminati che in questo difficile momento, ripercuotendosi sui costi farebbero ulteriormente salire i prezzi; per il rapporto d'impiego, infine, si chiede ai ferrovieri di rinunciare ai diritti contrattuali, soprattutto alla stabilità di impiego, acquisiti nel corso di 60 anni. Per il riassetto retributivo tutto è rinviato alla futura trattativa... privata fra ferrovieri e nuova direzione aziendale. Insomma si vorrebbe fare andare le FS a marcia indietro. Orientamenti questi che lo stesso rappresentante del ministero del Bilancio in seno alla sottocommissione del personale ha definito « concezione mercantilistica deteriore ».

Ovviamente, per realizzare questo piano occorre il trionfo dei tecnocrati: « ... assicurando al potere aziendale una volontà imprenditoriale ispirata a criteri produttivistici ed economici... scegliendo il presidente e i consiglieri di amministrazione... non più in rappresentanza di categorie o di precisi interessi (cioè del pubblico, dei ferrovieri, ecc. - ndr) ma esclusivamente in base alle loro attitudini di amministratori.... » Assicuratosi questo predominio — e solo allora — i tecnocrati prevedono un futuro meraviglioso delle nostre ferrovie con l'impiego « in tutti i settori dell'esercizio, delle più moderne tecniche di automazione e di cibernetica, con grandi arterie ferroviarie, in parte a tre o quattro binari.... una rete coordinata di linee, nodi e centri di smistamento concepita da un punto di vista europeo... », come ha scritto il direttore generale su un foglio della Confindustria.

Perchè mai tutto ciò non si debba o non si possa fare con un'azienda che all'autorità politica riconosca la responsabilità di indirizzo generale e i conseguenti poteri di controllo e alla direzione aziendale tutti i poteri di gestione, non è stato ancora spiegato. Ed è difficile lo sia.

Per rivendicare la liberalizzazione delle FS l'ing. Renzetti e i suoi ispiratori non occulti prendono a pretesto alcuni aspetti negativi della gestione della azienda ferroviaria — senza, peraltro, analizzarne le cause di fondo — e la cosidetta inframmettenza politica (che il prepotere dc, in effetti, ha fatto diventare un problema acuto) per accettare nella sostanza la linea della destra economica e politica, tentando di sottrarre fin da ora ad una programmazione democratica un così valido strumento operativo a carattere pubblico come le ferrovie.

Questo disegno va respinto. Così come va respinto quello del rifiuto al riassetto retributivo. I ferrovieri hanno avuto fino al 1925 un trattamento differenziato. In seno allo stesso ministero dei Trasporti le retribuzioni sono differenti.

Il dott. Renzo Alessi, relatore al congresso del SINDIFER, di cui abbiamo già parlato, ha riferito, fra l'altro, che « una fetta di pubblico denaro (con una legge che ha origine al 1905) sempre più cospicua, si riversa nelle tasche di un ristretto numero di privilegiati (funzionari e dirigenti della Motorizzazione Civile): 9 miliardi nel 1963, 14 miliardi nel 1964 ».

Si tratta di personale della stessa qualifica, dello stesso ministero; eppure meno di 500 funzionari e dirigenti guadagnano dalle 650 alle 270 mila lire in più al mese sullo stipendio. E ai ferrovieri si nega finanche l'indennità di lavoro notturno! E' anche questo un segno della protezione per i problemi della strada (cioè dei monopoli della gomma, del cemento, dell'auto) contro gli interessi di quelli della rotaia, cioè delle ferrovie e dei suoi dipendenti.

Silvestro Amore

Investimenti nei trasporti e nelle FS

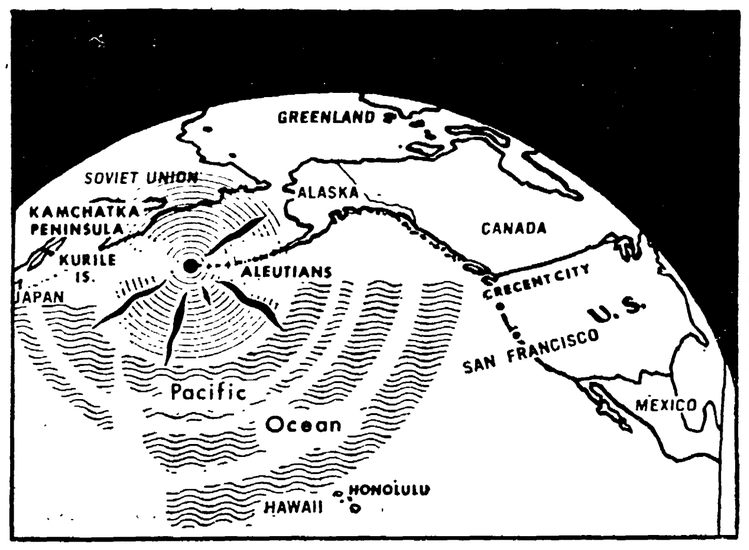
Le ferrovie dello Stato gestiscono 16.400 km. di linee, impiegando circa 210 mila unità lavorative: 176.000 ferrovieri, di cui solo 170.000 addetti all'esercizio (numero inferiore del 4 % agli organici previsti dalla legge e dell'8 % rispetto al fabbisogno), 13.500 assuntori di stazioni e passaggi a livello, e 21.000 lavoratori degli appalti. Esse trasportano 359 milioni di viaggiatori e 59 milioni di tonnellate di merce per 29,3 miliardi di viaggiatori-chilometro e 15,6 miliardi di tonnellate-chilometro.

Secondo il progetto del piano di programmazione (1965-69) il complesso degli investimenti previsto per il settore dei trasporti ammonterà a 4.670 miliardi, pari al 10,3 % degli « impieghi sociali del reddito » e al 2,8 % del reddito nazionale lordo.

Nelle ferrovie saranno investiti 1250 miliardi (pari cioè a circa il 27 % del totale). Si tratta, però, della spesa già prevista, per lo più, per il piano decennale di ammodernamento, in fase di prima esecuzione. E ben 200 dei 1100 miliardi, a loro volta, serviranno solo al riclassamento dell'armamento. In una parola a recuperare il tempo perduto quando, come ha riconosciuto lo stesso direttore generale, alle FS venivano tagliati i fondi per l'ordinaria manutenzione della rete.

TERREMOTO ALLE ALEUTINE

Panico in Giappone e lungo le coste USA



ANCHORAGE, 4

Un forte terremoto ha sconvolto stamane il territorio delle isole Aleutine, nel tratto del Pacifico fra la costa asiatica e quella statunitense. Il sisma, di intensità notevole, è stato registrato dai sismografi di tutto il mondo, da S. Francisco a Trieste, dalle Hawaii a Mosca, da Seattle a Belgrado. Gli studiosi di geodesia sono stati unanimi nel giudicare il fenomeno come uno dei più intensi che si siano mai verificati, pari a quello che distrusse la metropoli di San Francisco. « E' indubbio — ha dichiarato Charles Richter, il sismologo del centro studi di Pasadena — che se l'epicentro del terremoto fosse stato in una zona popolosa, i danni sarebbero stati incalcolabili e le vittime numerosissime ».

Il maremoto, sviluppatosi subito dopo la prima scossa, percorrendo migliaia di chilometri, ha scaraventato formidabili marosi sulle coste giapponesi, siberiane, hawaiane, fino in California. L'allarme è stato lanciato non appena dai vari centri di registrazione è giunta la notizia. I comunicati erano pressappoco identici: il terremoto era stato registrato alle 6,10 circa (ora italiana); l'epicentro veniva collocato nell'isoletta semideserta di Amchita a 160 chilometri-est da Shemya, un importante centro delle Aleutine; tutte le popolazioni delle coste limitrofe erano invitate a premunirsi contro le probabili ondate che le avrebbero investite.

L'osservatorio meteorologico giapponese centrale ha fatto diramare dalla radio una « messa in guardia » contro l'onda di marea che avrebbe minacciato — e precisava anche l'ora in cui si sarebbe verificato il fenomeno — le regioni costiere occidentali dell'arcipelago nipponico. Infatti dalle nove alle dodici il livello del mare è salito a varie riprese. Sulla costa di Ofunato il mare è salito di quasi mezzo metro. Un'ondata gigantesca ha paralizzato il traffico ferroviario, bloccando una settantina di treni che corrono lungo la costa di Hokkaydo.

I servizi di guardacoste di Seattle (nel Washington) lanciavano intanto l'allarme per le regioni di loro competenza: circa 150 mila persone che abitano lungo le coste hawaiane hanno ricevuto l'ordine perentorio di sgombrare dalle loro case. Analoghi provvedimenti venivano estesi ad alcune zone della California e dell'Oregon. Si è cercato anche di prevedere un itinerario del maremoto: gli studiosi sono giunti alla conclusione che l'onda, prima di investire San Francisco, avrebbe dovuto raggiungere Kodiak, nell'Alaska, quindi Neah Bay nello stato di Washington. Tutti i battelli da pesca hanno ricevuto l'ordine di rientrare immediatamente nei porti più vicini. Tuttavia la realtà sembra per ora più moderata delle previsioni. L'onda di marea, nei luoghi che ha raggiunto non ha causato danni di rilievo. Anche dalla zona terremotata sono pervenute notizie tranquillizzanti. A Shemya, la città delle Aleutine più prossima all'epicentro, le vibrazioni hanno provocato solo lesioni agli edifici e alle strade.

NELLA FOTO: la zona interessata al maremoto.

Un articolo della « Pravda »

Condizioni nuove per l'unità della classe operaia

Presa in esame la storia e gli sviluppi recenti delle relazioni fra comunisti e socialdemocratici

Dalla nostra redazione

MOSCA, 4

Una profonda e positiva evoluzione è in corso nei partiti socialdemocratici e socialisti dell'Europa occidentale che, sotto la spinta dei nuovi rapporti di forza stabilitisi nel mondo e di fattori oggettivi caratterizzanti i processi di sviluppo del capitalismo moderno, si orientano sempre più ad accogliere « soluzioni socialiste » dei problemi della società contemporanea. Dal canto loro, i comunisti hanno corretto « alcune loro posizioni settarie e dogmatiche » nei confronti della socialdemocrazia; sono giunti ad importanti affermazioni politiche e teoriche sulle diverse vie di passaggio al socialismo nei paesi capitalistici più sviluppati, sul rispetto della pluralità dei partiti, sulle lotte per la democrazia e le riforme di struttura come parte essenziale della lotta per il socialismo. Ne deriva che oggi esistono, più che in passato, anche se in misura diversa da paese a paese, « nuove prospettive di collaborazione fra comunisti e socialdemocratici »: così la « Pravda » di oggi, in un lungo articolo intitolato « Comunisti e socialisti » che, a nostro avviso, costituisce un contributo positivo al dibattito sulla ricerca dell'unità d'azione tra i partiti e le formazioni di ispirazione socialista in corso nel movimento operaio di molti paesi, e in particolare nel movimento operaio italiano.

La « Pravda » parte dalla constatazione che la divisione del movimento operaio dura ormai da 50 anni. Con quali risultati pratici per le due grandi tendenze, quella comunista e quella socialdemocratica? I comunisti, là dove hanno conquistato il potere, hanno liquidato il capitalismo, hanno costruito società socialiste che ora abbracciano un terzo dell'umanità. Ma anche in paesi come la Francia e l'Italia, pur senza accedere al potere, i partiti comunisti sono diventati « la forza principale del movimento operaio », mentre cresce costantemente l'influenza dei comunisti nei paesi appena liberati o in lotta per l'indipendenza nazionale.

Il discorso è diverso per i socialdemocratici che, aspirando al ruolo di forza principale nella lotta contro il capitalismo, hanno finito per ridurre la loro sfera di attività anche dal punto di vista territoriale, ed oggi sono attestati soprattutto nell'Europa occidentale.

E' vero, riconosce la « Pravda » che in Inghilterra, nei Paesi scandinavi, nella Germania occidentale, in Austria, in Belgio e persino in Australia e in Giappone, la socialdemocrazia raccoglie attorno a sé la maggioranza della classe operaia; tuttavia, avendo scelto la via « riformista » al socialismo, la socialdemocrazia « non è mai riuscita a far tremare i pilastri del capitalismo, pur avendo ricevuto, a più riprese, dagli elettori il mandato governativo ».

Oggi, tuttavia, dopo che per decenni i capi socialdemocratici erano stati alla testa della lotta anticomunista e antisovietica, « si manifestano nelle file della socialdemocrazia alcune nuove tendenze sotto l'influenza dei grandi mutamenti verificatisi nei rapporti di forza internazionali; e queste tendenze si manifestano in una rinascita dello spirito socialista ».

D'altra parte, osserva la « Pravda », in recenti elezioni municipali in Francia, in Italia, in Inghilterra e altrove, si è palesato un aumento dell'influenza delle forze socialiste come « spostamento generale a sinistra delle forze politiche di quei determinati paesi ».

« Non c'è dubbio — scrive a questo punto la "Pravda" — che queste tendenze sono in grande misura stimolate dai mutamenti verificatisi nella situazione internazionale, dai successi del movimento comunista nella lotta contro la guerra termonucleare e per la coesistenza pacifica ». Ma non c'è dubbio che questi mutamenti « sono stati anche determinati dal fatto che i comunisti hanno mutato alcune loro posizioni che non rispondevano più alla situazione oggettiva ».

Dopo aver riconosciuto, in sostanza, le deficienze che hanno ritardato nel movimento comunista la liquidazione delle posizioni settarie e dogmatiche, la « Pravda » aggiunge: « Oggi, i comunisti partono dal fatto che l'unità del movimento operaio deve essere raggiunta sul terreno dell'analisi di classe e nella elaborazione di una linea politica che risponda agli interessi della classe operaia e di tutte le masse lavoratrici ». I comunisti, poi, « sono giunti a conclusioni di grande importanza per la comprensione del problema dell'unità del movimento operaio. Queste conclusioni riguardano le diverse vie di passaggio al socialismo, la lotta per la democrazia come parte integrante della lotta per il socialismo, il ruolo delle riforme di struttura come spinta verso il socialismo, la conservazione della pluralità dei partiti per assicurare le norme della vita democratica ».

Anche i socialdemocratici hanno compiuto passi avanti nella comprensione della natura del capitalismo, e in molti loro documenti hanno affermato che la sola alternativa al capitalismo è il socialismo. Senza chiudere gli occhi sulle profonde divergenze che esistono ancora fra comunisti e socialisti nella comprensione del socialismo, del suo contenuto, dei tempi e dei modi per assicurarne la vittoria, oggi — afferma la « Pravda » — non si può ignorare che esistono maggiori possibilità di cooperazione e di contatti fra le due forze su alcuni problemi di attualità, come la lotta per la pace, per l'allargamento della democrazia, per le riforme economico-sociali.

« In ogni caso concreto — precisa poi la "Pravda" riaffermando l'autonomia di ogni partito — le prospettive di sviluppo dell'unità di azione dipendono dai rapporti di forza, dalle tradizioni storiche, dalle condizioni politiche generali di quel determinato movimento. I compiti concreti e le vie di lotta per l'unità d'azione, le sue forme e i suoi metodi non possono essere racchiusi in formule valide per tutti i casi. Ogni partito comunista risolverà da solo i problemi pratici dei rapporti del movimento socialista del suo paese ». A questa affermazione di principio, che ci sembra della massima importanza nelle condizioni attuali del movimento operaio internazionale, la « Pravda » aggiunge, in conclusione, che il partito comunista dell'Unione sovietica « si impegna a sviluppare i contatti politici e amichevoli con tutti i partiti socialisti, in primo luogo per ciò che riguarda la lotta per la pace, la diminuzione della tensione internazionale e il disarmo generale e controllato ».

Augusto Pancaldi

Belgrado

Intensificati i rapporti fra Grecia e Jugoslavia

Dal nostro corrispondente

BELGRADO, 4.

Con la firma di un documento comune da parte del Primo ministro greco Papandreou e del capo del governo jugoslavo Petar Stambolic, si sono conclusi stamane i colloqui che i due statisti, affiancati dai rispettivi ministri degli esteri Kostopulos e Popovic, avevano iniziato lunedì. Nel documento si afferma che i colloqui si sono svolti in una atmosfera « di cordialità, sincerità e reciproca comprensione », il che risulta dal testo stesso, ove è registrata la identità di posizioni che è stato possibile stabilire su punti di singolare importanza.

I principali temi affrontati durante le quattro giornate di incontri sono stati così esposti dal documento comune:

CIPRO — E' stata espressa la soddisfazione per il miglioramento della situazione, la quale viene ritenuta tuttavia ancora preoccupante e tale da poter di nuovo minacciare la pace alla quale entrambi i paesi sono interessati. « La Repubblica cipriota — dice il documento a questo punto — come Stato sovrano e come membro dell'ONU ha tutto il diritto alla piena indipendenza e integrità territoriale. Servendosi di tali diritti il popolo cipriota potrà pronunciarsi liberamente sul proprio avvenire, senza interferenze dall'esterno e in armonia con la carta delle Nazioni Unite e con i principii dell'autodeterminazione ».

ONU — I due statisti hanno manifestato la « convinzione che il ruolo delle Nazioni Unite per la tutela della pace e per l'avvicinamento tra i popoli è di eccezionale importanza e hanno confermato la decisione dei rispettivi paesi di continuare ad operare per il rafforzamento dell'ONU e per il suo adeguamento alle nuove condizioni ».

BALCANI — Si è constatato che i rapporti fra i paesi balcanici sono migliorati e che ciò, tra l'altro, ha contribuito allo sviluppo dei rapporti della Grecia e della Jugoslavia con gli altri paesi della stessa regione.

Per quanto riguarda i rapporti bilaterali fra la Grecia e la Jugoslavia è stata decisa la costituzione di un comitato interministeriale che dovrà occuparsi dello sviluppo della collaborazione nei campi economico, tecnico, culturale e del turismo.

Dopo la firma del documento, nel palazzo del governo di Novi Beograd, il Presidente del Consiglio greco Papandreou ha tenuto una rapida conferenza stampa nel corso della quale si è dichiarato soddisfatto per i risultati dei colloqui, ha detto che essi serviranno allo sviluppo della tradizionale amicizia tra i due popoli e ha ribadito che per Cipro il governo greco chiede solo l'applicazione dei principii stabiliti nella carta dell'ONU, cioè indipendenza, integrità territoriale e autodeterminazione.

f. m.

Praga

Partito e sindacati nella nuova pianificazione

Dal nostro corrispondente

PRAGA, 4.

Il ruolo del partito — che in Cecoslovacchia è una grande organizzazione di massa — e dei sindacati, con i loro quattro milioni di iscritti, quasi un terzo di tutta la popolazione, è destinato ad aumentare con l'applicazione del nuovo sistema di direzione e di pianificazione, che come si sa, aumenterà la responsabilità e la partecipazione delle unità produttive e dei singoli lavoratori in tutto l'andamento della vita economica del paese.

Sui nuovi compiti del partito e dei sindacati si soffermano, appunto, i documenti elaborati dalla recente sessione del Comitato Centrale, che il Rude Pravo pubblica in questi giorni. Il Partito dovrà rafforzare la sua funzione dirigente, evitando la tendenza a sostituire gli organismi statali ed economici, allargando i contatti politici con le masse, combattendo fra i lavoratori le illusioni e gli eccessivi ottimismi, che l'introduzione del nuovo sistema economico potrebbe suscitare: ci aspettano ancora anni duri, ha affermato nel suo rapporto il compagno Hendrych, membro della segreteria, e il sistema, per quanto perfetto possa essere, non è mai capace di risolvere tutto. Al contrario, si devono mobilitare le forze del partito contro le eventuali conseguenze negative, sia pure necessarie, che si potranno manifestare da principio con l'introduzione delle nuove forme di direzione.

Quanto ai sindacati, anche qui l'accento è posto sul maggiore ruolo che l'organizzazione dei lavoratori dovrà giocare nella direzione del paese, con l'introduzione di un sistema in cui decisiva diviene l'iniziativa e la responsabilità dei singoli: senza che per questo venga dimenticato il compito fondamentale dei sindacati in difesa degli interessi dei lavoratori. La risoluzione del Comitato Centrale pubblicata oggi, contiene una serie di proposte per un programma generale dei sindacati, che inserisca l'iniziativa dei lavoratori nella attività di direzione economico-politica della società. Questo programma dovrebbe basarsi sui seguenti punti: aumento della redditività del lavoro e della qualificazione tecnica e culturale dei lavoratori, accorciamento dell'orario di lavoro con la introduzione della settimana di cinque giorni: particolari misure in favore delle donne lavoratrici, miglioramento dei trasporti dai luoghi di abitazione ai luoghi di lavoro, miglioramento degli ambienti di lavoro e delle norme di sicurezza.

La risoluzione propone pure la creazione di comitati di produzione in ogni fabbrica, sotto la direzione degli organismi sindacali, con il compito di intervenire nei piani di sviluppo dell'azienda.

Vera Vegetti

Herter attacca il MEC sui problemi agricoli

AMSTERDAM, 4

In contrasto con le affermazioni ottimistiche che erano state fatte nei giorni scorsi a Bruxelles in occasione della riunione del consiglio dei ministri del MEC, il negoziatore americano per il Kennedy Round ed ex segretario di Stato, Christian Herter, ha ammesso nel corso di una conferenza ad Amsterdam, in forma polemica e risentita, che le posizioni USA e quelle dei « sei » divergono tuttora in modo sostanziale sulle questioni agricole. Herter ha sostenuto che anche per quanto riguarda gli scambi di prodotti agricoli « possono e debbono esserci riduzioni significative, e non il mantenimento o l'aumento degli attuali livelli dei sostegni » ai produttori. Tale posizione è direttamente opposta a quella dei « sei » — ribadita nella stessa sede da Hallstein, presidente del MEC — che congela per tre anni il sistema di « sostegni » alla produzione attualmente in uso.

Herter del resto ha allargato la polemica ai termini politici generali, ha attaccato De Gaulle senza nominarlo, e ha sostenuto fino in fondo la tesi che pone la NATO alla base dei rapporti politici ed economici fra i paesi occidentali. Si è lagnato dei sentimenti ostili degli europei verso gli USA: « Più gli europei dicono *yankee, go home*, più gli americani sono tentati di farlo davvero ». L'esistenza di una profonda divergenza fra USA e MEC, che Herter, da due settimane in Europa, non è riuscito ad attenuare, è confermata dalla notizia, diffusa oggi che Hubert Humphrey, vice presidente USA, interverrà personalmente.

ASSICURATI ANCHE TU

OGNI GIORNO

la continuità dell'informazione aggiornata, veritiera e rispondente agli interessi dei lavoratori

abbonandoti a

l'Unità