#### Concluso ieri a Perugia il convegno delle sei regioni dell'Italia centrale

# Tutto da costruire il piano agro-alimentare

Le ammissioni di Marcora - La scelta delle zone interne - Superamento della mezzadria e colonia - Necessario modificare le norme Cee - Associazionismo e cooperazione - Intervento del compagno Emanuele Macaluso 🔗

#### Dal nostro inviato

PERUGIA - Nell'aula magna dell'Università di Perugia dove ieri si è concluso il convegno delle regioni centrali (Umbria, Toscana, Marche, Lazio, Abruzzo e Sardegna) siamo tornati con i piedi per terra: il piano agricolo-alimentare è tutto da costruire: si è soltanto in una fase di confronto, di studio, di definizione ulteriore delle « linee » elaborate dal ministro dell' agricoltura. Fuori dai denti - dopo un « invito » del seguente restringimento della compagno Bonifazzi, viceprebase produttiva; il processo sidente - della - commissione di invecchiamento della popoagricoltura della Camera « a lazione agricola (quasi il 90% sgombrare il campo da ogni dei conduttori ha superato i illusione > - hanno dovuto 40 anni di età); lo squilibrio ammetterlo prima il sottosegretario Zurlo, poi lo stesso della zootecnia. ministro Marcora.

Non è questo l'unico risultato del convegno. Se l'iniziativa delle regioni del nord aveva affermato la scelta meridionalista, quella di Perugia ha sancito la scelta delle zone interne. L'una e l'altra si integrano sino ad amalgaste aree, come di quelle memarsi, mettendo a nudo una ridionali, sono state determicarenza di fondo del progetnate proprio dal persistere to ministeriale, senza però nulla togliere, anzi valorizzando, quanto di positivo pu-

re c'è. Si sono affermati, così, elementi di stimolo - come era stato auspicato dal compagno Marri, presidente della giunta regionale umbra — per la individuazione di nuovi obiettivi, capaci di delineare un piano effettivamente rispondente alle esigenze di una agricoltura moderna, efficiente, competitiva, che valorizzi tutte le risorse e ogni

following of mod trains traverso la relazione dell'assessore Belardinelli, degli altri esponenti regionali e il documento unitario - hanno messo da parte ogni assurdo, pudore presentando il conto del fallimento della politica agraria finora perseguita: la accentuazione del divario tra coltivazioni forti rispetto a quelle deboli: la riduzione di 222 mila ettari di superficie agricola utilizzata in soli cinque anni (un milione di ettari, se si fa riferimento al censimento del '61) con il con-

territoriale: l'emarginazione Si può correre ai ripari, anche se molti guasti appaiono irreversibili, intervenendo direttamente sulle strutture e sui rapporti sociali delle campagne. Come dimenticare che le conseguenze più disastrose nel tessuto agrario di que-

di arcaici patti agrari? Ma nelle «linee» per il piano approntate dal ministero dell'agricoltura, che pure hanno uno dei punti di forza nell'imprenditorialità nelle campagne, della esigenza di trasformare in contratto di affitto i patti agrari non c'è cenno alcuno. Il dibattito ha denunciato questa lacuna affermando la necessità dell'approvazione della legge e di

Le regioni centrali - at- | co a sostegno della trasforma- | zione, anche attraverso l'associazionismo e la cooperazione, delle terre (spesso veri e propri « fazzoletti ») oggi condotti sulla base di questi as-

surdi patti. Marcora, che fino a ieri si dichiarava estraneo a questa problematica indirizzando ogni sollecitazione ai partiti dell'intesa, a Perugia ha fatto marcia indietro riconoscendo che, senza un nuovo assetto di conduzione delle campagne, non ci può essere né programmazione né politica agraria innovativa.

La polemica sulle « linee » per il piano ha toccato anche il nodo delle terre incolte o abbandonate. Non si può fissare l'obiettivo del recupero di soli 400 mila ettari, quando la sola Regione Lazio si propone di mettere a coltura centomila ettari con un piano collegato a quello di sostegno dell'occupazione giovanile nelle campagne. 🔻

I giovani, come ha rilevato Leanna, delle Leghe umbre, vogliono e possono essere protagonisti, purché siano messi in condizione di andare, restare e produrre nelle campagne.

C'è, in definitiva, da cogliere e valorizzare tutto il nuovo che anche dalle campagne emerge, andando oltre la razionalizzazione dell'esistente. Il compagno Macaluso, presidente della commissione agricoltura del Senato, ha sottolineato come le dimensioni del deficit agricolo sono tali da richiedere che si alzi rigorosamente il tiro, tanto più che gli obiettivi che si vanno definendo possono essere

con Dall'Oglio, segretario generale della Coldiretti, che aveva sostenuto l'insostituibilità della politica di sostegno dei prezzi, Macaluso ha affermato che bisogna chiedere alla comunità modificazioni di fondo tenendo ben presente l'accumulo di contraddizioni che l'attuale politica comunitaria determina. Nessuna rivendicazione di protezioni-

nitaria. In diretta polemica smo pur che sia, ma di inter- pere la subordinazione delle venti che pilotino il protezionismo - che c'è stato, c'è e ci sarà — in funzione dell'equilibrio strutturale e territoriale.

Il nostro governo deve fare la sua parte e Marcora ha assicurato che la farà fino in fondo, sulla base delle indicazioni dell'accordo a sei. Il piano agricolo alimentare è una prima occasione per romscelte, purché non parta con i piedi di argilla - come ha sottolineato Cipriani, intervenuto a nome della Federazione CGIL, CISL, UIL. Si tratta di saldare gli interventi in agricoltura ai piani di settore nell'industria. La vertenza Unidal potrebbe essere un

banco di prova molto concreto. Pasquale Cascella

#### Il governo non convoca le trattative

## Il calendario di lotta dei ferrovieri unitari

Venerdi 9 si fermano per due ore le categorie dei trasporti - L'adesione dei metalmeccanici e dei dirigenti delle Ferrovie - Gli altri scioperi

ROMA — Tutte le categorie dei tra sporti (ferrovieri, portuali, autoferrotranvieri, marittimi, gente dell'aria) si ferma no per due ore — dalle 10 alle 12 — venerdi 0 a sostegno della vertenza aperta dai ferrovieri per la riforma dell'azienda delle FS, per lo sganciamento della categoria dal pubblico impiego e relativo inscrimento nel settore omogeneo dei trasporti e per il premio di

Alle due ore di sciopero hanno aderito anche i metalmeccanici del settore produttivo di materiale ferroviario e della cantieristica. Anche il sindacato dei funzionari direttivi (Sindifer) ha aderito allo sciopero. I sindacati confederali dei ferrovieri -- di fronte all'atteggiamento elusivo del governo che non ha ancora programmato la ripresa delle trattative - ha deciso un nuovo calendario di lotta. Il programma prevede 24 ore di sciopero dalle 21 del 12 dicembre alla stessa ora del 13. Altre due giornate di sciopero dalle 21 del 10 alle 21 del 12 gennalo:

queste quarantotto ore saranno attuate

in modo articolato per gruppi di com-

## I sindacati e la riforma delle FS

Anche la scorsa settimana i treni hanno riportato ritardi a causa delle agitazioni promosse dai sindacati autonomi dei ferrovieri. Già abbiamo espresso più volte la nostra disapprovazione verso queste forme di lotta, che colpiscono nesantemente l'utenza, che provocano disagi crescenti e, non ultimo, un progressivo isolamento dei ferrovieri dai viaggiatori e soprattutto dai pendolari, come dimostrano le rea-

zioni e i fatti successi in pa-

recchie stazioni italiane. E', tuttavia, shagliato confondere queste agitazioni degli « autonomi » e le stesse loro rivendicazioni con quelle portate avanti dai sindacati confederali, che, con ben altro senso di responsabilità, si muovono e lottano. Tutt'al più si può dire che manca un'azione sufficiente d'informazione e di propaganda per permettere a tutti i cittadini, e in

modo particolare ai viaggiatori, di distinguere tra le richieste e le fermate irresponsabili della FISAF e quelle confederali.

Nei confronti delle richieste dei sindacati CGIL-CISL-UIL la posizione del PCI è chiara ed è stata ribadita più volte in queste settimane

1 Noi riteniamo che si debba andare rapidamente alla conclusione positiva di una seria trattativa sulle richieste economiche, in particolare quelle concernenti il contratto e il rinnovo e l'adeguamento del premio di produzione. A tale riguardo va precisato che esiste una dichiarata disponibilità da parte sindacale di andare a nuovi parametri, relativamente alla produttività del lavoro e alla professionalità, per la definizione del premio di produzione.

Intanto, le retribuzioni com-

plessive annuali dei ferrovieri, sulla base di una ricerca fatta dagli stessi sindacati sui modelli fiscali α 101 », risultano per 97.000 dipendenti tra i 3 e 4 milioni, per 86.000 tra i 4 e 5 milioni, per 20.000 tra i 5 e 6 milioni, e soltanto per meno di 5.000 oltre i 6 milioni.

2 Noi siamo d'accordo che. contemporaneamente, sia avviata la discussione sulla riorganizzazione, su una maggiore autonomia e sull'efficienza dell'azienda ferroviaria, avendo, però, come punto fermo che ogni riforma deve salvaguardarne la natura pubblica e conservarne l'appartenenza allo Stato. E questo per motivi di fondo, attinenti alle esigenze della programmazione e dell'intervento pubblico nell'economia, proprio nel momento in cui si sta discutendo del nuovo piano delle ferrovie, e ancor di più per l'im- | rovieri il governo non ha siportanza che il servizio ferroviario ha per l'ordine pubblico e democratico.

3 Per quanto concerno la natura del rapporto di lavoro o, come dicono i ferrovieri, il problema dello sganciamento dal pubblico impiego, abbiamo espresso l'opinione, anche nell'incontro che si è svolto con la delegazione unitaria dei sindacati, che questo problema va discusso; in particolare esiste la necessità di definire e ampliare l'autonomia contrattuale sindacale e le materie da legiferare.

Tale problema può essere, però, affrontato in modo da non pregiudicare la natura dell'azienda e con soluzioni che non portano necessariamente alla privatizzazione del rapporto.

l'ultimo momento.

perficialità ed anche mancan-

za di unità di indirizzo, sia

nora risposto rinviando di setda ferroviaria, sia sul tema timana in settimana gli indel piano delle ferrovie, sia contri con i sindacati. L'arsu quello delle rivendicazioni gomento del disavanzo della economiche dei ferrovieri e spesa pubblica che viene pordei pubblici dipendenti. Non tato dal governo per giustivorremmo che nelle maglie di ficare questa incertezza non queste ambiguità e contraddiè per nulla convincente. Con zioni si inseriscano forze che ciò, non si vuole assolutamengiuocano al peggio, per alite negare la gravità della simentare attacchi radicali al tuazione finanziaria. Ciò che diritto di sciopero o peggio si intende dire è che l'oneper creare disordini e confuse re complessivo della spesa per agitazioni antidemocratiche. i contratti dei pubblici dipendata l'importanza strategica denti avrebbe dovuto essere

del servizio da tempo previsto e program-Ecco, a questo dovrebbe atmato - soprattutto se si trattentamente riflettere il goverta di impegni già sottoscritti no, tenendo conto che siamo dal governo - e, quindi, non ormai a poche settimane dalpuò essere messo in discusle seste di Natale, in cui quesione o essere ritrattato alsti problemi potranno assumere toni anche drammatici, se C'è piuttosto, da parte del non saranno avviati a soluziogoverno impreparazione e sune prima.

Iginio Ariemma

#### I lavoratori portuali aprono la vertenza per il contratto

### Scarsi investimenti nei porti mentre si riducono i traffici

Il sindacato chiede la convocazione delle parti per aprire le trattative - Rivendicato un piano nazionale - I punti

porti hanno aperto, di fatto, la vertenza per il rinnovo contrattuale. A fine novembre la Federazione unitaria (Filp Cgil, Filp Cisl e Uiltatep Uil) ha presentato al ministro della Marina mercantile (ad interim) Lattanzio la piattaforma rivendicativa; in queste ore la stessa Federazione invia al ministro un telegramma in cui chiede di essere convocata in tempi brevi per avviare l'esame dei problemi delle categorie portuali e, innanzitutto, dei temi di fondo della piattaforma, asse portante della quale è la costruzione di una politica nazionale dei porti. Ne hanno parlato, in una conferenza stampa, i segretari generali della Fulp (Virgilio Gallo, Carlo Prevosti e Raffaele Liguori), presente, per la Federazione unitaria, il segretario confederale Angelo Fantoni. « Una politice nazionale dei porti non c'è mai stata - è stato detto - bisogna costruirla. Le nostre richieste si muovono in questa direzione. Sui punti base della nostra piattaforma chiediamo al ministro della Marina mercantile risposte precise e impegni chiari; se non troveremo né le une né gli altri daremo battaglia, e nei tempi

brevi ». I contraccolpi della crisi nel settore dei trasporti sono stati durissimi. La mancanza di un quadro di riferimento, i ritardi che si sono accumulati, l'assenza di piani settoriali hanno portato sull'orlo del collasso la cantieristica. mentre il piano di riconversione della flotta pubblica procede a rilento, e non v'è cenno di investimenti nelle opere portuali; «soprattutio - affermano le organizzazio-

ROMA — I lavoratori dei | rizzi globali e coordinati in | a pioggia e clientelari; una grado di rilanciare l'intero comparto ». Bisogna. dunque. ribaltare questa situazione. puntare ad un sistema portuale nazionale efficiente e competitivo, dare certezza di lavoro e condizioni migliori a chi nei porti lavora. E questo è l'obiettivo della batta-

glia contrattuale. ← Le misure urgenti che la piattaforma indica - afferma la Fulp — in particolare per una politica programmata degli investimenti che privilegi l'asse ' nave porto-ferrovia e che, nel contempo, tenga presente lo sviluppo del trasporto intermodale, costituiscono un contributo allo sviluppo dell'occupazione ed alla ripresa economica, senza le quali sarebbe vana ogni pretesa di mutamento». Punto di partenza è la realtà del sistema portuale. Se la crisi ha deerminato una contrazione dei traffici gli stessi processi tecnologici ed organizzativi che hanno investito i principali scali marittimi del Paese hanno aggravato la situazione accentuando la progressiva caduta dei livelli di impiego: e inche quando si sono registrati incrementi di traffico questi non hanno mai raggiunto livelli tali da attenuare la pesantezza della situazione occupazionale, glo-

balmente intesa. Di qui il complesso di misure proposte dalla federazione dei portuali. « Puntiamo - si afferma - a rilanciare una politica del traffici. ad eliminare gli sprechi. a realizzare una maggiore efficienza organizzativa degli scali adeguata a ciò che avviene nelle altre nazioni europee ». Di qui la centralità della politica degli investimenti, rompendo con la deleni sindacali — mencano indi- i teria pratica degli interventi

#### L'Americano

tenza per gli USA, dove parteciperà, a Los Angeles, al congresso della AFL-CIO, Paolo Sartori ha rilasciato dichiarazioni che confermano tutte le perplessità e i timori suscitati nelle settimane scorse da questo e ritorno di fiamma > americano verso alcuni settori dei sindacati italiani. Proprio a proposito dei colloqui avuti da Irving Brown con la Cisl e la Uil, il segretario della Fisba ha detto che e resta ancora difficile da capire come sia compatibile la reciproca collaborazione, con gli impegni delle due confederazioni a perseguire l'unità sindacale con la CGIL». In-

ri, o amici degli americani o della CGIL, L'unità sindacale, oggi congelata, occorre affossarla per ripristinare i buo-

ni rapporti con il sindacali-smo USA. A che gioco giochiamo? A che titolo Sartori, prima di tornare per la seconda volta in poco tempo negli USA, rilascia dichiarazioni del genere? La minoranza Cisl di cui egli fa parte ha stretto un patto con la maggioranza, fondato su una base politica. Può il segretario di uno dei più grossi sindacati della Cisl considerarsi ancora un battitore libero?

上海,如果这种人的。 如此不是一种的人的人,我们就是一个人的人的人,我们们的人的人,我们们的人的人的人的人的人,我们们的人的人的人的人,我们们的人们的人们的人的

politica, dunque, che deve concretizzarsi in un piano poliennale dei porti armonizzato con le scelte degli altri comparti del trasporto. Afferma la Fulp: « Solo un'azione politica di questa portata può rendere utili e produttivi gli investimenti nel settore. Per queste ragioni nel rinnovo contrattuale chiediamo la istituzione di un comitato nazionale, in cui siano presenti le Regioni e le parti sociali. che elabori il piano poliennale e ne solleciti l'iter necessario per una sua rapida attuazione ». A questo proposito. sono state espresse notevoli preoccupazioni per talune affermazioni secondo cui per i porti nel 1978 sarà disponibile un solo miliardo e tutto il resto ∢slitterà > almeno all'anno successivo; altro che 1.300 miliardi del « fantomatico piano » (cosi è stato definito) del ministro Ruffini! Senza dire, poi, che il ministero della Marina mercantile ignora totalmente in che direzione si muove la Cassa per il Mezzogiorno e questa continua a marciare a ruota libera sprecando tutt'ora centinaia di miliardi

Urgenza, quindi, di un piano poliennale nazionale dei porti e anche -- in questa cornice - la ribadita necessità di avviare una riforma istituzionale dell'ordinamnto portuale. Afferma la Fuip: « In questa direzione riteniamo debba operare la Commissione trasporti della Camera che sta lavorando intorno ad un progetto unificato dei diversi disegni di legge attualmente esistenti ». Si tratta dei disegni di legge presentati dai deputati Ceravolo (Pci), Marocco (Dc) e Caldoro (Psi). « In questa materia così delicata è necessario che si proceda con criteri diversi dal passato, finalizzati all'obiettivo dell'efficienza e della snellezza e che prefigurino un sistema nazionale dei porti articolato

anche a livello locale ». E' in quest'alveo che il sindacato dei portuali colloca la sua scelta politica tendente a realizzare nei fatti una base di unitarietà e di equilibri nella prospettiva del riordinamento dei trattamenti economici e normativi. Una linea di omogeneizzazione intesa come nuova forma: di inquadramenti basati su valori professionali singoli e collettivi, callo scopo - si afferma - di favorire la crescita delle capacità di lavoro e lo svilupparsi di nuove specializzazioni che consentano il controllo delle tecnologie

emergenti ». Giuseppe Tacconi

# Alla Coop, con i soldi che spendi per il pranzo di Natale, puoi far Natale qualche giorno in piú.

A Natale si fa festa, a Natale arrivano i parenti. a Natale si spende più del necessario. Quest'anno non possiamo permetterci di lasciarci andare alla frenesia degli acquisti: il costo della vita è altissimo e la tredicesima serve a tappare molti buchi: Non per questo, Natale sarà meno Natale. Basta rifiutarci di entrare nel giro

delle speculazioni. Basta affidarci al movimento cooperativo. Su questa pagina, la Coop ha compilato una lista della spesa per i pranzi delle feste. Trovate il tacchino, il panettone e tutto quello che serve a fare del Natale una vera grande festa. Ma i prezzi sono quelli di tutti i giorni, quelli del vostro negozio cooperativo.

Polpa di suino magro in tranci, il kg.	3.780	Nei Superm dal 2 al 12	Chianti D.O.C. 12°, Le Chiantigiane, bottiglia lt. 1,490	
Capocollo o scamerita di suino magro con osso, il kg.	2.860	Panettone gr. 850	Cacao Babette zuccherato, gr. 70 355	Pinot Grigio 1.090 bottiglia lt. 0,750
Arrosto di pancia di suino magro il kg.	1.980	Panettone Coop 2.450 astuccio, kg. 1	Caffé Prestigio 1.790 lattina gr. 200	Granspumante Valdesino bottiglia lt. 0,750 395
<b>Galtine</b> il kg.	1.250	<b>Pandoro</b> gr. 400 <b>720</b>	Camomilia Sol d'Oro 20 filtri 440	Amaretto Coop 28°, bottiglia It. 0,750
<b>6 uova</b> 55/60	430	Pandero Coop astuccio gr. 700 2.100	Ananas sciroppato Sol d'Oro gr. 567	Fernet Coop 45°, bottiglia lt. 0,750  2.290
<b>Mortadella di puro suino</b> gr. 500 circa, l'etto	285	Panforte Coop astuccio gr. 454	Prugne Santa Clara Large scatola gr. 340  620	Brandy Coop 1.890 40°, bottiglia It. 0,750
Emmenthal Svizzero l'etto	368	Cioccolato Coop al latte e fondente, gr. 200	Frutta secca mista noci, nocciole, mandorle, gr. 500	Whisky For You, bottiglia lt. 0,750  2.490
Olio di semi vari Olita lattina (t. 1	745			Saponetta Carnay bagno, gr. 140  240
Tonno Mares in ollo d'oliva gr. 190	790			Dentifricio Mentadent gr. 90
Pizza Soi d'Oro	490	è il nostro negozio: è cooperativo.		Detersive Ariel gr. 800