



Dal nostro inviato

PRATO — Un migliaio di operai delle fabbriche tessili pratesi trascorrono il ferragosto a guardia delle aziende dove lavorano. Negli ultimi due mesi, infatti, si sono registrati nella zona industriale di Montemurlo, ben dieci incendi in altrettante industrie tessili. I danni ammontano a circa sette miliardi di lire. E già alcune decine di lavoratori sono stati messi in cassa integrazione o sono stati costretti ad anticipare le ferie per permettere la riattivazione dei macchinari che sono andati distrutti.

«Vigili del fuoco» a Ferragosto gli operai di Prato

Infatti, le aziende danneggiate, secondo gli stessi operai, godono, dal punto di vista finanziario, ottima salute. Qualcuno ha lanciato l'ipotesi del piromane o del racket di tagliatori, ma nessuno dei proprietari danneggiati ha denunciato di essere stato vittima di pressione da parte di alcuno. Del resto, affermano gli inquirenti, se veramente esistesse una banda che taglieggiava i proprietari delle aziende tessili, non si vede il motivo perché questi ultimi, una volta subito il danno, non dovrebbero sporgere denuncia. La questione pertanto dal punto di vista delle indagini rimane in alto mare. Forse la perizia commissionata ad un esperto di zona, da parte del sostituto procuratore della repubblica dottor Cantagalli potrà dare qualche luce su questa vicenda. Gli operai, da parte loro, hanno deciso nel corso di una serie di assemblee svoltesi presso il comune di

Montemurlo, alle quali hanno partecipato anche i rappresentanti dell'amministrazione comunale, degli industriali, e delle categorie della zona, di organizzare un loro servizio di guardia in collaborazione con polizia, carabinieri e guardie giurate alle dipendenze delle aziende. «Alla fine delle ferie — dicono gli operai — vogliamo trovare ancora le aziende in piedi». Ogni consiglio di fabbrica ha provveduto a stilare una lista dei lavoratori che sono rimasti in sede. Sono poi stati organizzati dei turni di guardia di 8 ore l'uno per tutto l'arco della giornata. Quattro turni quindi nel arco delle 24 ore. Normalmente nelle aziende più grandi ci sono 45 operai per turno, che vigilano all'interno ed all'esterno della fabbrica. Nelle aziende più piccole, ed in particolare nei laboratori artigiani con pochi operai, partecipano ai servizi di vigilanza anche gli stessi proprietari. Ai lavoratori, in alcune aziende, sono state affiancate alcune guardie giurate. E' grazie a questa vigilanza capillare, sbontata che non è stato possibile domare in poco tempo un onnesimo incendio, sviluppatosi questa volta nella «sfilacciatura Montemurlo», di via Prato. Le fiamme sono partite da un lato posteriore del locale, situato in una zona isolata. Una pattuglia di sorveglianza ha visto uscire il fumo ed è subito intervenuta, mentre accorrevano da Prato squadre di vigili del fuoco. Accanto a queste misure di prevenzione prese dagli operai, c'è da registrare il rafforzamento del distaccamento dei vigili del fuoco di Prato. La zona di Montemurlo, che dista alcuni chilometri dalla città, è stata sottoposta ad una opera di spegnimento degli incendi è sempre estremamente difficoltosa. Questa vigilanza, che dura ormai da circa 15 giorni, ha già ottenuto dei risultati: sono già due fine settimana che non avvengono incendi. Ovviamente, questa mobilitazione non potrà durare in eterno. Le forze sindacali, l'amministrazione comunale, gli imprenditori e le forze sociali si sono quindi dati appuntamento per il 17 agosto prossimo per fare il punto della situazione. Piero Benassai

Sospeso lo sciopero degli aerei Torna la normalità anche nei porti

Il personale di volo ha spostato ai primi di settembre l'astensione decisa per il 25 agosto - Possibile il rinvio anche per l'agitazione del personale di terra - Lavoro regolare per i rimorchiatori

ROMA — Chi deve viaggiare nei prossimi giorni può tirare un respiro di sollievo. Le agitazioni, precedentemente indette, in quasi tutti i servizi di trasporto, sembrano rientrare tutte. Ieri gli esecutivi delle strutture naviganti (il personale a bordo degli aerei) hanno deciso di far slittare ai primi di settembre lo sciopero indetto per il giorno 25. Anche nei porti torna la normalità dopo la sospensione dell'agitazione dei marittimi addetti ai rimorchiatori.

AEREI — Dopo una riunione con gli esecutivi delle strutture naviganti della Fippac Cpl e un confronto tra segreteria confederale della Cgil e quella nazionale della Fippac è stato deciso di far slittare lo sciopero del 25, nonostante il pesante attacco delle aziende ai lavoratori di questo settore. Nel corso delle riunioni c'è stata valutata con estrema attenzione e responsabilità la grave e delicata situazione politica che si sta creando all'interno dei trasporti. Per i giorni 18 e 28 agosto sono previste assemblee unitarie del personale di volo per «ulteriore ricerca per una forte risposta di lotta unitaria che costringa, nell'interesse del personale del trasporto aereo (Fulati) deciderà sulla sospensione o meno dello sciopero del personale di terra in programma per il 21 agosto dalle 12 alle 24, quale «ulteriore atto di responsabilità».

Seimila miliardi per viaggiare più sicuri in treno

ROMA — In tempi di ferie diventa sempre più importante viaggiare sicuri. I pericoli maggiori vengono dalla strada, ma anche le ferrovie hanno finito da tempo di essere considerate il mezzo più tranquillo. Anzi, per «migliorare i margini di sicurezza» del traffico ferroviario sono necessari oltre 6.000 miliardi. A queste conclusioni è giunto uno studio del servizio lavori e costruzioni della direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Alla redazione di questo studio — terminata pochi giorni or sono — i tecnici delle Ferrovie cominceranno a lavorare dopo la tragedia del 15 aprile di quest'anno sulla linea Firenze-Bologna: 47 morti e 114 feriti per il deragliamento e la collisione di due treni conseguenze del maltempo. Ma sarà inutile spendere questi soldi — avverte — se i tecnici delle Ferrovie non si occupano contemporaneamente di una politica generale e coordinata di tutela del territorio, senza la quale l'utilizzazione dello stesso risulta inadatta e irrazionale. Quali opere sono necessarie? Con 610 miliardi di più sono riferiti al dicembre dello scorso anno

«condizionata» la consistenza effettiva del personale. Infatti, di 27.305 unità (quattromila in meno quindici per le linee e 3.821 unità per gli uffici). Sul binario della rete viaggiano giornalmente un milione di persone distribuite su 7.500 treni (1 milione 1.500). Inoltre, su 7.000 chilometri di linee (più o meno) si concentra il 90 per cento del traffico. Questa rete ha un'età veramente venerabile. Degli attuali 16.204 chilometri, 7.780 chilometri furono costruiti tra il 1839 e il 1876 e 9.513 km esistevano già nel 1885. Ancora, 12.112 chilometri (il 75 per cento) sono in pendenza: poco più di 6.000 sono in curva. Anche i 39.955 ponti ferroviari in muratura risalgono quasi tutti all'epoca del primo impianto delle linee e sono sottoposti «a carichi assai più pesanti e tracciati di quelli per i quali erano stati concepiti». Ancora la situazione per le tratte metalliche: sono 3.671 delle quali 1.370 varano prima del 1916 e 147 fra il 1916 e il 1925. g. f. m.

Negli Stati Uniti 8 milioni i giovani senza lavoro

ROMA — Il fenomeno della disoccupazione giovanile è in costante espansione, non soltanto in Italia. Negli USA, infatti, è stato calcolato che nel corso del 1978 circa 8 milioni di giovani sotto i 25 anni si troveranno senza lavoro (anche se per brevi periodi). Di questi, circa 2 milioni — secondo uno studio pubblicato sull'ultimo numero del settimanale dell'Intersind, «Industria e sindacato» — dovranno affrontare una pesante disoccupazione strutturale, malgrado il governo degli Stati Uniti abbia stanziato ben 6.286 milioni di dollari (pari al 60% circa del totale degli stanziamenti per i disoccupati). Questa situazione tende a peggiorare tanto che — si af-

Table with 5 columns: Anni (1960, 1965, 1970, 1975, 1976), Disoccupati divisi per età in migliaia di unità. Rows include age groups (16-24, % del totale, % in 25) and disoccupazione rates (5,5; 4,5; 4,9; 8,5; 8,3).

ferma nello studio — negli anni '80, i giovani tra i 16 ed i 24 anni costituiranno negli USA prima il 23 e poi il 21% della popolazione attiva, contro il 24% di quest'anno. L'aumento di questa tendenza è dimostrato dall'analisi dei dati statistici sulla disoccupazione USA, relativa agli ultimi anni. Se la proporzione dei giovani disoccupati è andata diminuendo dopo la «punta» del 1970, anno ancora lontano dalla crisi del '75 che ha portato i disoccupati a quasi 8 milioni ed il tasso di disoc-

PORTI — Da stamane ritorna la normalità in tutti i porti italiani, dopo la sospensione dell'agitazione dei marittimi addetti ai rimorchiatori in tutta la penisola scorsa, in seguito alla rottura delle trattative per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro scaduto nel dicembre scorso. La decisione di sospendere l'agitazione (oltre a tre scioperi nazionali del 21 e 22, da lunedì scorso i marittimi avevano anche sospeso le prestazioni straordinarie, mantenendo esclusivamente il servizio di assistenza ai traghetto in arrivo e partenza sulle linee nazionali) è stata presa dai dirigenti delle organizzazioni sindacali di categoria, in seguito all'impegno assunto dal ministero della Marina mercantile di convocare un incontro tra le parti, la settimana prossima, per riprendere le trattative. Ieri, intanto, a causa dello sciopero dei rimorchiatori nel porto di Genova, una nave da crociera della «Costa armatori», la «Federico C.», con circa 800 turisti provenienti da Casablanca, ha dovuto fare scalo a Vado Ligure. La situazione rimane dunque normale. Non dimentichiamo, infatti, che l'agitazione coincidente con il «grande rientro» dopo ferragosto, avrebbe creato problemi seri.



Gli avieri francesi non rovinano il week end europeo

PARIGI — Negli aeroporti francesi e nel traffico aereo europeo non si è registrata, in questo week end di Ferragosto, la situazione di caos che aveva invece caratterizzato gli ultimi giorni di luglio. Lo sciopero dello zollino, l'«applicazione» alla lettera del regolamento) se ha portato all'annullamento di un certo numero di voli e ha provocato qualche ritardo, non ha tuttavia, come nel mese scorso, coinvolto la rete di comunicazione aerea del continente. Probabilmente ciò è stato conseguenza delle misure di precauzione adottate dalle compagnie aeree, che hanno preventivamente diminuito di circa il 15% l'intensità del traffico ed hanno evitato il creatarsi di situazioni di «imbottigliamento».

I controllori francesi, sono in agitazione da tempo per ottenere oltre ad aumenti salariali, anche un miglioramento delle condizioni di sicurezza e il riconoscimento del diritto di sciopero in dieci anni, dal 1966. Il ministero dei Trasporti francese, che giovedì scorso aveva dichiarato «impossibile» le trattative con i sindacati e aveva fatto balenare la possibilità di un ricorso a personale militare, si è in seguito dichiarato pronto a riprendere il negoziato. L'agitazione iniziata venerdì mattina dovrebbe comunque chiudersi entro la mattina di domani. NELLA FOTO un'immagine dell'aeroporto di Orly, da mezza mattina

Frutta (e prezzi) dalla campagna al mercato

Il viaggio di un raccolto di pesche attraverso la tappa del centro ortofrutticolo di Bologna - La questione della cassa di legno pagata quanto il prodotto I ripensamenti dei commissionari privati - Come mai il melone ceduto a 100-200 lire viene offerto a 500 - «Quattro chiacchiere» con un coltivatore diretto

Dal nostro inviato BOLOGNA — Venerdì 11 agosto, ore 6: nella sua azienda di Castelnuovo (12 ettari di terra, di cui 9 a frutteto specializzato) Fornasari Giulio, coltivatore diretto, sta caricando sui camion le ultime cassette di frutta, raccolta il giorno prima e lavorata in parte durante la notte. Ci sono pesche di vario tipo, delle susine, mele, zucchine, peperoni, pomodori. E' un bel carico. In una mezz'ora sarà a Bologna, al mercato ortofrutticolo di via Fioravanti dove ha — sotto la grande tettoia riservata ai produttori — un piccolo spazio che gli costa quasi niente. Giulio Fornasari è da trent'anni che fa questa operazione, tutte le mattine o quasi. Dei vantaggi evidentemente ne ha tratti, ma li ha utilizzati tutti per quei 12 ettari che un grande orto, sembrano un giardino. La professionalità non gli manca davvero. Con lui sono alcuni familiari, la moglie innanzitutto e un paio d'altri.

Le spese di produzione Con certezza invece possiamo riferire quanto riceve Fornasari per quelle pesche: 550 lire, tara merce, nel senso che anche un 15% di legno (è il peso consentito della cassetta) sarà pagato a 550 lire come fosse frutto. L'affare, dopo una roborata contrattazione, è fatto. La domanda viene spontanea. Fornasari ci ha guadagnato oppure no? «Con questo prezzo — risponde sinceramente — ci sto dentro però bisogna tenere conto che quel peschetto che mi dà questo prodotto, su 100 quintali 75 sono da 550 lire, il resto è da 300. Non c'è dubbio, la qualità paga, tiene di più al riparo da certi scherzi del mercato. Le spese di produzione però sono tante. Non voglio farti l'elenco. Nelle 550 lire ci sono gli investimenti per la qualità, e c'è la voce

manopera che oggi costa ed è bene che sia così. Una volta la frutta — afferma — costava poco o niente ma, anche vero che chi la andava a raccogliere era pagato sottilissimo. Prendi il caso delle ciliege. Un buon operai ne raccoglie anche 6 chili all'ora; ebbene solo il suo salario si porta via le prime 400-500 lire del prezzo con cui le ciliege verranno messe in vendita qui al mercato. Il caro frutta è dunque un prezzo che paghiamo anche al progresso e ad una maggiore giustizia sociale. Forse che con il petrolio degli arabi non è stato lo stesso? Fornasari vuole precisare anche un altro fatto che spesso troppo semplicemente viene battuto in pasto dell'opinione pubblica e in termini un tantino demagogici. Si tratta della tara merce. «Non è giusto, si dice, pagare 550 lire il legno della cassetta. Ma si sa cosa costa una cassetta? Questa, ad esempio, l'ho pagata 200-300 lire, compreso il contenitore di plastica. Sono 8 etti di roba: come vedi non siamo poi lontani dalle 500 lire il chilo, lo quindi con la tara merce non ci guadagnano. La verità è che bisognerebbe scegliere una appropinquata ricerca per studiare imballaggi meno costosi e magari anche più moderni. Non si tratta di un pro-

blema semplice ma nessuno fa niente per affrontarlo». Lasciamo Fornasari e andiamo nello stand del CISA, il Consorzio interprovinciale di sviluppo agricolo, vale a dire un consorzio fra cooperative di braccianti. A queste cooperative che sono specializzate in frutticoltura, il CISA fa un servizio il cui costo è attorno al 4%, e i nostri soci prima vendevano la frutta sul campo, e naturalmente incassavano meno. Il nostro 4% gli consente introiti maggiori, quindi è un servizio che paga. Per questo è importante. Bisogna stare molto attenti a non costruire cose belle sulla carta ma poco efficaci nella realtà. L'esempio dei grandi impianti frigoriferi è positivo quando c'è di che riempirli, altrimenti è nettamente negativo. L'esempio del consorzio

Accanto al CISA c'è il COBO, il consorzio ortofrutticolo di via Cavour, fra coltivatori diretti. Offre un servizio utilissimo sia nella collocazione del prodotto sia nella programmazione delle produzioni e nel miglioramento delle varietà a qualità. Anche noi abbiamo venduto pe-

che a 550 lire ma alcune le abbiamo dovute sbrogolare anche a 200 lire. Non c'è tutavia da lamentarsi. L'anno scorso però andava meglio: i costi di produzione avevano un anno in meno. I prezzi sono quelli di allora, i costi no. Il nostro margine si è quindi ristretto». E' risatiamo il concessionario privato. Scegliamo il più importante, il vice presidente provinciale della categoria. Da Bari ha ricevuto un enorme camion di ura bianca marcata Primus. Chiede 650 lire il chilo. Un commerciante di Viareggio che poi alle 16, a Camaiore, ritornando i dettaglianti sul locale mercato all'ingrosso, offre 520. Trattativa laboriosa. Si conclude a quota 510. Il sig. Mutti, il commissionario, molla un po' per l'ora (sono quasi le 9,30 e domani è sabato) e un po' per il quantitativo (150 cassette). Chiediamo lumi su quanto finisce al produttore di quell'ura. «Dalle 520 io devo levare il mio 10% e il 50% del costo di scarico che sono 2,5 lire il chilo. Resta il chilo 510 lire. Il trasporto è a carico del produttore. Oggi tutto sommato è andata bene, ieri invece mi ha sgridato per telefono perché ho venduto a 450 lire il chilo». Cosa costerà quell'ura domattina nei negozi di Camaiore? «Supererà tranqui-

lamente le 1300-1400 lire. Il venduto a fare le vacanze — ci dice il sig. Mutti — proprio da quelle parti e spesso mi capita di stroppiare gli occhi davanti a certi cartellini. Il cartellino non sta né alla produzione né qui al mercato: il mio 10% non è netto, ha molte spese eppoi è controllato da chi dirige il mercato. Mica posso fare il furbo». I benefici del consumatore Il tempo delle vacanze che grava e fuma. Dove sta allora il consumatore? Forse in una pratica troppo disordinata del dettaglio che ricompra al 100% un po' perché e troppo piccolo e vende poco, un po' perché è professionalmente arretrato. Io sto rivalutando i mercati misti, i cui operatori con una capacità di vendita di 58 quintali di merce al giorno non sono assolutamente elementi di un sistema perverso. E' il consumatore ne trae beneficio. Noi sul mercato li chiamiamo «rimanenziali» ma sbagliamo: in genere sono braccianti nell'acquistare e sono bravi nel vendere puntando essenzialmente sulla quantità. Lasciamo dal mercato a 150 metri in via Fioravanti c'è un

Advertisement for Corsi Tessilerie, Ospedale generale provinciale LOTTI di PONTEDERA, and Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di Firenze. Includes contact information and details about services offered.