

Da martedì dibattito al Senato

Per l'agricoltura enti burocratici, propone il governo

Si tenta di istituzionalizzare un sistema di programmazione alla rovescia: lo Stato paga (2.750 miliardi in 5 anni) e gli agrari disporranno a loro piacimento

Martedì comincerà al Senato la discussione sul progetto di legge per gli enti di sviluppo in agricoltura. Dopo una lunga e tortuosa battaglia parlamentare, svoltasi in Commissione, il progetto governativo arriva al dibattito generale trasformato rispetto alla formulazione originaria in «voto» di quei contenuti che i sindacati, e le forze democratiche legate agli interessi dei lavoratori della terra, volevano dargli.

In quattro punti fondamentali il progetto governativo si allontana dalle richieste dei lavoratori: 1) non prevede che gli enti vengano costituiti in tutto il Paese ed opera di limitazioni fra una regione e l'altra, prive di qualsiasi giustificazione; 2) la «sfera di competenza solo in alcuni casi potrà coincidere con la regione; il delitto costituzionale che imporrebbe un preciso riferimento ai poteri regionali in materia agricola, viene eluso; 3) gli enti così configurati vengono negati, in qualsiasi modo, poteri per agire sulla struttura fondiaria, sia nel senso indicato dal progetto della Cisl (intervento contro proprietari inadempienti alle migliorie) sia nel senso, più ampio, indicato nel progetto della Cgil; 4) gli organi degli enti rimangono di natura burocratica, privi di qualsiasi collegamento con comuni o provincie (a livello di zona) e di partecipazione di rappresentanza politica locali a livello dirigenziale.

«Per esserlo quanto aiutato, il progetto ora presentato è in via alla proprietà terrena che — incoraggiata dai continui cedimenti del governo — chiede ora una resa senza condizioni. I liberali, che sono alla testa di questa offensiva, hanno il loro merito: hanno irritato l'iniziativa delle visite compiute dalla Commissione agricoltura del Senato allo scopo di riforma agraria. Ai essi la realtà delle campagne poco interessa, poiché «sentono sicuro il potere nazionale ancora il «gruppo di pressione» bonomiano e la destra della Dc, facendo ingoiare al Psi e ai sindacalisti» della Cisl, anche questo esposto.

Il gruppo comunista parteciperà al dibattito sostenendo una linea che già ha avuto ampia motivazione nella relazione di minoranza presentata dal sen. Cipolla. La relazione rileva, anzitutto, che un governo «lesivo sia dell'interesse nazionale che dell'agricoltura», consentirebbe all'attuazione dell'attuazione del MEC. Dovrebbe farsi promotore di una ardita politica di riforme nell'agricoltura italiana, certamente in stato d'infirmità — per le sue strutture arretrate — rispetto agli altri paesi europei.

Che cosa dicono, invece, i recenti progetti di «Piano» quinquennale e il progetto di rinnovo della Cassa per il Mezzogiorno? Da un lato si tocca sulle strutture — comprendendo implicitamente una

Operai e studenti uniti per la SIRMA di Mestre

Marcia popolare per impedire i licenziamenti



PORTO MARGHERA — La «marcia di solidarietà» si è conclusa davanti ai cancelli della SIRMA occupata.

Dal nostro inviato
MESTRE, 20. Per quattro chilometri hanno marciato lentamente, cantando, lanciando slogan, soffiando nei fischietti: migliaia di persone, quattro o cinquecento, forse di più. Operai di Mestre e di Marghera, studenti dell'Istituto di architettura, e di Ca' Foscarini, giovani del PCI, del PSI, del PSIUP, del PRI, parlamentari e dirigenti sindacali, artisti e intellettuali veneziani, donne, familiari degli operai che da cinque giorni occupano i due stabilimenti SIRMA di Porto Marghera. Un corteo acceso, vibrante, carico di entusiasmo.

Hanno marciato lungo il Corso del Popolo di Mestre, su calcevia che divide la città dal grande agglomerato delle fabbriche di Marghera. Poi, quando sono entrati nella cittadella operaia, nel paesaggio allucinate fatto delle strutture estratte degli stabilimenti chimici della montagna di carbone, dei fili gialli in ferro rovente, che salgono ininterrottamente dalle ciminiere, tutti istintivamente hanno accelerato la marcia. Le ciminiere, in più serrate, il grido ritmato — SIRMA, SIRMA! —, e — SIRMA SI FIAT NO! — è salito progressivamente di tono, diventando quasi rabbiato.

In distanza si sono cominciate a vedere delle tute blu, un grande striscione («Aiutateci e resisteremo»), una bandiera. Erano gli operai asseragliati nella fabbrica che attendevano, impazienti, con gli occhi lucidi dalla commozione, aggrappati al cancello e ammucchiati sul tetto della portineria. Alle tre, tutti in testa al corteo, si sono quasi messi a correre, mentre scoppiavano gli applausi. Applaudivano gli operai dietro il cancello dello stabilimento occupato, applaudivano quelli che erano venuti a manifestare la loro adesione alla lotta alla fabbrica di Mestre. Quelle tute blu e quelle bandiere sono andate avanti, un'ala di un cartello di protesta, un cartello di protesta, un cartello di protesta, un cartello di protesta, un cartello di protesta.

La protesta, che si iscrive nel quadro del generale aumento delle tariffe dei trasporti stata motivata, in una dichiarazione del gen. Felice Santini, direttore generale dell'aviazione civile, con il «progressivo ammodernamento della flotta» e con l'«adeguamento delle retribuzioni del personale». Il generale Santini si è preoccupato di minimizzare l'incidenza dell'eventuale provvedimento sostenendo che il traffico non vedrebbe soppressa negli altri mezzi di trasporto.

Verso la lotta ventimila ferroviari

Lo sciopero avverrà il 2 aprile - Risolta la vertenza degli elettrici - Domani riunione dei sindacati per la gomma - Incontro con il governo per la Carbosarda - Martedì sciopero dei mangimisti

Ventimila ferroviari si sono mossi di nuovo in lotta per 48 ore. In un comunicato, i lavoratori hanno chiesto un nuovo contratto, le trattative per la soluzione della vertenza dei mangimisti zootecnici per il nuovo contratto. Le trattative per la soluzione della vertenza dei mangimisti zootecnici per il nuovo contratto. Le trattative per la soluzione della vertenza dei mangimisti zootecnici per il nuovo contratto.

REUMATISMI ARTRITI - SCIATICHE

CURA PESCE

Rinverzimento

Sondri Raffello Pescantina (Verona)

ALIMENTARISTI — Mar

TRASPORTI

Il futuro è già cominciato ma non per quelli pubblici

Il «grande ritorno» al mezzo pubblico

Le zone centrali delle città minacciate di paralisi - Il consumo di spazio dell'auto: 22 volte maggiore degli autobus, 30 volte maggiore dei tram - In America si è rinunciato alle folli spese per il trasporto privato, per costruire ferrovie urbane e interurbane - Il tram soppresso torna in auge

Dalla nostra redazione MILANO, marzo. L'aumento delle tariffe del trasporto pubblico, chiesto in alcune città come Roma e Milano, o minacciato come a Napoli, ha portato a un punto di estrema tensione la questione dei trasporti urbani. Eppure è un fatto acquisito che l'aumento delle tariffe non risana i deficit, ma li aggrava, perché allontana altri viaggiatori dal trasporto pubblico, e in definitiva favorisce la motorizzazione privata. Aumenterà così la congestione del traffico, diminuirà ulteriormente la velocità commerciale dei mezzi di trasporto. L'aumento è dunque una scelta che annulla, con un colpo di spugna, le vere cause dei deficit delle aziende e invece il contrastare i lavoratori, chi ritiene che attraverso l'auto può meglio soddisfare le sue esigenze di trasferimento, sfuggire al mezzo pubblico, divenuto lento, disagiato, infrequente e anche costoso dato l'irrationalità dei collegamenti.

pressione degradando sempre più il trasporto pubblico a «trasporto dei poveri», a trasporto di seconda classe. Eppure è proprio dal paese più motorizzato del mondo, gli Stati Uniti, che ci viene un prezioso insegnamento. Nelle grandi metropoli statunitensi gli amministratori hanno profuso migliaia di miliardi per costruire autostrade urbane, in omaggio al «buco sacro della religione americana», ma ora si sono dovuti arrendere. Ogni nuova autostrada costruita per diminuire la congestione, ha richiamato nuovo traffico, sufficiente a creare nuove congestioni. Il caso limite è quello di San Francisco e delle sue città satelliti, dove recentemente i cittadini sono giunti alla decisione di tassare se stessi per creare un nuovo sistema di ferrovie interurbane. A Los Angeles, dopo folli investimenti in autostrade urbane, visto che il problema era irrisolvibile, si è dato inizio alla costruzione di una rete di ferrovie locali, con «terminal» collegati ai parcheggi. A New York nella zona centrale è praticamente vietata la sosta dei mezzi privati. E così a Chicago. Ma lo stesso accade in Europa. A Rotterdam e a Stoccolma i piani regolatori impedirono la circolazione privata all'interno della città. Ma ciò che è ancor più clamoroso è il «grande ritorno» al tram, ripristinato, là dove era stato abolito a favore degli autobus, in alcune città come Zurigo e Vienna. Il bistrotto tram si rivela il mezzo tecnologicamente più avanzato, dal punto di vista dei costi, dello stabilimento che consuma. Più di un metro quadro di superficie per passeggero. Dove non esiste metro dove un metro è insufficiente, il tram si rivela il mezzo di trasporto più efficiente. Da noi invece un «sacro furore» spinge all'abolizione di tante linee tramviarie quanto più possibile. Nel migliore dei casi per «decongestionare il traffico», più scientemente per sostituire la gomma alla ruota. Intanto i deficit delle aziende aumentano paurosamente, e certi amministratori non sanno fare di meglio che proporre aumenti di tariffe.

La priorità e la socialità del servizio pubblico non lasciano spazio ad altre scelte che non siano a suo favore. E non è che mangiamo avvertimenti in proposito. Nella relazione della Commissione costituita di Milano, alla quale hanno contribuito rappresentanti di tutti i partiti, per lo studio del problema dei trasporti pubblici — che ha completato i suoi lavori nel '62 — si legge: «Si può riconoscere al libero cittadino una completa libertà di scelta del mezzo di trasporto ed assegnare alente pubblico l'unico compito di provvedere alle strutture necessarie per il soddisfacimento di queste scelte individuali. In questo caso dovremo vedere un grande aumento della motorizzazione privata con conseguenti costi maggiori dell'auto (in termini di reddito... e se si vorrà evitare una sua completa paralisi del traffico, la città e il suo sistema stradale dovranno essere profondamente trasformati. Ne sono necessari i costi derivanti dalla completa trasformazione di una città con secoli di vita e si potrebbe dire, sia pure paradossalmente, la distruzione della zona centrale della città stessa, almeno nei termini quali noi li conosciamo, per permettere i movimenti e le soste di strumenti sempre meno adatti all'uso nell'ambito di grandi città».

tanta la sosta dei mezzi privati. E così a Chicago. Ma lo stesso accade in Europa. A Rotterdam e a Stoccolma i piani regolatori impedirono la circolazione privata all'interno della città. Ma ciò che è ancor più clamoroso è il «grande ritorno» al tram, ripristinato, là dove era stato abolito a favore degli autobus, in alcune città come Zurigo e Vienna. Il bistrotto tram si rivela il mezzo tecnologicamente più avanzato, dal punto di vista dei costi, dello stabilimento che consuma. Più di un metro quadro di superficie per passeggero. Dove non esiste metro dove un metro è insufficiente, il tram si rivela il mezzo di trasporto più efficiente. Da noi invece un «sacro furore» spinge all'abolizione di tante linee tramviarie quanto più possibile. Nel migliore dei casi per «decongestionare il traffico», più scientemente per sostituire la gomma alla ruota. Intanto i deficit delle aziende aumentano paurosamente, e certi amministratori non sanno fare di meglio che proporre aumenti di tariffe.

Romolo Galimberti

Contro il disegno di legge Mariotti

I dentisti minacciano uno sciopero nazionale

I medici dentisti, i professori universitari degli istituti odontoiatrici e i loro allievi minacciano uno sciopero nazionale se il disegno di legge Mariotti, concernente la «disciplina dell'arte ausiliaria dell'odontotecnico» verrà approvato. Questo è scaturito dalla conferenza stampa che ieri sera ha tenuto il prof. Benaglio, direttore dell'Istituto odontoiatrico della Università di Roma e presidente dell'Associazione dei medici dentisti italiani. L'agitazione dei dentisti è iniziata, come è noto, non appena il ministro Mariotti ha presentato un disegno di legge il cui art. 12, che costituisce il fulcro di tutto lo schema, afferma che «gli odontotecnici possono compiere sul paziente, il cui cavore è stato in precedenza preparato, sotto il controllo del medico chirurgo o dell'abilitato alto esercizio dell'odontoiatria».

Gli ospedalieri pronti allo sciopero

Le disposizioni che il ministro della Sanità, di concerto con quello del Lavoro e dell'Interno ha emanato agli organi periferici per il congelamento delle retribuzioni del personale ospedaliero, sono state denunciate come un palese abuso di potere nei confronti dell'autonomia contrattuale del settore della Federazione dipendenti ospedalieri aderenti alla Cgil. In un comunicato della Federazione le direttive emanate sono giudicate «lesive sia dell'interesse nazionale che dell'interesse dei lavoratori», mortificante le aspettative dei dipendenti degli ospedali proprio nei momenti in cui tendono a essere risolte, tramite una nuova tematica sindacale e rivendicativa articolata, un nuovo rassetto delle strutture, la riforma dei servizi ospedalieri, nonché la riqualificazione professionale della categoria con nuovi ordinamenti democratici.

La Federazione enti locali ed ospedalieri, nel respingere l'illegitima posizione e decisione dei ministri della Sanità, del Lavoro e dell'Interno, ha chiamato i lavoratori degli ospedali a mobilitarsi intorno ai sindacati per rispondere nel modo più energico alla minaccia di vedere soppressa negli altri mezzi di trasporto.

Aumentano anche le tariffe aeree

E' probabile che dal primo aprile le tariffe dei servizi aerei vengano aumentate del 10 per cento. Una richiesta in tal senso è stata presentata al governo da parte dell'Aspettorato generale dell'aviazione civile.

La proposta, che si iscrive nel quadro del generale aumento delle tariffe dei trasporti stata motivata, in una dichiarazione del gen. Felice Santini, direttore generale dell'aviazione civile, con il «progressivo ammodernamento della flotta» e con l'«adeguamento delle retribuzioni del personale». Il generale Santini si è preoccupato di minimizzare l'incidenza dell'eventuale provvedimento sostenendo che il traffico non vedrebbe soppressa negli altri mezzi di trasporto.

Riposate!... Il bucato si fa da sé. Basta possedere una **DOMEX SUPERAUTOMATICA**

La superautomatica che fa tutto da sé, ed assicura un bucato perfetto. Solida, robusta, moderna, la DOMEX è fatta per restare molti anni al vostro servizio e con vostra piena soddisfazione. Infiniti programmi di lavaggio per qualsiasi tessuto, anche il più delicato.

MOD. L4 per Kg. 4 di biancheria asciutta.
MOD. L6 per Kg. 6 di biancheria asciutta.

un acquisto fatto per la sicurezza e per il tempo!

TELEFUNKEN