

Disaccordo completo a Ginevra

Sugli scambi commerciali divisi anche i ministri CEE

Un compromesso fatto e ritirato - Bloccata l'estensione degli accordi doganali Gatt



GINEVRA — Felipe Jaramillo (al centro), Michel van Meerbecke (a sinistra) e Alejandro Jara alle conferenze del paese in via di sviluppo. I grandi assenti dal dibattito generale di queste conferenze GATT sugli scambi

ROMA — Le notizie da Ginevra sulla conferenza interministeriale, sugli scambi, convocata nel quadro dell'Accordo generale sulle tariffe e il commercio (GATT), dalle iniziali in inglese mostrano una spaccatura tra gruppi di interessi, quindi fra gruppi di paesi, che impedisce di prendere qualsiasi decisione efficace per reagire alla crisi economica. La conferenza si doveva concludere ieri a mezzogiorno, non essendo possibile approvare un documento comune, tutto è rimasto sospeso. In serata la situazione era confusa. Quanto era avvenuto nelle precedenti dodici ore, infatti, cambiava il quadro da cui si era partiti — la divergenza fra Comunità europea e Stati Uniti sulla sovvenzione ai prodotti agricoli esportati — con una ulteriore frattura.

Una strada per «sganciare» l'Europa dall'aggressività Usa

Il convegno degli economisti a Modena - Il «rimedio estremo» del protezionismo come alternativa alla politica recessiva reaganiana? - I ritardi all'interno della Cee

MODENA — In tempi di reaganismo imperante, con scarse o nulle probabilità che i centri di controllo dell'economia mondiale decidano in tempi brevi di cambiare politica, la sinistra europea è costretta a misurarsi con l'ipotesi di un ricorso al protezionismo, rimedio estremo ad una situazione produttiva e commerciale che si aggrava di giorno in giorno.

che se di protezionismo si deve parlare come antidoto all'aggressività della politica recessiva americana — questo in sostanza l'approdo a cui è giunta la discussione — più realistico pensare che ogni paese lo dotti per proprio conto. I rischi, in questo caso, sarebbero certo maggiori. Si potrebbero produrre lacerazioni ancora più profonde di quelle attuali tra un pezzo e l'altro dell'Europa. L'espansione di un singolo paese, potrebbe produrre contraccolpi negativi su altri e col rendere assai più difficile la tessitura di una iniziativa comune europea.

Il contributo del convegno modenese non è, peraltro, limitato all'enunciazione e all'analisi del tema centrale del nuovo ordine, europeo e mondiale. Sono state affrontate e discusse le politiche del lavoro adottate nei diversi paesi (di particolare interesse l'esperienza approfondita dell'esperienza di Francia-Modena), il cui lavoro coordinato e di elaborazione potrà risultare molto prezioso. Sempre che, naturalmente, serva da supporto ad un'azione politica. E l'attenzione dei politici sembra per ora molto scarsa. Seguire il lavoro di questo convegno si sono visti soltanto i comunisti Chiaramonte e Napolitano.

Edoardo Gardumi

Ma un «Garibaldi» sul mare, non basta

In servizio il nuovo traghetto «tutto merci» delle FS fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci - Due viaggi al giorno con 80 carri e 24 containers - Quanto si risparmierebbe con i trasporti marittimi di cabotaggio fra nord e sud

ROM — È entrato in linea sulla Civitavecchia-Golfo degli Aranci il primo traghetto «tutto merci» delle FS. Si chiama «Garibaldi». Ha salpato le ancore per la prima corsa nel tardo pomeriggio di venerdì. Da questa settimana effettuerà due traversate nel 24 ore (sette ore per ogni viaggio, cinque per le operazioni di carico e scarico in ognuno dei due terminali) alleggerendo soprattutto nel periodo estivo la pressione sul trasporto di passeggeri e auto da e per la Sardegna.

ferrovieri sistemati su quattro binari sui tre ponti di carico e 24 containers. Operazioni di carico e scarico tutte preordinate e dirette con calcolatori ed effettuate in tempi estremamente rapidi. La realizzazione del «Garibaldi» è per le FS il primo passo di un progetto più ambizioso: incremento del traffico merci con traghettamento di carri (affidato dal CIFE all'azienda, anche per il futuro); creazione di nuove linee Continentali-Sardegna (il piano biennale, in fase di avanzata elaborazione, prevede fra l'altro la realizzazione di navi più grandi e la costruzione di adeguati terminali).

perché non si utilizzano il Tirreno e l'Adriatico per i collegamenti Nord-Sud e viceversa? Ci sono strade e ferrovie, si risponde. Ma sono convenienti rispetto alla via d'acqua? Le stime e i calcoli fatti dicono di no. Gli stessi 80 vagoni e 24 containers trasportati dalla «Garibaldi» avrebbero sicuramente un costo maggiore se dovessero essere portati a destinazione per ferrovia che è di gran lunga il mezzo terrestre meno costoso. Ad un recente convegno, organizzato da «Trasporti coordinati», relativo a infrastrutture e collegamenti, si è discusso di un progetto di un traghetto coordinato e collegato al mezzogiorno è stato, fra l'altro presentato un interessante studio sul «cabotaggio». È del consigliere della Conifarma (l'organizzazione degli armatori) Bruno Musso. Prende come punto di riferimento una nave traghettamento containers in servizio fra Km. Circe e Cagliari (600 km. Circa di percorrenza) per un interessante confronto con il trasporto delle merci su strada.

sei ore per una analoga quantità di carico. Da Genova a Palermo impiega mediamente dalle 20 alle 24 ore (i tempi possono essere abbassati con navi più veloci). Per trasportare via terra il carico di una nave come quella presa in considerazione occorrono almeno 100 autotreni. Mentre la nave ha un equipaggio complessivo di 21 uomini, occorrono almeno 200 autisti per il trasporto su strada. Con la nave le tonnellate trasportate ad uomo sono 150, con il camion 15. Con il traghetto si trasporta una tonnellata per HP di potenza sviluppata, con il camion, appena 0,1 tonnellata. Considerando i consumi della nave e quelli degli autotreni si ha nel tratto Sicilia-Lombardia un risparmio di 20 kg. di combustibile per tonnellata trasportata via mare. Se tutta la merce che annualmente viene trasportata via terra fra Sicilia e Nord Italia, prendesse la via del mare, si avrebbe un risparmio di circa 350 mila tonnellate di combustibile.

Direttore
EMANUELE MACALUSO

Condirettore
ROMANO LEDDA

Vicedirettore
PIERO BORGHINI

Responsabile
Guido Dell'Aquila

Editore S. B. A. di Roma

Tipografia GATE - Via dei Taurini, 13 - 00185 Roma

Iscrizione al n. 243 del Registro stampa del Tribunale di Roma

Incaricato come giornale morale nel Registro del Tribunale di Roma n. 4668

Direzione, redazione e amministrazione:
Milano, Viale Favio Testi, 75 - CAP 20100 - Tel. 6440

All'autogestione l'Efim risponde con la serrata

A Porto Marghera gli operai dell'Alluminio Italia sospesi rientreranno in fabbrica. L'azienda ritira la direzione e insiste nel suo atteggiamento di rottura col sindacato

Dalla nostra redazione VENEZIA — Sta diventando una vertenza simbolo per Porto Marghera: era dall'inizio degli anni '70, al tempo di quella che qui tutti ricordano come la «vertenza Sirma» che non si minacciava la chiusura di un intero stabilimento. Certo, il «poles» di posti di lavoro ne ha persi un sacco, al ritmo di mille all'anno negli ultimi sette anni, ma a chiudere tutto d'un colpo un'industria del mondo si aveva ancora pensato. A farlo, adesso, sono le Partecipazioni Statali, o meglio l'Efim-MCS che ha annunciato la morte per debiti dell'Alluminio Italia di Porto Marghera, 620 addetti. Si comincia da domani con una fetta di cassa integrazione che riguarderà il primo reparto di produzione, quello che trasforma la bauxite, 116 persone in tutto. Sarà l'atto iniziale di una lenta agonia che dovrebbe concludersi sotto Natale quando tutti i lavoratori saranno sospesi.

andiamo. A questo punto la parola autogestione ha cominciato a circolare con maggior insistenza. Per cercare di evitare l'irreparabile ieri si sono mossi sindaco e prefetto. Due telegrammi all'azienda per segnalare i «pericoli gravi» che deriveranno dall'assenza in fabbrica della direzione ed invitare i responsabili dello stabilimento «ad assicurare la presenza in fabbrica del personale in attesa di un'occupazione che garantisca la sicurezza dell'incolumità pubblica».

Sono preoccupazioni tutt'altro che infondate anche perché la decisione dell'azienda di sfidare il sindacato avviene in un momento di grave tensione nella zona di Porto Marghera, dove gli altissimi all'occupazione sono ormai quotidiani. E soprattutto costituisce l'ultimo anello di una lunga catena di contrasti tra Efim-MCS-sindacato, che nascono dalla decisione della finanziaria pubblica del settore alluminio di uscire dalla sua grave situazione finanziaria mettendo in cassa integrazione oltre un migliaio di persone nei suoi stabilimenti sparsi un po' in tutta Italia, dalla Sardegna al Veneto al Trentino.

Una cassa integrazione senza alternative, un puro e semplice licenziamento mascherato. L'Efim-MCS ha infatti fatto sapere che ormai l'azienda è fuori mercato, che di all'ubito al mondo si produce anche troppo e che quindi i capannoni di Porto Marghera sono votati al silenzio. Ma i lavoratori non sono d'accordo. Gli stessi di andare in cassa integrazione così, senza alcuna alternativa. Tra direzione e consiglio di fabbrica è iniziato un braccio di ferro che si preannuncia assai aspro.

L'atteggiamento della MCS è ancora più grave se si pensa che lo stesso ministro De Michelis, dopo essere stato per un bel po' alla finestra, ha chiesto alla finanziaria di sospendere ogni iniziativa unilaterale. La parola a questo punto ritorna da Marghera alle decisioni romane; ma è chiaro come si esprime in un suo comunicato la giunta comunale di Venezia, che i problemi dell'alluminio si possono risolvere solo col metodo del consenso sociale.

COSENZA — Al convegno nazionale degli ESA (enti di sviluppo agricolo), disertato dai ministri e sottosegretari, non è filato tutto liscio. Sono venute a confronto esperienze regionali diverse, ad esempio quelle della Calabria, della Toscana, Emilia, Veneto, Abruzzo, ma sono venuti anche al pettine i problemi mai risolti nella nostra agricoltura: l'esaurimento della legge 386, la mancanza di interventi nella legge finanziaria e nei bilanci statali '82-'83, nonché i tagli drastici (di centinaia e centinaia di miliardi) della spesa pubblica nel settore agricolo.

Gildo Caspeato

per fumare meno o smettere completamente

metodo NICOPLAZ
COADIUVANTE PROGRESSIVO ANTIFUMO A BASE DI ESSENZE VEGETALI

La maggior parte dei fumatori tenta di smettere di fumare.
POCHI CI RIESCONO.

Tra i tanti vizi presenti nel fumo, la nicotina è la diretta responsabile dell'assuefazione, che si sprigiona a fumate di più.

Se decidi di smettere di fumare abbandonerai alla nicotina e alla lotta più dura da compiere.

L'unico modo sicuro e affidabile di farcela è quello di ricorrere a un prodotto che agisca in modo preventivo e terapeutico, come NICOPLAZ.

Il metodo NICOPLAZ, con il suo COADIUVANTE PROGRESSIVO ANTIFUMO, ti permette di smettere di fumare senza ricorrere a mezzi brutali, come il fumo di tabacco, ma con un metodo sicuro e affidabile.

Il metodo NICOPLAZ con il suo COADIUVANTE PROGRESSIVO ANTIFUMO, ti permette di smettere di fumare senza ricorrere a mezzi brutali, come il fumo di tabacco, ma con un metodo sicuro e affidabile.

Metodo progressivo antifumo per fumare meno o smettere completamente.