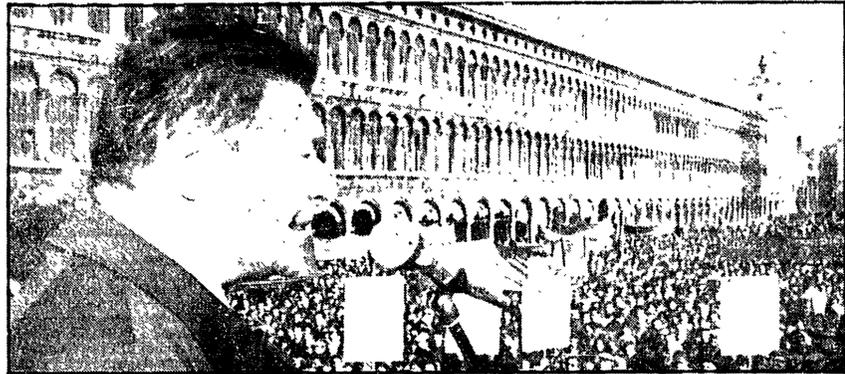


Decine di migliaia in corteo a Bologna e Venezia Lama: vogliamo cambiare la politica economica

Le prime manifestazioni regionali indette dalla federazione unitaria - Oggi si fermano Toscana e Liguria, domani il Lazio, venerdì la Lombardia - Al centro delle iniziative di lotta la difesa dell'occupazione e una diversa politica fiscale

Dal nostro inviato
VENEZIA — Il nostro è un obiettivo preciso, di natura generale: vogliamo invertire una politica economica e industriale che vuole ridurre l'area dell'occupazione, che tende a colpire una volta di più il Mezzogiorno. Vogliamo mutare profondamente le scelte che si stanno facendo in campo economico e sociale. Luciano Lama ha appena iniziato il suo discorso in piazza San Marco. Davanti al palco da cui parla il segretario generale della CGIL c'è una folla fitta, mentre dal portico continua ad arrivare gente. Sono i lavoratori delle fabbriche del polo industriale di Marghera con il Petrochimico in testa; sono gli operai degli stabilimenti di Mestre, ma anche i lavoratori delle botteghe artigiane del centro storico, delle multiformi attività che costituiscono la struttura economica della città: i vetrai di Murano, le commesse, i dipendenti delle imprese di pulizia.



Massiccia l'adesione agli scioperi generali regionali che hanno interessato ieri il Veneto e l'Emilia-Romagna. A Venezia, dove da tempo non si assisteva ad una manifestazione tanto folta e cretola, ha parlato Luciano Lama (nella foto). A Bologna tre cortei hanno percorso il centro conovolgendo circa 40 mila lavoratori in piazza Maggiore dove ha preso la parola Sergio Garavini. Oggi scenderanno in lotta la Liguria

Hanno sfilato in decine di migliaia (ventimila, forse di più dicono i sindacati) da piazzale Roma a San Marco, su e giù per le calli e i campielli, per i ponti, sotto i porteggi dove — per passare — bisogna ammainare bandiere e sticcioni. Una grande manifestazione, una grande folla attenta in piazza San Marco a confermare la riuscita dello sciopero generale di ieri nel Veneto, a dare forza al sindacato che chiede, come dice Lama, un «mutamento profondo nelle scelte di politica economica e sociale» che si pone anco-

ra una volta «interessi generali», che lotta per un obiettivo di sviluppo, di uscita dalla crisi sulla strada del progresso. A Venezia, in questa piazza inondata di sole, il terremoto sembra lontano, lontano il dramma della gente del Sud che rivive proprio in questi giorni, per la seconda volta in pochi mesi, momenti di paura, di scoramento, di disperazione. Lontana è l'atmosfera da dopoguerra che ci rimandano le immagini televisive che vengono dall'Ir-

pinia e da Napoli. Fra poche settimane Venezia tornerà ad essere invasa dai turisti, riprenderà fiato la macchina del turismo e si avrà ancora una volta l'illusione che molti dei problemi della città siano ad un passo dalla soluzione. Eppure è proprio nelle immediate retrovie di Venezia che ci sono i primi segni della crisi e le conferme dei guasti che provoca il «non governo» dell'economia. Migliaia sono i posti di lavoro in pericolo alla Montedison e nelle imprese che per il

gruppo chimico lavorano a Porto Marghera. Si riduce l'occupazione ai cantieri Breda, al porto. Intanto non c'è un piano per la chimica dove di questo nome non c'è un programma generale per il rilancio dei diversi settori in crisi, delle grandi aziende che rischiano il collasso. Anche per questo diceva un cartello portato dagli operai di Marghera, c'è la morte a Venezia.

E, ancora, proprio il centro storico, con i segni evidenti di degrado, con la sua struggente decadenza è lì a dimostrare come sia il governo a dovere delle giustificazioni per i ritardi e le inadempienze di cui è responsabile e non il sindacato a dovere spiegare perché è contrario ad una politica economica e sociale che rischia di peggiorare le condizioni di chi già lavora, senza rispondere alla domanda di chi un lavoro lo cerca, alle aspettative più generali del paese.

E' la politica del ministro La Malfa, che prevede uno sviluppo sia pure contenuto, o è quella del ministro Andreatta, che colpisce le possibilità di investire, che rischia di portare sotto zero la nostra economia? Un governo che da una parte taglia i redditi e i consumi dei lavoratori e dall'altra riduce gli investimenti — sostiene ancora Lama — fa la scelta della recessione, rinuncia a qualsiasi politica di risanamento e di sviluppo.

E' in questa ottica che va letto il rifiuto del sindacato a subire nuovi inasprimenti fiscali, tagli ingiustificati e inuttili di occupazione alla Montedison. Non si tratta di un rifiuto a farsi carico dei problemi del paese, ma della volontà di ribaltare, appunto, una politica che è miope quanto suicida. Per questo Bruno Genovese, segretario della Federazione unitaria di Venezia parla nel suo discorso in piazza San Marco di una mobilitazione «sociale e politica» e Giandomenico Lavorato, segretario regionale della Federazione CGIL-CISL-UIL, sostiene che è il governo e non il sindacato a dover dimostrare una maggiore responsabilità.

La parola ai lavoratori Per l'unità occorre una vera democrazia

Oggi pubblichiamo alcune lettere incentrate su un particolare aspetto: la democrazia. Un tema di grande attualità dopo il dibattito sollevato dal discorso di Berlinguer a Torino.

Nel «patto federativo» una delle ragioni della crisi sindacale

Il problema è quello di ricreare, sulla base delle esperienze degli ultimi dieci anni, del loro enorme valore, ma anche dei loro limiti, le condizioni per far vivere una organizzazione democratica che riesca a congiungere il massimo di partecipazione, diffusione del potere e il massimo di capacità di decisione, di direzione politica tempestiva. Ciò chiama in causa il problema del superamento in avanti dello stallo dei rapporti unitari tra le confederazioni, del rapporto tra strutture esterne del sindacato e comitati di fabbrica.

Il problema è superare una divaricazione per la quale coesistono nel sindacato il massimo e il minimo di democrazia in una situazione in cui tutto cambia il sindacato sembra anchilosato. E nel momento in cui c'è ormai chi parla di crisi della prima Repubblica, il sindacato stenta a trovare gli accenti, i toni, la spinta ideale necessari, del livello almeno di quella che seppe trovare la CGIL agli inizi del '50. C'è una acquisizione comune: non si può gettare a mare il patrimonio di unità che

abbiamo costruito. I prezzi sarebbero troppo alti per tutti. C'è una scelta possibile: i congressi confederali potrebbero dare un segno credibile di una volontà vera di tutte le componenti di dare una risposta positiva alle difficoltà: è quella di una presa d'atto che il «patto federativo», l'attuale stallo dei rapporti unitari, rappresenta uno degli elementi di fondo della crisi del sindacato e della sua vita democratica. E' la scelta di accettare — con tutte le garanzie possibili per le diverse componenti — davvero logica e le regole democratiche di un sindacato unitario. Nel congresso della CGIL quello del superamento in avanti dello stallo dei rapporti unitari deve ridiventare un fondamentale terreno di battaglia politica — anche con scelte coraggiose e forzature — offrendo alle forze unitarie della CGIL e della UIL un terreno comune per la ripresa di uno dei momenti più significativi di battaglia politica degli anni '60. GIUSEPPE D'ALOIA FIM-CISL nazionale

Si all'unità sindacale no, invece, alle reticenze
Emerge dalla società, lo impongono le cose: da una parte, la emancipazione sociale e culturale con la sua evoluzione politica e sindacale dei lavoratori in generale; dall'altra, una situazione sempre più pesante e grave, sia dal punto di vista economico e sociale che politico e morale.

Questo ed altro richiamano con urgenza e determinazione il rilancio dell'unità sindacale organica nell'interesse del Paese oltreché della classe lavoratrice. Naturalmente dobbiamo fare un salto di qualità, occorre anzitutto superare reticenze ed ipocrisie a tutti i livelli di organizzazione. Inoltre è importante aprire subito un largo dibattito, soprattutto tra i lavoratori, per discutere e definire il ruolo del sindacato: quale i suoi mezzi, quale il suo fine con l'intento di arrivare a concretizzare un vero progetto del sindacato in Italia, indispensabile per la rea-

lizzazione dell'unità organica. A mio avviso il sindacato non deve essere né imprenditore e né banchiere, ma proletario, nel senso che deve essere un sindacato di classe evitando e respingendo qualsiasi condizionamento. Per cui deve essere un sindacato indipendente dallo Stato, dai partiti politici e logicamente dai padroni per due aspetti fondamentali. Primo: garantendo e difendendo sempre e comunque gli interessi dei lavoratori. Secondo: per una condotta ed efficace politica e garanzia della democrazia e della libertà nel nostro Paese contribuendo realmente alla trasformazione della società, distinguendo da quei sindacati autonomi e corporativi e da quanti diversamente vorrebbero un sindacato integrato nel sistema che è da cambiare.

Nella mia fabbrica si elegge l'esecutivo senza neanche votarlo

Vorrei dire anch'io qualcosa sulla democrazia nel sindacato, sulla necessità di far partecipare i lavoratori alle scelte e quindi alle decisioni che il sindacato assume in questi tempi. Il sindacato dei consigli nati nel 1969 aveva degli obiettivi chiari e ben precisi, sostenuti appunto dalla partecipazione dei lavoratori. Ora invece stiamo assistendo ad assemblee nelle quali si portano decisioni già prese anticipatamente a livello di vertice, senza mai (o quasi) tenere conto della base. Chi tiene queste assemblee invece di vivacizzare il dibattito vogliono solo far in modo di smorzarlo, specialmente se c'è una qualche critica verso il vertice sindacale (può essere l'esecutivo di fabbrica) giusto o sbagliato che sia, e così, di questo passo, siamo arrivati allo scollamento da parte di gran parte degli operai verso il sindacato. Certo, ci sono molti altri fattori di questo scollamento,

ma ritengo che questo sia uno dei più importanti e cioè appunto la democrazia sindacale. Un metodo che non accetterò mai è l'elezione degli esecutivi di fabbrica così come viene adesso, almeno nella mia azienda, cioè senza una vera e propria elezione. Lo statuto del sindacato dei consigli prevede che sia il Consiglio di fabbrica ad eleggere l'esecutivo. Invece da oltre sette anni in questa fabbrica questo non è mai successo: chi determina i nomi dei facenti parte l'esecutivo sono le segreterie, e questo vuol dire svuotare il ruolo del consiglio, eletto dagli operai. Mi è stato detto — dopo varie mie critiche — che questa è l'unità raggiunta nelle segreterie, io la chiamo unità di vertice che passa sulla pelle dei lavoratori. G. BATTISTA BENEDETTI operaio alla Fiat OM di Brescia

Chi più delle donne è interessato a discutere l'orario di lavoro?

ROMA — Lavorare poco, lavorare tutti, oppure invece lavorare anche al sabato e alla domenica; oppure ancora tempo parziale, part-time con esecuzione consegnata alla moda. O, infine, tempo di lavoro e tempo di vita: cioè slogan, realtà che cambiano, vecchie lantane animate dal movimento operaio, nuovi obiettivi di lotta. E le donne? Il tempo di vita e di lavoro è per loro frazionato trasversalmente da altri tempi, da un'altra fetta di vita e di lavoro, quella dentro casa, che è la condizione, in fondo, perché altri vivano e lavorino. Nessuno, dunque, è interessato più delle donne ad un dibattito, ad una battaglia, in sintesi ad una linea strategica per contrattare l'orario di lavoro.

e le delegate di fabbrica hanno discusso per due giorni alla scuola sindacale di Ariccia su «efficienza del regime degli orari rispetto alla condizione delle lavoratrici». Ma sul tema sono piovute, più che astratte discussioni, relazioni e comunicazioni ricchissime di dati. Le donne su questo tema dell'orario ci riflettono con molta serietà, perché, come diceva Maria Grazia Ghezzi, lombarda, «basta vedere le assemblee di fabbrica, la quantità di proposte e interventi che fanno le operaie, come alzano le antenne quando sentono parlare di orario,

Proprio Maria Grazia Ghezzi, dopo la relazione di Nicoletta Recchi, ha portato al seminario uno dei contributi più «vissuti» e concreti. Dimostrando, con un piano ragionamento, che il padronato ha già reso «flessibile» l'orario, che le modificazioni si accavallano, e spesso non sono contrattate altro che «a rincorsa» delle realtà che cambiano; e che quindi non si può aspettare un giorno di più per elaborare progetti che avvicinino questi cambiamenti ai «tempi di vita» delle lavoratrici. In Lombardia, 36 aziende del tessile (con un totale di

6.702 «turnisti» su oltre 10 mila dipendenti) sono passate dai 2 turni di 8 ore per 5 giorni ai 4 turni di 6 ore per 6 giorni (compreso, quindi, il sabato); le donne coinvolte in questa trasformazione sono state oltre 4.000; ma già 5 aziende, con 294 «turnisti» fanno il lavoro domenicale, con 90 donne coinvolte nell'«esperimento».

Questi cambiamenti, ha detto la Ghezzi, le donne li subiscono, diversamente dagli anni '60 e '70, in cui la contrattazione per il passaggio dall'orario giornaliero ai turni di 8 ore per cinque giorni, ora visto come un allarga-

mento dei tempi per organizzare la vita familiare. E' sempre più urgente allora costruire, come ha sostenuto in un'altra comunicazione Paola Battaglia, del Veneto, ipotesi rivendicative che non si appiattiscano sulle carenze della società (si chiede il part-time, come evidenzia una ricerca fatta in questa regione, per «motivi familiari», «motivi di studio», «motivi di salute»); né siano, come avviene ora, una selva di «spontanei» aziendali. Negli accordi sul part-time, analizzati dalla Battaglia, la problematica dell'orario, e delle contraddizioni

Troppo spesso la base spinge e il sindacato è prudente

Come tenta oggi il sindacato di uscire vincente dalle difficoltà gravi in cui lo pone la crisi economica e la strategia di attacco del padronato? Invece di allargare l'azione di confronto nelle fabbriche per chiarire quale dibattito vogliono i lavoratori, si contrappongono nelle sue diverse organizzazioni rimandando i tempi di una risposta. Si arrocca così in difesa e finisce col perdere di credibilità. Alle domande e alla spinta alla lotta che vengono dalle fabbriche si risponde che ci vuole prudenza, che il movimento è arretrato, che bisogna fare attenzione alla difesa di una scissione, la divisione della fiducia e i delegati si trovano sempre più pressati tra una base che spinge e le strutture di lega e di segreteria che frenano. Queste sono critiche molto presenti nella mia fabbrica ma anche in tutto il movimento genovese. Diventa perciò vitale per il sindacato rispondere con il con-

fronto immediato e dovranno essere i lavoratori — tutti i lavoratori e non solo quelli iscritti al sindacato — ad indicare la strada da percorrere. I lavoratori sono uniti e vogliono che la democrazia nel sindacato si dimostri nei fatti e nell'azione politica e non in una parola vuota. Vogliono partecipare alle scelte attraverso il confronto, discutendo le varie realtà produttive e categoriali, decidendo non solo chi li deve rappresentare in qualità di delegati, ma dando la loro indicazione nelle scelte dei dirigenti sindacali a più elevato livello. Questa è la strada giusta, l'unica per chi non ha interessi da tutelare se non quelli dei lavoratori. Con questo mio contributo intendo rispondere anche a tanti compagni che si preoccupano molto giustamente dei rischi di una scissione. FRANCO MAGGI Delegato Italsidac - Genova

Discutiamo senza settarismi l'unità è un bene prezioso

La crisi sindacale è innegabile. E' purtroppo in atto e le possibili ripercussioni lacertanti. Ma, attenzione, vi è una grossa manovra in atto tendente ad allentare qualunque corporativismo, settarismo, estremismo. E tutto per impedire un ragionamento pacato e obiettivo al fine di arrivare (se potessero) alla rissa, a scagliare gruppi di lavoratori contro il padronato (che starebbe alla finestra a godersi lo spettacolo) e a tirare i fili della discordia) ma contro il sindacato al fine di spaccarlo e lasciare il movimento operaio con la testa rotta e il corpo pieno di ferite. E' un gioco piuttosto scoperto che questi «centri» della divisione stanno portando avanti, gioco insidioso perché l'attacco viene portato su molti fronti e fa parte dell'offensiva «ne-

rale che i nemici della democrazia hanno forse deciso di portare alle istituzioni della Repubblica. La posta in gioco dunque è molto alta per i lavoratori. Sviluppiamo il dibattito, approfondiamo ogni tema, confrontiamo le varie tesi. Facciamolo però senza esasperazioni e contrapposizioni lacertanti. Prendiamo ogni proposta con la massima apertura e nel rispetto degli altri. Atteniamoci ai fatti e non lasciamoci coinvolgere in fumosi appelli fuorvianti. Basiamoci sulle cose, noi classe operaia, che siamo abituati al concreto in ogni realtà. Noi comunisti poi abbiamo il compito di portare il massimo contributo di costruzione unitaria in questa fase delicata e importante. REMO MUSSO operaio Ansaldo - Genova

E le navi fanno rotta verso i porti del Nord Europa

Si accentua il divario fra gli scali meridionali e settentrionali europei - La situazione dell'Italia - Mancanza di programmi e investimenti - I dati illustrati in un seminario - Venerdì a Genova conferenza Pci sull'economia marittima

ROMA — Si apre dopodomani, venerdì, al palazzo San Giorgio di Genova la conferenza nazionale marittima indetta dal Pci. Relatore sarà il compagno Lucio Libertini. I lavori saranno conclusi domenica dal compagno Adalberto Minucci, della segreteria del partito. Alle conferenze prenderanno parte anche i ministri Compagna e Formica, dirigenti sindacali del settore, rappresentanti degli enti portuali, degli armatori, degli spedizionieri, dei cantieri, oltre a numerosi amministratori di Regioni, province, comuni.

In questa sede, per la prima volta, viene affrontato il tema dell'economia marittima nel suo complesso (navi, porti, territorio, cantieri, ecc.), in relazione al ruolo dell'Italia nella divisione europea del lavoro e alla riforma del sistema dei trasporti.

Un solo dato significativo: mentre negli scali del nord il traffico generale delle merci dal 1973 al '79 è aumentato di 173 milioni di tonnellate, solo dai porti italiani si registra una fuga di circa 3 milioni di tonnellate di merci verso scali più competitivi del settentrione. «Proprio lo squilibrio esistente fra nord e sud — ha sottolineato il professor Enzo Caselli, direttore dell'ILRES — evidenzia l'esistenza di una scala non solo quantitativa ma anche qualitativa e politico-culturale fra i paesi europei. Venendo da nord a sud — ha aggiunto Caselli — nei porti di minisce l'incidenza degli imbarchi e aumenta quella degli sbarchi, aumentano i traffici vicolanti e si riducono quelli discrezionali, si passa, insomma, da scali sovrannazionali a scali domestici-mediterranei. Mentre nel nord l'insieme dei porti ha un potere capace di intervenire e guidare la direzione dei traffici, nel sud si passa a scali relativamente subalterni e dipendenti.

L'Europa meridionale è l'anello debole ed è sottoposto al potere selettivo della domanda». «E' sostanzialmente la conseguenza — ha affermato il compagno Angelo Carosino, vice presidente della Commissione trasporti del Parlamento europeo — della politica comunitaria, che finora ha oggettivamente favorito il sistema portuale dei paesi forti del nord a scapito degli altri. Noi stiamo lottando per una politica veramente comunitaria dei trasporti, che abbia carattere di globalità, che includa i trasporti marittimi, portuali ed aerei e conduca ad un riequilibrio complessivo anche attraverso l'armonizzazione delle legislazioni nazionali». Ed è stato Carosino stesso a far rilevare come esistono forti resistenze, a livello europeo, perché ciò avvenga e come, a maggior ragione, sia necessario introdurre meccanismi correttivi in queste tendenze per invertire una politica che rischia di condurre a una crisi gravissima le aree meridionali europee.

Ma se è vero che nonostante un certo vantaggio geografico, l'Italia e gli scali meridionali sono svantaggiati rispetto al «blocco» del nord è anche vero che la crisi è aggravata dalla mancanza di un coordinamento reale fra i porti e le attività marittime di quest'area.

Prendiamo l'Italia: vuoto di iniziativa del governo, nessuna linea di intervento concreto e tanto meno programmazione: anzi, nemmeno linee programmatiche adeguate. La situazione del nostro paese, se rapportata a quella di alcuni scali del nord, è addirittura catastrofica. In Francia, ad esempio, ci sono 34 mila chilometri di ferrovie, in Germania 29 mila: in Italia arriviamo a 16 mila di cui 7 mila sono nelle aree più settentrionali. A Genova, per essere più espliciti, nell'ambito portuale ci sono 150 chilometri di binari: sei volte tanto ne ha Rotterdam, quasi 4 volte Amburgo, più di 5 Anversa, quasi 3 Brema. Se poi vogliamo considerare gli spazi disponibili per la movimentazione dei container, ci accorgiamo che sommando «lutto» quelle dei

maggiori scali italiani raggiungiamo a mala pena gli ettari che sono disponibili nel solo porto di Anversa e non ci avviciniamo neppure a quelli di Amburgo. Neppure per le strade, le vie di navigazione interne sfruttate, ecc.

L'Istituto di ricerca ligure ha definito i rapporti fra il nord e il sud Europa come «la sfida portuale degli anni 80»: ma è una lenzone dall'esito scontato — si è detto nel seminario — se non viene considerata seriamente, specie a livello italiano, l'urgenza di un coordinamento e di una programmazione dell'attività di tutti gli scali. I costi da noi sono alti: come possono non esserlo se, mentre in Germania, Francia, Belgio, Olanda e altri paesi del nord i governi investono ogni anno miliardi in finanziamenti per grandi e piccole opere favorendo uno sviluppo dell'autonomia economica degli scali, in Italia il governo non solo finanzia un servizio marittimo ma incrementa addirittura l'importo delle tasse che altrove rimangono patrimonio degli enti portuali?

G. Sansalone

Dalla redazione
GENOVA — Lo squilibrio esistente nel traffico delle merci fra i porti dei paesi del nord Europa e quelli del sud tende ad accentuarsi, e se non si provoca un'inversione di tendenza, la forbice è destinata ad allargarsi sempre più, fino a provocare veri e propri scompensi nell'economia dei paesi meridionali.

ricercatori Mario Germinati, Filippo Beltrame e Roberto Recchi, presentati in un seminario alla Camera di Commercio o genovese, confermano e documentano la spaccatura. A cominciare dalla grande differenza fra la quantità della merce movimentata in un anno negli scali settentrionali (37 milioni di tonnellate nei porti compresi fra Le Havre e Lubeca) rispetto a quelli meridionali (315 milioni di tonnellate fra Marsiglia e Fiume, passando attraverso i maggiori porti italiani), fino alla constatazione che mentre il sistema marittimo portuale del nord si va rafforzando, quello del sud rafforza un sempre maggiore

insolimento. Un solo dato significativo: mentre negli scali del nord il traffico generale delle merci dal 1973 al '79 è aumentato di 173 milioni di tonnellate, solo dai porti italiani si registra una fuga di circa 3 milioni di tonnellate di merci verso scali più competitivi del settentrione. «Proprio lo squilibrio esistente fra nord e sud — ha sottolineato il professor Enzo Caselli, direttore dell'ILRES — evidenzia l'esistenza di una scala non solo quantitativa ma anche qualitativa e politico-culturale fra i paesi europei. Venendo da nord a sud — ha aggiunto Caselli — nei porti di minisce l'incidenza degli imbarchi e aumenta quella degli sbarchi, aumentano i traffici vicolanti e si riducono quelli discrezionali, si passa, insomma, da scali sovrannazionali a scali domestici-mediterranei. Mentre nel nord l'insieme dei porti ha un potere capace di intervenire e guidare la direzione dei traffici, nel sud si passa a scali relativamente subalterni e dipendenti.

L'Europa meridionale è l'anello debole ed è sottoposto al potere selettivo della domanda». «E' sostanzialmente la conseguenza — ha affermato il compagno Angelo Carosino, vice presidente della Commissione trasporti del Parlamento europeo — della politica comunitaria, che finora ha oggettivamente favorito il sistema portuale dei paesi forti del nord a scapito degli altri. Noi stiamo lottando per una politica veramente comunitaria dei trasporti, che abbia carattere di globalità, che includa i trasporti marittimi, portuali ed aerei e conduca ad un riequilibrio complessivo anche attraverso l'armonizzazione delle legislazioni nazionali». Ed è stato Carosino stesso a far rilevare come esistono forti resistenze, a livello europeo, perché ciò avvenga e come, a maggior ragione, sia necessario introdurre meccanismi correttivi in queste tendenze per invertire una politica che rischia di condurre a una crisi gravissima le aree meridionali europee.

Ma se è vero che nonostante un certo vantaggio geografico, l'Italia e gli scali meridionali sono svantaggiati rispetto al «blocco» del nord è anche vero che la crisi è aggravata dalla mancanza di un coordinamento reale fra i porti e le attività marittime di quest'area.

Prendiamo l'Italia: vuoto di iniziativa del governo, nessuna linea di intervento concreto e tanto meno programmazione: anzi, nemmeno linee programmatiche adeguate. La situazione del nostro paese, se rapportata a quella di alcuni scali del nord, è addirittura catastrofica. In Francia, ad esempio, ci sono 34 mila chilometri di ferrovie, in Germania 29 mila: in Italia arriviamo a 16 mila di cui 7 mila sono nelle aree più settentrionali. A Genova, per essere più espliciti, nell'ambito portuale ci sono 150 chilometri di binari: sei volte tanto ne ha Rotterdam, quasi 4 volte Amburgo, più di 5 Anversa, quasi 3 Brema. Se poi vogliamo considerare gli spazi disponibili per la movimentazione dei container, ci accorgiamo che sommando «lutto» quelle dei

maggiori scali italiani raggiungiamo a mala pena gli ettari che sono disponibili nel solo porto di Anversa e non ci avviciniamo neppure a quelli di Amburgo. Neppure per le strade, le vie di navigazione interne sfruttate, ecc.

L'Istituto di ricerca ligure ha definito i rapporti fra il nord e il sud Europa come «la sfida portuale degli anni 80»: ma è una lenzone dall'esito scontato — si è detto nel seminario — se non viene considerata seriamente, specie a livello italiano, l'urgenza di un coordinamento e di una programmazione dell'attività di tutti gli scali. I costi da noi sono alti: come possono non esserlo se, mentre in Germania, Francia, Belgio, Olanda e altri paesi del nord i governi investono ogni anno miliardi in finanziamenti per grandi e piccole opere favorendo uno sviluppo dell'autonomia economica degli scali, in Italia il governo non solo finanzia un servizio marittimo ma incrementa addirittura l'importo delle tasse che altrove rimangono patrimonio degli enti portuali?

G. Sansalone

3

Renault 5 GTL, record europeo di economia nei consumi.

Domani al Senato i risparmi energetici
ROMA — Domani andrà in aula Palazzo Madama il provvedimento sui contenuti dei consumi energetici e lo sviluppo delle fonti rinnovabili di energia. E' un campo nel quale l'Italia arriva buon'ultima rispetto ad altri paesi europei: ma è, comunque, una legge rilevante perché interviene sulla riduzione dei consumi energetici nelle abitazioni civili e nell'industria e sull'utilizzo delle fonti rinnovabili. «Sottoscrizione» per l'approvazione unanime in Commissione in Parlamento è stata espressa dai senatori comunisti della commissione Industria al termine di un incontro con la presidenza del gruppo Pci di Palazzo Madama. Ma questo non basta. In una nota, i senatori comunisti sottolineano, infatti, «l'ulteriore ritardo del governo nell'elaborazione del piano energetico nazionale», sollecitano «l'urgente presentazione in Parlamento».

«Per quanto riguarda le centrali convenzionali a carbone — prosegue la nota — i ritardi, determinati dal rimpallo di responsabilità fra l'esecutivo e l'Enel, debbono essere immediatamente superati attraverso l'inizio immediato dell'iter del disegno di legge relativo ai provvedimenti urgenti per la costruzione e l'esercizio delle centrali termoelettriche convenzionali. Quanto alle centrali nucleari — conclude la nota — il gruppo del Pci aderisce — prosegue la nota — a quanto è in corso di prendere un'iniziativa per quanto riguarda i siti, mentre ritiene indispensabile la elaborazione di una normativa aggiornata per quanto riguarda i problemi della sicurezza».