NUOVA MANOVRA GOVERNATIVA PER COSTRINGERE GLI UTENTI A PAGARE

Rinviato alla Camera l'esame sulla legge che istituisce la tassa sulle auto a gas

Le gravissime conseguenze del provvedimento — Rovinati migliaia di autotrasportatori — Cominciano i licenziamenti nelle fabbriche di gas liquefatti

Dopo la nuova imposta decisa dal governo nessun automobilista ha più convenienza ad installare sulla sua macchina impianti a gas liquido. E coloro che già ce l'hanno si affretteranno a toglierlo. Facciamo un esempio: un proprietario di una FIAT «1100» il quale vedeva nel gas liquido la possibilità di percorrere un chilome traggio rilevante con una spesa relativamente sopportabile. L'automobilista in questione risparmia su ogni chilometro 6 lire circa. Alla fine dell'anno, prendendo per buona una media di 20.000 chilometri percorsi, il risparmio ascende a 120.000 lire. E vediamo le spese: 84.000 lire di balzello, 14-15.000 lire di ammortamento del prezzo di impianto (per una 1100 sono circa 80.000 lire). 5.000 lire circa di interessi. Fanno 103.000 lire. Il risparmio, quindi, in questo caso, sarebbe di 17.000 lire annue, irrilevante, in definitiva, e addirittura inesistente ove si tenga conto della perdita di spazio (tutto il bagagliaio posteriore è occupato dalle bombole), della minore potenza del motore, delle maggiori difficoltà di approvvigionamento, soprattutto, che obbliga molti degli attuali possessori di auto a gas liquido a percorrere chilometri e chilometri prima di giungere al più vicino posto di rifornimento.

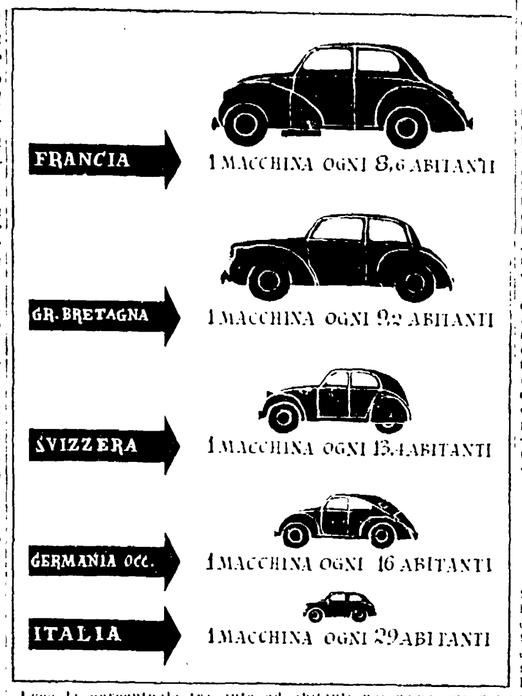
A questo punto vale la pena di chiedersi quali saranno le ripercussioni di un provvedimento di tanta gravità, e di così ingiustificabile arrentatezza, sul mercato automobilistico. Non ci vuole molta capacità di immaginazione per immaginare che la tassa sul gas liquido, ove venga confermata dal Parlamento, e la perpetuazione del sovrapprezzo sulla benzina, finiranno per mettere definitivamente fuori causa decine di migliaia di automobili di grossa e media cilindrata il cui uso, già insidiato dalla iniqua legge del bollo (per la quale una vecchia «1500» che vale sul mercato 50.000 lire paga più di una fiammante «Gulietta»), va divenendo sempre più dispendioso. Alle «1500», alle «Aprilia», alle «Augusta» bisogna aggiungere ormai le prime «1400», e molte delle «1100», il cui costo di esercizio non è più proporzionato al valore commerciale. L'impianto a gas liquido poteva rappresentare per i proprietari di tutte queste vetture l'ultima possibilità. Oggi questa, se la legge verrà definitivamente approvata, non esiste più, e gli automobilisti ancora una volta saranno ricacciati verso le utilitarie di cilindrata minima, le più «commerciabili» e le più resistenti alla svalutazione. Esattamente quel che vuole la FIAT: ciò che spiega le limitate resistenze degli ambienti dell'industria automobilistica ai gravi provvedimenti governativi. Alla FIAT, anzi, si spera che la nuova situazione finisca con l'influire in modo positivo sull'andamento delle vendite della «nuova 500», che fino ad ora veniva considerata come un clamoroso insuccesso e un colpo gravissimo al prestigio del prof. Valletta.

Le stesse considerazioni che abbiamo fatto per le autovetture valgono per le macchine di uso industriale, camioncini, camion, autocarri. Migliaia di piccoli trasportatori, per esempio, avevano affrontato in questi ultimi due anni spese sensibili per la trasformazione della carrozzeria, e per la installazione degli impianti a gas liquido, su vecchie «Balilla», «1500», «Augusta», contando così di tirare avanti almeno qualche anno. Oggi, su queste macchine, il cui valore commerciale, ripetiamo, è minimo, in qualche caso poche decine di migliaia di lire, verrebbe a gravare, oltre al bollo, una sopratassa di 180.000 lire!

Ma c'è chi sta peggio. Ancora oggi, sulle strade italiane circolano migliaia di vecchi autocarri, camion, vecchi residuati bellici, acquistati a suo tempo all'ARAR. La maggior parte di essi, specialmente al Nord, viaggiano oggi con impianto a gas liquido, e vengono utilizzati per lavori di cava, per caricare breccia, tufo, per lavori di sterro, o nei lavori stagionali della agricoltura. Sono «Dodge», «Chevrolet», «Ford», «GMC», macchine di scarso valore commerciale (un «Dodge» si poteva pagare fino a due mesi fa dalle 250 alle 350.000 lire), ma in grado ancora di assicurare un pezzo di pane al «padroncino» che le porta personalmente e alla sua famiglia. Anche qui, da un giorno all'altro, la norma del decreto governativo ha fissato la tassa per i veicoli industriali oltre i 20 quintali di carico in 426.000 lire annue. Questo significa, poiché la trazione a benzina comporta una spesa impossibile, obbligare i proprietari a buttare via la vecchia macchina (nessuno la comprerà più), e coprirsi di debiti e di cambiali per comprare un camion a nafta, così come avviene ogni anno per migliaia di «padroncini», che dopo aver lavorato mesi e mesi, notte e giorno, per pagarsi il loro mezzo se lo vedono portar via alla prima cambiale protestata.

L'uso del gas liquido era andato diffondendosi in Italia, specialmente al Nord, ma da un paio d'anni anche al Centro e al Sud, e la sopratassa di Suez aveva indotto non pochi indecisi a installare le necessarie apparecchiature. Vi si erano dedicate, tra le altre, case come la Weber e la «Tartarini» di Bologna, che da sole hanno sistemato qualcosa come 80.000 impianti circa, e decine e decine di piccole case in tutto il Nord e il Centro. Decine di migliaia di operai si erano andati specializzando nei lavori di costruzione e di installazione degli impianti, nel rifornimento, nella fabbricazione delle bombole. Tutto questo lavoro rischia di andare perduto senza remissione. Ancora qualche settimana fa la «Tartarini» aveva inaugurato un nuovo stabilimento a Bologna, con poco meno di cento operai. Ora una buona metà è stata già licenziata. A Torino i licenziamenti sono già 150, altrettanti saranno a Milano. A Roma, ove il gas liquido aveva tutto la sua apparizione dopo Suez, una decina di piccole aziende si preparano a chiudere i battenti. Da quando si è cominciato a parlare del famoso decreto non hanno più montato un solo impianto.

Tutti, dire che tutto questo non è fatto per facilitare la metanizzazione nel nostro Paese, cui la quale governo spreca 400 miliardi di lire annui di tasse, l'Italia è in coda tra i grandi paesi europei, e le disponibilità in metano ci sono, e abbondanti, sono ad accentuarsi. Ma forse proprio questo è quello che vuole il Governo: risolvere il problema del traffico rendendolo troppo costoso, e non solo questo, come vedremo.



Ecco la percentuale tra auto ed abitanti nei paesi europei

Le ragioni del rinvio

La Commissione Finanze e Tesoro della Camera non ha potuto iniziare, ieri, l'esame del famoso decreto concernente il nuovo, pesantissimo diritto erariale sui veicoli a motore azionati con gas di petrolio liquefatti. All'origine del rinvio c'è senza dubbio la manovra governativa tendente a costringere gli utenti a pagare la nuova tassa prima che il Parlamento sia chiamato a decidere se tramutare o meno in legge il decreto. E' noto che tale tassa dovrebbe pagarsi a decorrere dai primi di novembre: il governo tende dunque a creare il fatto compiuto prima che il Parlamento dica la sua parola.

Il motivo ufficiale che ha determinato il rinvio la Commissione Finanze e consistito nella constatazione che mancava il prescritto parere di altre Commissioni della Camera, come quelle dei Trasporti e dell'Industria e Commercio. La omissione è di carattere così palesemente pacchiano che si stenta a ravvisarvi l'effetto di un fortuito disguido o di una semplice dimenticanza.

A Roma le C.I. delle Aziende IRI di Genova

Il sottosegretario alle Partecipazioni Statali, on. Sullo, ha ricevuto una delegazione di membri di commissioni interne dell'Ansaldo S. Giorgio e dell'Ansaldo Fossati di Genova. La delegazione ha illustrato la situazione dei dipendenti delle due aziende.

Il 21-22 Convegno meridionale della CGIL

Martedì 21 e mercoledì 22 ottobre si svolgerà presso la Camera del lavoro di Napoli l'annunciato Convegno delle Camere del lavoro del Mezzogiorno e delle Isole.

Nel Convegno, al quale parteciperanno le maggiori Federazioni nazionali di categoria interessate, saranno esaminati e discussi gli sviluppi dell'azione sindacale nel Mezzogiorno con particolare riferimento agli obbiettivi della massima occupazione e degli aumenti salariali sia nel settore dell'industria che in quello dell'agricoltura.

Il Segretario generale della CGIL, on. Agostino Novella aprirà i lavori del Convegno.

Relatore sul primo punto all'ordine del giorno: «La lotta dei lavoratori della città e delle campagne del Mezzogiorno per la massima occupazione e i salari» sarà il Segretario confederale on. Vittorio Foa. Il Segretario della CGIL, Renato Scheda, svolgerà la relazione introduttiva sul secondo punto: «La campagna del reclutamento e tesseramento 1959» e problemi della struttura organizzativa del sindacato, e problemi della stampa sindacale».

Le conclusioni dei dibattiti saranno tratte dall'on. Novella.

Autorizzati altri decreti per l'imponibile

Si è riunita ieri la Commissione centrale MOA che presieduta dal sottosegretario on. Zaccagnini, ha autorizzato l'autorizzazione dei decreti di imponibile di mano d'opera per Matera e Rovigo.

HA INIZIO LA LOTTA DEI LAVORATORI TESSILI

Agli operai peggio pagati d'Italia i padroni negano un miglior contratto

Smentito il maggior costo del lavoro femminile - La proposta della FIOT agli altri sindacati per una giornata di protesta

Ecco il paragone del salario lordo medio orario, compresi tutti gli elementi tra un operaio cotoniere e un operaio dipendente dagli altri settori dell'industria. Ad esempio un cotoniere percepisce in media 191,40 lire l'ora e un addetto all'industria cartaria 242,62

Alle lettere di disdetta del contratto nazionale di lavoro riguardante la maggioranza dei settori e dei lavoratori tessili inviate dalle tre organizzazioni sindacali della categoria, la Confindustria — a nome delle Associazioni padronali interessate — ha risposto dicendo che solo una richiesta di rinnovo puro e semplice dell'attuale contratto di lavoro poteva essere presa in considerazione ed anche questa condizionandola alla pretesa assurda che i lavoratori ed i loro sindacati rinuncino alle azioni a carattere aziendale per la contrattazione integrativa. Il Consiglio nazionale della FIOT, nella sua recente riunione ha rigettata questa posizione definendola assolutamente inaccettabile e ingiustificata da tutti i punti di vista ed ha proposto alla Federtessili e alla Untessili d'indire in comune una Giornata nazionale dimostrativa allo scopo di consentire ai lavoratori tessili di manifestare il loro sdegno e la loro volontà di avere un contratto rinnovato ma migliorato sostanzialmente nella sua parte salariale e nei suoi più importanti istituti normativi.

E' da domandarsi perché gli industriali tessili abbiano avuto il coraggio e la faccia tosta di prendere un simile atteggiamento quando sono note le condizioni d'inferiorità contrattuali della categoria rispetto alla maggioranza delle altre categorie della industria (basta ricordare che il contratto dei tessili non prevede i premi o scatti di anzianità per gli operai, la indennità per lavori nocivi, i premi di produzione, la indennità di concottimo, lo scaglionamento delle ferie in base alla anzianità di servizio riducendo a 12 giorni le ferie per tutti mentre i chimici ed i metallurgici quasi in partenza, cioè già al 2. scadenza hanno 14 giorni); quando è risaputo che da ben sei anni oramai i lavoratori tessili non hanno avuto aumenti salariali veri e propri mentre rendimento del lavoro, sforzo fisico, costo della vita sono fortemente aumentati.

Intendono forse gli industriali, impressionare i lavoratori ed i loro sindacati ricorrendo a parole grosse, allo spauracchio della crisi, o ad atteggiamenti provocatori?

Potremo a questo proposito fare un lungo discorso per rammentare quali enormi profitti sono stati realizzati, in questi anni, dalla maggior parte degli industriali tessili e dimostrare che i «margini» esistono largamente per soddisfare le rivendicazioni dei lavoratori, ma indipendentemente da questo, vi è un dato essenziale da cui partiamo ed è che le difficoltà di cui soffre oggi l'industria tessile derivano in grande misura dai troppo bassi salari dei lavoratori e dalla loro scarsa capacità d'acquisto.

La battaglia per un contratto migliore e per sostanziali aumenti retributivi è dunque prima di tutto una battaglia per il progresso economico dell'industria tessile in Italia, per l'incremento del mercato interno — ridotto ancora in questi ultimi mesi del 16 per cento — che di recente anche personalità di rilievo del mondo dell'industria hanno definito come la base essenziale per lo sviluppo produttivo.

Ma queste cose gli industriali tessili non possono non saperle, anzi senz'altro le sanno; siamo perciò convinti che il loro atteggiamento oltre ad essere determinato dall'orientamento ripetutamente espresso in questi ultimi tempi, dalla Confindustria che tende nella pratica ad opporre una resistenza di principio a qualsiasi serio aumento salariale, rivela da altra parte un serio loro imbarazzo ad affrontare una trattativa nella quale sono sul tappeto problemi come la parità salariale alle lavoratrici, problema che allo stato attuale delle cose, può essere difficilmente eluso o accantonato in una categoria come la nostra dove i termini stessi della legge dello stato, cioè parità di retribuzione per un lavoro di uguale valore, trovano pieno riscontro nella realtà.

A questo proposito, è bene dire che anche l'argomento considerato come il più solido tra quelli tirati fuori dagli industriali e cioè quello del maggior costo del lavoro femminile, è stato recentemente smentito clamorosamente da dati forniti dalla stessa «Stampa» di Torino da cui risulta che il costo medio di un lavoratore è nell'industria tessile di lire 328,55 mentre nell'industria meccanica è di 576,55 e nell'industria chimica di 523,25; i contributi a carico dell'azienda sono per ogni operaio tessile di L. 92,75 mentre sono di 143,25 per il metalmeccanico e di 130,14 per l'operaio chimico.

Questi dati sono difficilmente confutabili per cui la cui che agli industriali tessili sembra essere la più facile è quella di evitare la trattativa, così facendo essi non si rendono conto che aumentano il potenziale di malcontento già esistente nella stragrande maggioranza dei lavoratori della categoria, malcontento che orientato e diretto bene dai sindacati è certamente capace di costringere gli industriali ad abbandonare la loro assurda e gretta posizione

LINA FIBBI

IL SOVRAPPREZZO SULLA BENZINA

Richiesta del P.C.I.: abolire il balzello

Una intervista dell'onorevole Failla

Su due problemi del prezzo della benzina e delle nuove imposte sugli automezzi a gas liquido, il compagno onorevole Failla, da noi interpellato, ci ha rilasciato la seguente dichiarazione:

«I deputati comunisti sono impegnati ad ottenere che la Camera discuta e respinga il decreto sui veicoli azionati con gas liquido prima che gli utenti siano costretti a pagare l'esoso diritto erariale escogitato dal governo. Ciò significa che, consultate rapidamente le Commissioni parlamentari competenti, il decreto dovrebbe essere portato in aula, per la discussione pubblica, entro la prima settimana di novembre.

«Abbiamo già sollecitato in tal senso la Presidenza della Camera e non mancheremo di sviluppare fino in fondo la nostra azione.

«Riguardo alla sovrimposta sulla benzina rimaniamo dell'idea che il balzello debba essere del tutto soppresso. Il vecchio decreto-legge del novembre 1956 deve ormai considerarsi privo di efficacia giacché avendo raggiunto gli scopi ingiustamente dichiarati, che l'avevano consigliato nel momento della crisi di Suez.

«La diminuzione della sovrimposta in vigore costituisce un primo successo della agitazione degli automobilisti che noi parlamentari del PCI abbiamo pienamente appoggiata, non può chiudere la questione. Ecco perché continuiamo a chiedere che il sovrapprezzo sia abolito del tutto.

«Se il governo avesse voluto rispettare la volontà sovrana della Camera, che si è già manifestata attraverso il voto sull'ordine del giorno presentato il primo agosto da me e da altri compagni, deputati avrebbe avuto il dovere di sospendere (se non altro sospendere) l'imposizione delle 14 lire sul litro di benzina e l'attendere poi che il suo nuovo disegno di legge venisse discusso dai due rami del Parlamento.

«Il governo invece sulla strada dell'arbitrio e dunque un'imposizione illegale contraria non solo agli interessi del Paese ma persino ad una norma precisa della nostra Costituzione, la quale vieta ogni forma di tassazione che non sia autorizzata per legge. Questo vale per le 14 lire e vale anche per la riduzione a 7 lire che ora viene annunciata. Il governo non può rispettare «a metà» il voto della Camera.

«In questo quadro deve essere la iniziativa comunista che, attraverso una mozione, impegni il governo a provvedere immediatamente l'abolizione del balzello sul prezzo della benzina.

«Più avendo appoggiato e determinato il successo della richiesta liberale per la soppressione di alcuni articoli della legge Cortese, la quale prevede anche la revoca della sovrimposta Suez, noi riteniamo che, prima ancora di un voto su tale legge — voto che potrà comunque avvenire a non breve scadenza — si debba procedere alla sospensione dell'illegale balzello. A ciò potrà giungersi attraverso la mozione comunista, la cui discussione chiediamo che avvenga al più presto, cioè entro la prima settimana di novembre, abbinandola alla discussione sulle imposte che dovrebbero colpire il settore del gas per autotrazione».

PER LE MODIFICHE AL PIANO I.R.I. E PER I SALARI

Proclamati scioperi a Napoli e Massa Carrara In alto mare l'impianto siderurgico nel Sud

La decisione del Consiglio delle leghe — Il 20 si asterranno dal lavoro gli edili partenopei — Un nuovo stabilimento sorgerà a Baia

NAPOLI, 17. — L'approvazione unanime dell'o.d.g. per le aziende IRI napoletane, avutasi alla Camera, ad iniziativa dei nostri compagni deputati, viene giudicata nella nostra città come un successo dell'azione operaia e popolare per una politica di sviluppo economico, in opposizione alla politica governativa di smobilitazione e licenziamenti.

Basterà ricordare, a tal proposito, che nei giorni scorsi, il dibattito parlamentare è stato accompagnato dall'azione diretta che delegazioni di operai hanno svolto a Montecitorio chiedendo la modifica dei «piani» dell'IRI. Nello stesso tempo a Napoli, si svolgevano manifestazioni di strada, scioperi aziendali; venivano proclamati scioperi generali cittadini a Torre Annunziata e a Castellammare si registrava l'intervento della Amministrazione provinciale, del consiglio comunale di Pomigliano d'Arco per l'Aerfer. Ed infine vi è stata la proclamazione dello sciopero generale provinciale deciso dal Consiglio delle leghe che ha demandato all'Esecutivo la fissazione della data e delle modalità.

Peraltro l'azione operaia a Napoli, la cui prima tappa è costituita da uno sciopero provinciale degli edili fissato per il 20, s'incentra anche su altre rivendicazioni: il fondo maggiore occupazione, perequazione retributiva, aumento dei salari. Se fatti delle aziende IRI hanno dato la spinta alla ripresa dell'azione operaia e popolare nessuno attribuisce agli scioperi proclamati un significato di pura solidarietà, perché tutti a Napoli sanno bene che il caso delle aziende IRI è solo il sintomo più allarmante di una situazione generale: licenziamenti alla Remington, alla Stigler-Otis, alla Precisa, all'Agtip-Costiero, alla Lepetit, nel settore dell'arte bianca, alle MCM, al Consorzio nazionale canapa, passaggio a cassa integrazione di operai delle aziende IRI (Aerfer, Avis, ecc.) e private (C.M.I.), licenziamenti di «contrattisti» a termine.

Causa contro l'Alfa Romeo per lo sganciamento dell'IRI

MILANO, 17. - Una causa civile, che interessa però da vicino tutte le aziende statali recentemente uscite dalla Confindustria, verrà discussa in seconda udienza il 12 novembre prossimo presso il Tribunale di Milano. La causa ha preso l'avvio da un esposto presentato dal presidente dell'Associazione industriale lombarda dott. Furio Cicogna nei confronti dell'Alfa Romeo.

Secondo l'esposto, lo «sganciamento» dell'Alfa dall'Assolombarda sarebbe incostituzionale. Infine l'Alfa Romeo sarebbe debitrice all'Assolombarda di una forte somma. L'esposto conclude chiedendo che l'Alfa Romeo venga dichiarata socia dell'Assolombarda fino al 31 dicembre 1959. I legali dell'Alfa Romeo, presentando la comparsa di risposta, hanno tenuto a sottolineare che la richiesta dell'Associazione industriale lombarda è infondata: 1) perché la società si è liberamente distaccata dall'Associazione; 2) perché il famoso articolo 3 della legge per i rapporti fra le aziende IRI e le organizzazioni industriali, lascia piena libertà alle aziende di associarsi o meno. La comparsa conclude sottolineando che non esistono quindi i titoli per vantare, nei confronti dell'azienda, il credito che rivendica la Associazione industriale lombarda.

Le comunicazioni dell'on. Fascetti

La Commissione Industria della Camera ha tenuto ieri mattina una riunione di particolare importanza. E' infatti intervenuto alla riunione, per riferire sulla situazione e sui programmi dell'Istituto, il presidente dell'IRI on. Fascetti. All'ampia esposizione dell'on. Fascetti sono seguiti brevi interventi di numerosi deputati, che hanno posto alcuni quesiti e richiesto alcuni chiarimenti; la riunione si è conclusa con una replica del presidente dell'IRI e con un voto della Commissione per uno sviluppo e approfondimento — anche settore per settore — della discussione sull'attività e i piani dell'IRI da realizzarsi nelle sedi e nei modi più opportuni.

Della esposizione dell'on. Fascetti, vale la pena di mettere in rilievo alcuni elementi che costituiscono almeno in parte una novità. Un'affermazione di indubbia gravità ha fatto l'on. Fascetti a proposito del tante volte annunciato nuovo stabilimento siderurgico nel Mezzogiorno: egli — smentendo, di fatto, le ripetute assicurazioni dei ministri Medici, Pastore, Lami Starnuti — ha dichiarato che la situazione del mercato e le prospettive che si profilano sul terreno del progresso tecnologico impongono un ripensamento; se non l'abbandono del progetto, una «attesa» di almeno un anno. Solo trascorso questo periodo si potrà vedere se sia o no il caso di dar vita a un nuovo stabilimento siderurgico. La creazione dell'attesissimo nuovo impianto nel Mezzogiorno ritorna così in alto mare.

Positivo è stato l'annuncio che l'on. Fascetti ha invece dato per Baia, dove lo stabilimento dell'ex Siluriificio sarebbe sostituito da una nuova iniziativa, capace di assorbire 900-1000 unità. Se questo annuncio verrà confermato e seguito dai fatti, si potrà ben dire che la eroica resistenza dei lavoratori dell'I.M.E.N.A. e la solidarietà della classe operaia e della opinione pubblica napoletana sono state coronate da un primo successo.

Per il resto le informazioni fornite da Fascetti sui programmi di investimenti dell'IRI non hanno che confermato la giustezza delle critiche mosse dai deputati comunisti nel corso del dibattito sul bilancio delle partecipazioni statali e relative all'insufficiente sviluppo degli investimenti nei settori siderurgico e meccanico, alla mancanza di ogni prospettiva di adeguato aumento della occupazione nel complesso IRI.

Accordo tra l'«Alfa Romeo» e la «Renault»

Le officine automobilistiche Renault, che costituiscono la più grande fabbrica di automobili di Francia, hanno annunciato ieri di aver firmato un accordo per la cooperazione industriale e commerciale con l'Alfa Romeo.

L'accordo prevede, da un lato, la costruzione e la vendita da parte dell'Alfa Romeo delle autovetture Dauphine della Renault e dall'altro la fabbricazione parziale e la vendita in Francia delle vetture della Renault da parte dell'Alfa Romeo.

Inoltre l'Alfa Romeo riceverà commissioni per la fabbricazione di certi prodotti per conto della Renault, che li commercializzerà.

I minatori di Abbadia S. Salvatore e di Lercara in sciopero compatto contro gli arbitrî padronali

Sospeso dalla «Monte Amiata» un membro della C.I. - Il «padrone delle zolfare» rifiuta di rispettare gli accordi: 500 lavoratori sciopereranno finché il Ferrara non terrà fede agli impegni

Ieri i minatori dell'Amiata e quelli di Lercara (Palermo) hanno dato luogo a due scioperi, che sono riusciti al cento per cento. I fatti: di Abbadia S. Salvatore si impadroniamo in una vertenza che concerne vari problemi. L'esca allo sciopero di ieri. Fra data però un ennesimo arbitrio della Direzione della «Monte Amiata», che ha sospeso dal lavoro per un giorno il compagno Arduino Mambrini, membro della Commissione interna della miniera, il quale non ha altra colpa se non di aver fatto osservare gli accordi sindacali. Secondo tali accordi, infatti, quando la temperatura della miniera supera i 30 gradi, i minatori devono lavorare solo sei ore anziché otto. Mambrini, che è incaricato di rilevare la temperatura, ha disposto la sospensione del lavoro dopo le sei ore, in un avanzamento cieco. La temperatura era superiore al limite dei 30 gradi. La Direzione, allora, gli ha comminato la punizione.

Dal canto loro i 500 minatori di Lercara sono scesi in sciopero per costringere il gestore Giovanni Ferrara a rispettare un accordo, firmato il 30 settembre, che rappresentava per i lavoratori l'accoglimento delle loro rivendicazioni in materia di rivalutazione della contingenza e di concessione regolare degli assegni familiari. Lo sciopero è stato totale e compatto.

Sciopero alla «Fossati»

GENOVA, 17. — Al «Fossati» i lavoratori hanno oggi sospeso il lavoro prima del turno in segno di protesta per il proposito di annunciato sciopero in appoggio alla decisione che si era recata nella stessa giornata a Roma a conferire con il ministro delle Partecipazioni statali, on. Lami Starnuti. La manifestazione ha avuto particolare successo perché il lavoro degli elettrici è stato paralizzato per effetto delle decisioni prese dai vari gruppi di reparto, di settori e generali.

Molte le nuove conquiste, importanti per valore economico e soprattutto di principio. Citiamo alcune fra le principali: — Riproporzionamento delle categorie sulla base dei rapporti di Milano intercorrente con l'accordo sul contratto nazionale non poteva essere immediato.

— Avvicinamento dei gradi di base della categoria.

— Diritto dei lavoratori della Commissione paritetica di discutere i problemi e di verificare sulla base delle decisioni del C.I. a discutere i problemi e di verificare sulla base delle decisioni del C.I. a discutere i problemi e di verificare sulla base delle decisioni del C.I. a