Forte risposta alle gravi posizioni del padronato

SCIOPERI ALLA FIAT

Trattative interrotte con Olivetti, Snia e Aeritalia

Massicce astensioni nel monopolio mentre martedì inizia il confronto al ministero Giovedì coordinamento per l'Olivetti - I pesanti piani di ristrutturazione della SNIA

Dalla nostra redazione

TORINO, 1

Oltre ottantamila lavoratori hanno incrociato le braccia oggi all'interno degli stabilimenti Fiat torinesi, facendo registrare una partecipazione agli scioperi articolati, in programma per la vertenza di gruppo, quale si era avuta finora soltanto nell'ultima fase della lotta contrattuale. Infatti hanno scioperato al 98 100 per cento i ventimila operai della Meccanica ed i seimila delle fonderie di Mirafiori, i ventimila di Rivalta, i novemila dell'Osa-Lingotto ed i seimila della Spa Stura, quelli della Materferro, della Sot e delle Fonderie di Borgaretto; al 95% i settemila operai delle Ferriere ed i novemila delle Presse di Mirafiori. Durante le fermate, di due o tre ore, talvolta intervallate con periodi di lavoro, si sono svolti ordinati cortei nelle officine. Anche alla Fiat Metalli, una delle più piccole fabbriche del monopolio con 450 operai, vi sono stati scioperi massicci contro l'annunciato licenziamento per rappresaglia di due delegati.

In altre fabbriche, come la Carrozzeria di Mirafiori, si sono riuniti i consigli dei delegati per decidere l'articolazione degli scioperi nella prossima settimana.

Ancora una volta va segnalata l'altissima partecipazione alle lotte dei tecnici e degli impiegati.

Questo massiccio sviluppo delle lotte alla Fiat è il miglior auspicio per le trattative che riprenderanno martedì mattina a Roma con la mediazione del ministro del lavoro. Da parte sindacale è già stato ripetutamente affermato che lo spostamento della sede del negoziato, chiesta dalla Fiat, non avrà in alcun caso effetti «riduttivi» sulle richieste della piattaforma rivendicativa.

OLIVETTI — La segreteria nazionale della FLM ed il coordinamento nazionale del gruppo Olivetti hanno deciso questa sera di interrompere le trattative per la vertenza di gruppo dei 32.000 lavoratori Olivetti di tutta Italia, di fronte alle gravi ed inaccettabili posizioni espresse dall'azienda nell'incontro odierno. In un comunicato sindacale viene denunciato che l'Olivetti non ha presentato nessuna proposta nuova per lo sviluppo dell'occupazione nel Mezzogiorno, il potenziamento delle officine controllo numerico e della ricerca e sviluppo, il blocco delle produzioni date all'esterno. «Dalle risposte dell'Olivetti — dice la FLM — non emergono scelte di sviluppo, se non legate ad un maggiore sfruttamento dei lavoratori». Con tutta una serie di «no» di fatto l'Olivetti ha risposto alle richieste sulla perequazione salariale, la riduzione del prezzo della mensa, l'introduzione di un premio orario, la generalizzazione del premio di qualità, un maggior impegno nel campo dei servizi sociali, le ferie ed i diritti sindacali.

Giovedì 7 marzo si terrà a Torino una conferenza nazionale dei delegati Olivetti, ed in quella sede saranno decise intensificazioni della lotta. Oggi intanto vi sono stati scioperi compattissimi negli stabilimenti Olivetti.

SNIA — Si sono rotte, giovedì sera, le trattative per la vertenza del gruppo Snia. I lavoratori hanno presentato nei mesi scorsi una piattaforma rivendicativa per investimenti nel Sud, nuova organizzazione del lavoro, aumenti salariali: obiettivi comuni a tutte le vertenze aperte nei grandi gruppi chimici. Dopo due giorni di discussione l'atteggiamento gravissimo della azienda ha determinato la rottura del negoziato. La Snia infatti si è presentata al tavolo con un piano di ristrutturazione che significa in pratica la chiusura di tutti gli stabilimenti Viscosa (che occupano attualmente 4 mila lavoratori) senza offrire alcuna garanzia per l'occupazione di queste fabbriche e senza prospettive di sviluppo per le altre fabbriche e in particolare per quelle del Mezzogiorno. Nello stesso tempo i rappresentanti dell'azienda hanno espresso un netto rifiuto sugli obiettivi della riduzione dell'orario di lavoro, della riorganizzazione dei premi di produzione e del loro aumento. La delegazione dei lavoratori ha quindi deciso di rispondere con la lotta: 12 ore entro il 16 marzo (come stabilito d'altronde per tutti gli altri lavoratori chimici impegnati in vertenze di gruppo) e iniziative di coordinamento con altre fabbriche, con altre categorie, con il territorio, con le forze politiche.

AERITALIA — 18 ore di sciopero da effettuarsi entro il 24 marzo, con una giornata di lotta nazionale e un'assemblea aperta da realizzarsi nel Sud: questo il programma di iniziative deciso dalla segreteria della FLM e dal coordinamento del gruppo Aeritalia, a conclusione dell'incontro, sostanzialmente negativo, svoltosi ieri a Roma. La direzione non ha saputo dare alcuna garanzia sui mille nuovi posti di lavoro nello stabilimento di Foggia, pur in presenza di una precisa indicazione del Cipe. D'altronde l'Aeritalia condiziona il proprio piano di sviluppo alla prosecuzione delle commesse pubbliche per aerei militari, mentre per quanto riguarda gli aerei civili non esiste alcuna prospettiva certa. La FLM chiederà un confronto con il ministro delle Partecipazioni statali per verificare la volontà politica di uno sviluppo dell'Aeritalia. Per quanto riguarda gli altri punti della piattaforma la posizione dell'azienda è stata sostanzialmente insoddisfacente

CEMENTIR — Si è svolto ieri a Roma l'incontro fra i delegati del gruppo Cementir e Asap-Anic. Il dibattito ha messo in evidenza la tendenza monopolistica nel settore, l'attacco ai livelli di occupazione e il tentativo di svuotare la vertenza dei suoi contenuti principali. In relazione poi alla mancata convocazione da parte del ministro per un esame della situazione nelle aziende a Partecipazione statale del settore cemento, la Federazione lavoratori delle costruzioni (FLC) ha proclamato 12 ore di sciopero nelle aziende Cementir e Asap Anic da realizzarsi entro il 15 marzo. Si apre così formalmente la vertenza, la cui piattaforma rivendicativa punta sull'aumento degli organici, la classificazione unica, il miglioramento dell'ambiente, la riduzione dell'orario, gli appalti.

ALFA — Forti scioperi quotidiani all'Alfa Romeo di Milano e di Arese — come del resto a Napoli — per la vertenza relativa a investimenti nel Mezzogiorno, organizzazione del lavoro, salario, contributi della azienda per risolvere importanti problemi sociali, quali i trasporti. Importanti iniziative sono in programma per i prossimi giorni e verranno illustrate in una conferenza stampa indetta per lunedì alle 11, presso la sede della CISL in via Tadino. E' in cantiere ad esempio una manifestazione presso la Regione lombarda, sui problemi sociali e una «assemblea aperta» alle forze politiche.

Aperto ieri a Bologna

Convegno del PSI sull'agricoltura

La relazione di Avolio - Presente una delegazione del PCI, guidata dal compagno Macaluso - Oggi le conclusioni

Dalla nostra redazione

BOLOGNA, 1.

Alla presenza di circa 500 delegati, si è aperto stamane a Bologna il convegno nazionale del PSI sui problemi dell'agricoltura. I lavori sono stati aperti dalla relazione dell'on. Giuseppe Avolio, responsabile nazionale della sezione agraria; le conclusioni saranno tratte domani, dal segretario del PSI onorevole De Martino.

Al convegno è presente una delegazione del nostro partito, composta dai compagni Emanuele Macaluso, Marangoni, Fioravanti, Gombi, D'Attorre; presente anche l'assessore regionale emiliano-romagnolo all'agricoltura, Emilio Severi.

La particolare rilevanza del convegno è data dalla situazione politica ed economica in cui il paese si trova, dal pericolo di una crisi della coalizione di centro sinistra che i socialisti respingono, dalla centralità del problema agrario nelle prospettive di sviluppo anche democratico del paese.

Questi temi sono stati alla base della relazione svolta da Avolio, e di gran parte degli interventi nel corso della prima giornata di dibattito (tra gli altri ha parlato il sottosegretario all'agricoltura Salvatore). Avolio ha esordito con un'ampia analisi della situazione nazionale ed internazionale, facendo emergere le cause dell'attuale crisi ed indicando l'agricoltura (il rapporto con l'industria, l'unità contadina, la crescita del movimento di lotta) quale punto nodale di una politica di ripresa economica e sociale. Il PSI è favorevole a provvedimenti di pronto intervento che affrontino le questioni più urgenti e coi quali si possa imprimere una svolta radicale a tutta la politica agraria: fondo nazionale straordinario per le regioni al fine di consentire l'emanazione di provvedimenti eccezionali: integrazioni di reddito ai coltivatori diretti (zootecnia, bieticoltura, cerealicoltura): controllo dei prezzi dei mezzi tecnici: agevolazioni per il credito a basso tasso.

Se il convegno — come ha detto lo stesso Avolio — ha lo scopo di ribadire queste proposte socialiste per un nuovo corso di politica economica, appare giustificata l'attenzione prestata alla particolare situazione politica. In proposito Avolio ha giudicato in termini assai critici la politica «deflattiva» del governo e le dimissioni di La Malfa, un gesto «avventato e irresponsabile», che rischia di vanificare gli sforzi delle componenti più avanzate del governo per misure che possano migliorare le condizioni dei lavoratori.

r. s.

Manifestazione dei contadini a Campobasso

CAMPOBASSO, 1

Dopo il successo registrato in tutta la regione dello sciopero generale del 27, continua la lotta dei lavoratori della terra.

Si è svolta ieri a Campobasso una forte manifestazione di coltivatori e produttori di formalmente la vertenza, la cui piattaforma rivendicativa punta sull'aumento degli organici, la classificazione unica, il miglioramento dell'ambiente, la riduzione dell'orario, gli appalti, organizzata dall'Alleanza contadini per imporre il rispetto del prezzo del latte alla stalla di L. 133 più Iva già stabilito con decreto prefettizio. Il prezzo del latte al consumo è stato di recente portato a 200 lire, ma gli industriali hanno scandalosamente continuato a pagare ai coltivatori solo 95 100 lire.

I coltivatori chiedono inoltre: l'immediato pagamento dell'integrazione del grano e dell'olio, un indennizzo dei danni provocati dalle calamità atmosferiche; lo stanziamento immediato per l'anno 1974 da parte della Regione di due miliardi per sostenere la zootecnia, settore indispensabile per lo sviluppo dell'agricoltura e dell'economia molisana; lo snellimento delle procedure burocratiche onde ottenere le integrazioni comunitarie e per tutte le altre pratiche.

E' intervenuto alla manifestazione il compagno Bolella della Alleanza nazionale.

LA NOSTRA ECONOMIA DEVE POTER CONTARE SU QUESTO SETTORE

Necessario allo sviluppo del Paese il rilancio della flotta pubblica

Tutte le navi italiane rimarranno ferme fra il 5 e il 16 marzo contro la minacciata liquidazione dell'armamento statale — Le alternative all'assurdo «piano Lupis» — Nuovi orizzonti per il trasporto passeggeri — Le chiare indicazioni del nostro partito

Dalla nostra redazione

GENOVA, 1

Si fermano da martedì prossimo tutte le navi italiane in ogni parte del mondo. Lo sciopero è stato deciso dai sindacati nel quadro di una vasta mobilitazione sindacale e politica per una nuova politica marinara.

Il futuro della flotta pubblica è oggi al centro di un vasto scontro. Se ne discute alla commissione trasporti del Senato, dove è cominciato l'esame del disegno di legge sulla ristrutturazione della Finmare, la finanziaria dell'IRI alla quale fanno capo le quattro società d'armamento che gestiscono le linee di navigazione definite di preminente interesse nazionale: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia. Terreno di scontro-confronto fra le opposte tesi è il ruolo, l'importanza della flotta pubblica in una economia come quella italiana i cui approvvigionamenti di materie prime sono assicurati prevalentemente via mare. Si tratta di decidere se, come si proponeva l'ex ministro Lupis (e chi stava dietro di lui), la Finmare deve restare la cenerentola della Marina mercantile italiana, relegata ai margini dei traffici internazionali, o se invece le deve essere affidato il ruolo che le è proprio, vale a dire di traino, di promozione di un'attività che è fondamentale per la nostra economia. Basata com'è su un'industria di trasformazione.

Qual è oggi la consistenza della flotta Finmare? 700 mila tonnellate di naviglio — cioè l'8,5 per cento della flotta italiana — 24 navi passeggeri in servizio sulle linee internazionali, 15 passeggere per il collegamento con le isole e 6 su linee «locali», 45 navi da carico. Ebbene, la gran parte di questa flotta è o tecnologicamente superata, vecchia, incapace di reggere la concorrenza, oppure è inidonea, non più rispondente alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e che deve fare i conti con nuove realtà. Lo sviluppo del trasporto aereo, ad esempio. Ciò nonostante, quando i segni di questa nuova realtà già si mostravano in tutta evidenza, alla Finmare (e nel governo) continuarono a prevalere i vecchi orientamenti. Negli stessi anni in cui cominciava il declino dei grandi transatlantici, la finanziaria di stato puntava sulla costruzione di due supercolossi, la «Michelangelo» e la «Raffaello». Impostate nel '60 vennero consegnate quattro anni dopo. Dovevano essere due turbonavi da 30 mila tonnellate ma, anche questa volta, prevalse il concetto del «colossale», della grande nave di prestigio; giocarono, in questo senso, la miopia dei massimi dirigenti della Finmare, gli orientamenti della Fincantieri, le pressioni di determinate forze politiche, cosicché dai cantieri navali di Sestri Ponente e Monfalcone nel 1964 uscirono due giganti del mare da 46 mila tonnellate, due ammiraglie, snelle ed eleganti, così come erano concepibili al principio del secolo, lussuose e ricche di opere d'arte ma nettamente superate, con le loro tre classi (quando già si era affermata la nave passeggeri a classe unica).

Mentre le marinerie di tutto il mondo si adeguavano alle crescenti esigenze dei traffici ed all'impetuoso sviluppo tecnologico, ancora nell'estate del '72 il presidente dell'IRI Petrilli scoprì che l'economia marittima era un settore in declino e che, quindi, gli investimenti dovevano essere dirottati altrove. Convinto di questa cervellotica «verità» doveva essere anche l'allora ministro della Marina mercantile, il socialdemocratico Giuseppe Lupis, il quale elaborò e presentò all'approvazione del gabinetto Andreotti un disegno di legge sulla ristrutturazione della Finmare che contemplava il disarmo della flotta passeggeri, particolarmente di quella transoceanica e fissava un preciso punto di scadenza: 5 anni. Come contropartita prospettava la costruzione di 36 navi da carico ma, per questa seconda parte, non indicava alcuna data di attuazione né le fonti di finanziamento. Di fatto Lupis proponeva la smobilitazione della flotta pubblica o, quanto meno, una sua ulteriore emarginazione. «Questa logica deve essere completamente ribaltata — affermava nel maggio dello scorso anno il segretario regionale ligure del PCI Angelo Carossino —, è indispensabile attuare una modifica nella politica degli investimenti, è necessario rovesciare il rapporto oggi esistente tra gli stanziamenti per i porti, la flotta ed i cantieri da una parte e le autostrade dall'altra. E' questa, a nostro giudizio, una delle scelte qualificanti da compiere, uno dei nodi da sciogliere se si vuole davvero far uscire il paese dalla grave crisi economica che attraversa, avviarlo ad una ripresa che non sia asfittica e precaria ma che si fondi sull'aumento della produttività e dell'efficienza del sistema economico nazionale».

Tuttavia, grazie all'azione ed all'impegno del PCI nel paese ed in Parlamento ed alle lotte operaie (dei marittimi, dei portuali e dei metalmeccanici in primo luogo) s'è verificata una larga convergenza di forze politiche a sostegno degli emendamenti presentati alla legge Lupis. E' acquisito, intanto, il principio secondo cui il ridimensionamento della flotta passeggeri transoceanica deve avvenire gradualmente e contestualmente all'entrata in esercizio di navi nuove, tecnologicamente avanzate, che segnino in maniera sempre più marcata la presenza della flotta pubblica nel trasporto merci.

Per quanto riguarda le prospettive del settore merci vengono sottolineate tre linee di impegno: 1) il carico di linea (promozionale ai fini dell'esportazione) vuole una flotta specializzata: porta containers, porta chiatte e navi tradizionali moderne, a tecnologia avanzata; 2) una forte presenza nel trasporto merci di massa (cisterne e porta rinfuse); 3) navi specializzate per il trasporto di merci particolari (metaniere e frigorifere)

Qui può e deve giocare un ruolo traente la Finmare, trasformandola, rendendola efficiente e capace di soddisfare le esigenze del paese, del suo sviluppo economico e sociale. Partendo da queste valutazioni gli emendamenti proposti alla legge sulla ristrutturazione della flotta pubblica indicano la necessità di costruire 600 mila tonnellate di naviglio specializzato (per crociere di massa, traghetti, da carico di linea specializzata), e di venti navi per carichi di massa per due milioni di tonnellate.

E' nell'alveo di queste indicazioni, e come misura immediata, che è stato chiesto all'Italcantieri di cedere alla Finmare tutte le navi in costruzione in conto cantiere. Si tratterebbe — secondo stime attendibili — di dieci unità.

Giuseppe Tacconi

Si ripete in molti centri dell'Emilia Romagna lo spettacolo di colonne di camion che trasportano in magazzino la frutta invenduta

Da Ferrara un'altra prova della crisi dell'agricoltura

TONNELLATE DI PERE E DI MELE FATTE MARCIRE IN FRIGORIFERO

Una montagna di ottima frutta giace invenduta nei magazzini dell'Emilia - Romagna Dichiarato per l'ennesima volta lo stato di «crisi grave» — L'AIMA ritira il prodotto e lo avvia alla distillazione in alcool — Alcune proposte per evitare la distruzione

Dal nostro corrispondente

FERRARA, 1.

Una colossale montagna di pere e di mele giace ancora invenduta nei magazzini frigoriferi delle province di Ferrara, Bologna, Forlì, Ravenna e Modena. Secondo i dati ufficiali, rilevati da una pubblicazione della Camera di commercio ferrarese, alla data del 31 gennaio i quantitativi giacenti erano precisamente i seguenti: *mele* 2 milioni 557.595 quintali (1.885.730 quintali nel 1973); *pere* 2 milioni 969 830 quintali (1 milione 937.460 quintali nel 1973). Tra le qualità, spiccano le mele «Imperatore» (836.000 quintali), «Stark Delicious» (513.000 quintali) e «Golden Delicious» (624.000 quintali) e la pera «Passa Crassana» (ben 2 milioni e 500.000 quintali).

A poco più di un mese di distanza, purtroppo, le cose non risultano sostanzialmente mutate. «Siamo — ci ha spiegato un esperto ferrarese di problemi frutticoli — ad un punto cruciale per quanto riguarda i limiti tollerabili di conservazione nei frigoriferi. Non appena la stagione si farà tiepida, correremo il rischio di avere una gigantesca quanto immangiabile *marmellata*»

Eppure, gli sforzi fatti in questo frattempo per svuotare almeno in parte i magazzini non hanno tralasciato nessuna via possibile, financo quella di adattarsi alla cessione sottocosto del prodotto, divenuta negli ultimi tempi un dato di fatto pressochè sistematico.

Nemmeno l'esportazione, però, è remunerativa. Esportare adesso la «Passa Crassana», ad esempio significa, fatti i conti su tutte le voci di costo, incassare meno dei prezzi garantiti dall'AIMA, che per la stessa pera liquida circa 40 lire al kg, oppure paga poco più di 30 lire la migliore qualità della mela «Imperatore».

Da notare, tra l'altro, che l'AIMA non ha mai smesso di funzionare, perchè in pratica la dichiarazione di «crisi grave» per questi prodotti frutticoli non ha conosciuto soluzione di continuità. Adesso c'è qualcuno che preferisce parlare, più che di «crisi grave», addirittura di «crisi di disperazione».

Dov'è finita la frutta che l'AIMA ha ritirato e che continua a ritirare? In una prima fase, esclusivamente alle sidrerie, che anche adesso non sono escluse del tutto dal ritiro, per essere trasformata in alcool. In questo periodo, discreti quantitativi risultano assorbiti dalle industrie di trasformazione (succhi, frutta conservata, marmellata ecc.), ma siamo ben lontani dai livelli che sarebbero indispensabili. Tanto più che, come abbiamo accennato, l'esportazione verso l'estero, sia per i Paesi del MEC sia per altri Paesi, è drasticamente ridotta: è cresciuta la concorrenza, altre nazioni, all'ovest e all'est, soprattutto per le mele, insidiano seriamente il nostro primato.

La pesantezza della situazione ha provocato, in provincia di Ferrara ad esempio, contraccolpi che sono già ben noti a chi si occupa quotidianamente della frutta. Ditte private che si erano costruite, negli anni, una fama di autentici colossi danno evidenti segni di incertezza, per non dire altro. Si parla di amministrazioni poste sotto controllo, si è saputo che l'Ispettorato dell'agricoltura, ora direttamente dipendente dalla Regione, ha aperto una discreta indagine su certe consegne che sarebbero state fatte prima delle aste indette dall'AIMA.

Al di là di questi aspetti particolari, resta uno stato di fatto che purtroppo non è infrequente nella nostra agricoltura, e per dir meglio nella nostra economia: abbiamo cioè, da una parte, una cessione del prodotto a prezzi che non coprono i costi (enormemente cresciuti, specie per le voci relative alla carta, alla plastica e a tutto il materiale per imballaggi) e dall'altra un mercato di consumo interno che non riceve alcun beneficio. Al contrario, i prezzi di vendita al minuto, per il permanere e l'aggravarsi delle strozzature ben note, restano inavvicinabili, per di più in una situazione di aumento del costo della vita che induce tante, troppe famiglie a «tagliare» il consumo della frutta, a continuare a considerarlo «un lusso».

E' su questi due punti, parimenti colpiti, che occorre agire. In che modo? Intanto intervenendo a favore delle organizzazioni autenticamente cooperative, che hanno, certo, i magazzini stracolmi al pari dei privati, ma che diversamente da questi gestiscono un prodotto che è ancora *tutto* dei contadini, dei coltivatori. A queste forme associative, ad esempio, si potrebbe garantire la copertura delle spese di stoccaggio, per una cessione della frutta non sottocosto. E in pari tempo, far giocare all'AIMA e alla mano pubblica nel suo insieme (vale a dire col diretto contributo delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi) un ruolo determinante per un'espansione rilevante del consumo interno.

Angelo Guzzinati

METALMECCANICI

Iniziative comuni decise in Europa

Incontro tra i sindacati italiani e francesi

Metalmeccanici italiani e francesi hanno deciso un programma di iniziative comuni. Entro il mese corrente si riuniranno i responsabili delle rispettive sezioni sindacali per elaborare azioni a livello di fabbrica; inoltre verrà chiesto alla FEM, la federazione europea dei metalmeccanici, di «promuovere un incontro di tutte le organizzazioni sindacali rappresentative per decidere, dopo un'analisi della situazione, la forma della risposta a livello europeo».

Le federazioni di categoria italiana e francese (FLM, FTM-CGT, FGM-CFDT) hanno inoltre stabilito, come sottolinea la dichiarazione congiunta diramata al termine dell'incontro, «di sviluppare un confronto tra le organizzazioni metalmeccaniche europee per elaborare piattaforme rivendicative e per arrivare a delle azioni comuni rispetto alla crisi. In effetti, la situazione e lo sviluppo delle lotte dimostrano la possibilità e l'urgenza di una prima azione comune dei metalmeccanici europei sugli obiettivi specifici del salario, dell'occupazione e delle condizioni di lavoro».

I sindacati, inoltre, hanno stabilito di tenere un incontro nel settore dell'auto per esaminare la situazione e sviluppare l'azione. Infine, essi daranno vita, nel mese di giugno, ad un seminario sulle condizioni di lavoro a catena e, in autunno, un incontro sui problemi dell'emigrazione.

Questo primo concreto programma di iniziative è una risposta alla crisi che ha chiari connotati europei e che, nei paesi capitalistici del «vecchio continente», riveste caratteristiche comuni, come è stato rilevato durante l'incontro. «L'attacco al potere d'acquisto dei salari, la minaccia ai livelli d'occupazione, l'aggravamento delle condizioni di lavoro sono di portata internazionale e di lungo periodo — scrive la dichiarazione congiunta —. Le nostre federazioni hanno constatato una convergenza negli indirizzi della loro politica sindacale e negli obiettivi di lotta, strettamente collegati, che richiedono di orientare l'economia verso il soddisfacimento di esigenze sociali prioritarie».

Infatti, proseguono i sindacati metalmeccanici, difendere il potere d'acquisto significa non soltanto aumento dei salari, ma anche elevamento dei bassi redditi e delle pensioni e lotta all'aumento dei prezzi. Ciò esige anche delle riforme profonde. I sindacati debbono ottenere delle politiche di investimento tali da garantire lo sviluppo dei posti di lavoro, per numero e qualità e la loro distribuzione territoriale. «Occorre rivendicare una politica produttiva orientata verso il soddisfacimento dei bisogni collettivi. Si tratta di aspetti indissociabili di una azione sindacale che si proponga di dare alla crisi la risposta concreta».

I rapporti della CGIL con i sindacati dei lavoratori degli altri paesi, in particolare dell'Europa, verranno illustrati lunedì nel corso di una conferenza stampa che avrà luogo alle 11 nel salone della CGIL. All'incontro con i giornalisti saranno presenti i segretari confederali Aldo Bonaccini, responsabile del settore internazionale, Agostino Marianetti e Annio Breschi segretario generale della FIOM di Milano. Verranno inoltre illustrate le iniziative di solidarietà decise dal consiglio generale per la ricostruzione del Vietnam

Protestano i sindacati per i limiti della legge sui porti

I sindacati hanno criticato la posizione assunta dal governo, in sede di commissione Bilancio della Camera, che si è opposto a restringere a tre anni il periodo di tempo per la utilizzazione dei 160 miliardi per i porti. Il disegno di legge che prevede tempi più lunghi di spesa tende, affermano i sindacati, a disperdere il finanziamento.

La proposta della riduzione era venuta con alcuni emendamenti alla legge avanzati dalle commissioni Trasporti e Lavori Pubblici; gli stessi emendamenti erano stati sostenuti e condivisi dalle tre organizzazioni sindacali nel corso degli incontri avuti con la commissione Lavori Pubblici e dei Trasporti della Camera e con il ministro Pieraccini.

«Il mancato accoglimento degli emendamenti proposti — è scritto tra l'altro nel comunicato delle tre organizzazioni — priva i porti italiani di un immediato finanziamento atto a superare le gravi strozzature del settore, compromettendo la possibilità di favorire, nell'attuale situazione di costi crescenti delle materie prime, la ripresa della economia del Paese, della occupazione, di nuovi necessari rapporti con i paesi fornitori di petrolio e di altre merci». Il rifiuto del governo, inoltre, «pregiudica seriamente — come afferma il comunicato dei sindacati — i vantaggi derivanti dalla prossima apertura del canale di Suez».

Di fronte a questa situazione, «i lavoratori portuali esprimono la loro vibrata protesta e invitano le organizzazioni provinciali ad assumere rapide iniziative di lotta per sventare il disegno di coloro che anche in questa occasione manifestano la volontà di non comprendere quale deve essere la giusta direzione per far uscire il Paese dall'attuale pesante situazione».

Bilancio dell'agricoltura italiana pubblicato dall'OCSE

Due milioni di ettari coltivati in meno

In Italia si spende per gli alimentari più che in qualsiasi altro paese

L'organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) con sede a Parigi ha pubblicato un *Rapporto* sulla politica agricola in Italia che contiene severi giudizi. Vi si rileva, anzitutto che l'Italia «fra i paesi industrializzati è quello dove l'alimentazione occupa la quota più elevata della spesa del consumatore». Le spese alimentari degli italiani sono aumentate del 23% nei soli anni dal 1966 al 1971, precedenti la più recente eccezionale ondata di aumento dei prezzi

Nonostante ciò il governo italiano ha fatto una politica che ha condotto alla riduzione della superficie coltivabile di un milione e seicento mila ettari fra il 1961 ed il 1971 (attualmente circa due milioni di ettari). La diminuzione delle coltivazioni si è verificata sia in pianura (meno 5%) che in montagna (meno 6%) e collina (meno 6,7%).

E' questa la causa materiale del mancato accrescimento della produzione di carne in proporzione alla domanda dei consumatori. Già dal 1968 al 1971 i capi bovini diminuirono del 14% e la produzione di carne del 6%. Ieri il presidente dell'Associazione italiana allevatori, Carlo Venino, ha dichiarato in una conferenza stampa che altre 100 mila stalle stavano per chiudere in queste settimane facendo mancare un milione di capi bovini in mancanza di interventi diretti a cambiare l'economia delle imprese. Il «piano carne», che doveva essere discusso ieri al Consiglio dei ministri, è ostacolato nella sua impostazione — che richiede di colpire interessi parassitari — e nel finanziamento.

L'attacco agli interessi generali del paese dura da dieci anni. L'OCSE osserva che «da più di dieci anni gli investimenti nell'agricoltura italiana si mantengono, in termini reali, praticamente allo stesso livello», il che vuol dire che diminuiscono in rapporto allo sviluppo generale del paese. Infatti nel 1971 rappresentavano il 6,8% degli investimenti totali — mentre nell'agricoltura lavorava il 22% dei lavoratori — contro il 9% del 1963.

L'attrezzatura tecnica dell'agricoltura non ha tenuto il passo in quanto anche i pochi investimenti realizzati sono in parte assorbiti da crescenti costi pagati per ottenere macchine, fertilizzanti e impianti.

Si si meraviglia, poi, che le imprese siano piccole — la maggioranza da uno a dieci ettari — quando è mancato un serio apporto per finanziare l'impianto di conduzioni associate e cooperative capaci di superare sul piano produttivo i limiti attuali. Il giudizio finale è che l'agricoltura italiana è essenzialmente «diversa» da quella degli altri paesi europei e richiede perciò interventi che ne tengano conto.

All'ENEL due ore di astensione dal lavoro

Due ore di sciopero nazionale di tutti i lavoratori elettrici (esclusi gli addetti alla produzione ed altri settori di pronto intervento) da attuarsi il 14 marzo 1974: queste sono le conclusioni cui è pervenuto nella sua prima riunione il comitato della Federazione FIDAE-FLAEI UILSP.

L'azione di lotta è stata proclamata a sostegno delle vertenze aperte con l'ENEL sui problemi della crisi energetica e della gestione del contratto.

Compatto lo sciopero negli enti locali

Si è svolto ieri in tutta Italia uno sciopero compatto di 24 ore dei dipendenti degli enti locali indetto dalla federazione unitaria CGIL-CISL-UIL (FLEL). Motivo dell'agitazione è il rinvio della firma dell'accordo per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro della categoria. Un altro sciopero è in programma per il 6 e 7 marzo.

Allo sciopero di ieri erano interessati i dipendenti dei comuni, delle amministrazioni provinciali e degli enti di assistenza.

Comune di Santa Croce sull'Arno

Consorzio per l'installazione e gestione di inceneritore per rifiuti urbani ed industriali tra i comuni di Santa Croce sull'Arno-Castelfranco di Sotto-Montopoli Valdarno-S. Maria a Monte-S. Miniato e Fucecchio.

AVVISO DI GARA

Sarà indetta una gara per la costruzione di un impianto per la eliminazione dei rifiuti di provenienza urbana ed industriale del Comprensorio.

L'appalto si svolgerà col sistema della presentazione di offerte corredate di soluzioni tecniche.

Le richieste di invito alla gara da parte degli interessati dovranno pervenire entro venti giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

IL PRESIDENTE