

SIGNIFICATO DI UNA LOTTA

Ai cotonieri non bastano concessioni marginali

Alla fine del 1960 gli industriali cotonieri si rifiutarono di aprire trattative su delle precise richieste avanzate dalla FIOT che essi tacevano di demagogiche per un accordo integrativo settoriale su alcuni problemi rivendicativi, come ad esempio la istituzione di premi di rendimento, la sistemazione e contrattazione dei cottimi, la contrattazione del macchinario e delle qualifiche.

Di fronte all'atteggiamento negativo del padronato e al rifiuto delle altre organizzazioni di promuovere, in quel momento, un'azione a carattere settoriale, la lotta si è andata sviluppando nelle aziende, nei complessi e nei gruppi fino ad arrivare, in questo periodo, ad investire la maggioranza dei grandi complessi e delle grandi aziende e buona parte dei lavoratori del settore.

Nelle settimane scorse si sono concluse le lunghe e difficili lotte dei lavoratori dei cotonifici Valle Susa, dell'Unione Manifatture, del Cotonificio dell'Aquila, delle Cotonifici Meridionali, ed altri sono attualmente in lotta migliaia di lavoratori di altri importanti complessi cotonieri come il Bustese, il Tognella, il Carninatti, il Mazzonis, il Cotonificio Ligure, ecc. e sono in avanzato stato di agitazione quelli di altri importanti aziende e complessi delle province di Torino, Milano, Novara, Como, Brescia e in altre.

Quasi ovunque le maestranze hanno chiaramente manifestato la loro ferma volontà di lottare fino alla conquista di miglioramenti sostanziali sventando spesso manovre e spionaggi per accordi al livello voluto dalle direzioni aziendali; noto è il caso del CVS dove, unitariamente, i lavoratori respinsero l'accordo separato della UIL; a Varese le maestranze del Cotonificio Ligure entrarono in sciopero contro un accordo separato della CISL locale; a Voghera e a Piacenza dove i lavoratori del complesso Bustese impongono alla CISL locale di abbandonare un atteggiamento negativo rispetto alla lotta e alle rivendicazioni avanzate. Significativo poi il fatto che in aziende dove la lotta si è conclusa con accordi a basso livello i lavoratori sono di nuovo in agitazione per risolvere i problemi rimasti insoluti.

Non è quindi errato affermare che oggi il grosso del settore è in lotta e in movimento attorno alle rivendicazioni che riguardano i premi di rendimento e il diritto alla contrattazione di un livello. I risultati sul piano delle conquiste reali non sono sempre quelli desiderati dai lavoratori e rispondenti alle loro combattività. Troppo spesso ancora, anche tra i nostri rappresentanti alle trattative, viene fuori e ritorna la vecchia posizione di attesa e anche il tanto di guadagnato. E' bene dire chiaramente che una simile posizione equivale ad un vero e proprio cedimento di fronte alle grandi possibilità esistenti — valendosi di questa combattività dei lavoratori — per conquistare, oggi, non domandi miglioramenti che modificano profondamente le attuali condizioni economiche e i rapporti di lavoro.

I fatti dimostrano che ogni giorno di più matura nei lavoratori la convinzione della necessità di condurre lotte anche più ampie, più dure ma tali da permettere il conseguimento di risultati sostanziali; per questo essi avanzano, con sempre maggiore insistenza, la esigenza di una lotta generale di tutti i lavoratori del settore sulle rivendicazioni per cui essi si battono nelle aziende, decisi comunque a farle passare lo stesso, continuando se necessario, sulla strada iniziata della lotta azienda per azienda.

Gli industriali cotonieri avvertono questa spinta combattiva dei lavoratori e si preoccupano dell'ampiezza e del contenuto che il movimento sta assumendo. Infatti, battuti sul piano della intransigenza assoluta iniziale e costretti dalla lotta unitaria dei lavoratori a trattare sul piano di questioni che investono esigenze di nuovi rapporti all'interno dell'azienda, essi tentano ora una nuova strada quella già seguita dai lanieri, cioè quella delle concessioni marginali al minor costo possibile; sintomatico il fatto che in alcuni casi negli ultimi giorni essi arrivano persino ad anticipare con la trattativa l'iniziativa dei sindacati, spingendo poi verso accordi i quali creino condizioni di fatto per un accordo settoriale a basso livello. Ma non è questo il tipo di integrazione settoriale che vogliono i lavoratori cotonieri poiché esso rimane nettamente al di sotto delle rivendicazioni per cui si battono e persino dei risultati già conseguiti.

Domani si vota a Guspini contro il patto aziendale



GUSPINI — Gli operai della «Monteverde» si recheranno domani alle urne per votare sul patto aziendale. Le schede sono state già approntate: vi sono stati costituiti da scrutatori nominati dai sindacati e dall'organizzazione degli industriali. L'esito della votazione è praticamente scontato in quanto la lotta dei giorni scorsi — che portò alla sospensione del patto — si manifesta l'altro giorno proprio contro il patto aziendale imposto dalla Monteverde. Intanto si sono avute nuove manifestazioni di solidarietà con i minatori da parte della popolazione, dei partiti di sinistra e delle varie organizzazioni sindacali. Nella foto: un gruppo di minatori dopo l'uscita dai pozzi.

Nella Val Camonica, in provincia di Brescia Dimissionari sette sindaci d.c. per la chiusura di una fabbrica

La decisione presa dopo l'annuncio della smobilizzazione dell'ILVA di Darfo, unica risorsa della zona chiamata «la Calabria del Nord»

BRESCIA, 4 — Sette sindaci democristiani della Val Camonica hanno presentato le dimissioni, in segno di protesta per la smobilizzazione dell'ILVA di Darfo, unica risorsa della zona che per la sua povertà è chiamata «la Calabria del Nord». I sindaci dimissionari — tutti democristiani — sono quelli dei comuni di Darfo, Esio, Angelo, Gianico, Arbogno, Piancammino, Pisogne. Questa atto non è certamente la prima manifestazione di protesta contro la decisione dell'ILVA. Il 24 marzo al primo annuncio della chiusura dello stabilimento vi era stata una vera e propria sollevazione popolare in difesa della fabbrica. Nelle strade di Darfo erano state alzate delle barricate e per la intera giornata nessuno poté entrare o uscire dal piccolo paese. Solo quando da Roma venne l'assicurazione che il provvedimento dell'ILVA sarebbe stato sospeso la calma tornò a Darfo e nei comuni della zona.

La situazione che si è creata nei centri della Val Camonica è veramente esemplare. Una serie di concessioni ideologiche hanno dato la Valle in mano ai monopoli elettrici, in particolare alla Edison, i quali hanno subordinato ogni sviluppo economico della zona al loro interesse. Un ordine di giorno firmato dai sindaci democristiani della Edison e dell'ILVA di aver rovesciato lo scardinamento improvvisato di alcuni bacini idrici con la conseguenza che molti terreni della zona sono stati recentemente allagati. In base a ciò che la Val Camonica desidera l'ILVA ha facilitato questi patti, benché non vi sia nessun motivo economico lo stabilimento di Darfo che nel 1948 occupava 1400 operai ha via via licenziato le proprie maestranze; attualmente — al momento in cui si annuncia la totale smobilizzazione — conta soltanto 400 lavoratori.

Tutti questi fatti sono portati ad acutissimi contrasti in seno alla Dc che in queste zone prende usualmente una forte maggioranza di voti. Si immagina le dimissioni non solo dei sindaci ma anche degli interi Consigli comunali. Oltre ai sette dimissionari altri sindaci sarebbero prossimi a cominciare lo stesso gesto: si tratta, precisamente, dei sindaci di Camuno, Ossimo, Borno, Malesio, Lusine e Borno. La Dc è corsa ai ripari e a quanto si è avvertito nei giorni scorsi per domare una insurrezione a Roma. Ma nello stesso tempo la decisione dell'ILVA viene confermata ed è stata proprio questa conferma a provocare le dimissioni dei sette sindaci.

Nella zona il fermento è vivissimo. La FIOM ha tenuto una grande assemblea dei lavoratori di Darfo, presenti anche molti iscritti alla CISL. Il Pci — in un comizio tenuto dal compagno Nicoletto — ha assicurato il proprio appoggio alle rivendicazioni della zona per impedire la chiusura della fabbrica.

BRUNO UGOLINI
Oltre 500.000 ore di sciopero nel 1960 in Austria

VIENNA, 4 — Durante lo scorso anno — come risulta da statistiche sindacali — 3534 operai e impiegati hanno fatto

Nuova riduzione del tasso di sconto nella RFT?

FRANCOFORTE, 4 — Gli ambienti finanziari di Francoforte prevedono imminente una nuova riduzione del tasso di sconto in Germania. La decisione è un proposito verosimile per la probabile riunione del consiglio di amministrazione della Banca nazionale tedesca. L'attuale tasso di sconto in Germania è del 10 per cento.

Oggi a Trieste Shell e Caltex verranno nazionalizzate a Ceylon

COLOMBO (Ceylon), 4 — In seno al Parlamento di Ceylon si è discusso oggi di nazionalizzazione delle compagnie petrolifere Shell e Caltex. Il ministro delle finanze, G. G. Gunawardena, ha annunciato che le due compagnie verranno nazionalizzate a Ceylon. La decisione è stata presa dopo una lunga discussione. Il ministro ha sottolineato che la nazionalizzazione è necessaria per il bene della nazione e per il controllo delle risorse petrolifere. La legge di nazionalizzazione sarà presentata al Parlamento entro la fine di questo mese.

Concluso il sesto sciopero Per tre giorni bloccate ad Avezzano tutte le fabbriche di Torlonia

AVEZZANO, 4 — Lo sciopero dei giorni dei lavoratori delle fabbriche di Torlonia è concluso. Per tre giorni le fabbriche di Avezzano sono state bloccate. Gli scioperanti hanno ottenuto alcune concessioni, ma non sono stati raggiunti i loro obiettivi principali. La direzione delle fabbriche ha annunciato che il lavoro riprenderà entro la fine di questa settimana.

Il 18 si asterranno dal lavoro i dipendenti degli ospedali civili

Il 18 si asterranno dal lavoro gli ospedali civili. La decisione è stata presa dai dipendenti degli ospedali civili. La protesta è motivata dalla mancanza di aumenti salariali e dalla precarietà del lavoro. Gli scioperanti chiedono un aumento del 10 per cento e la regolarizzazione delle assunzioni.

I grandi monopoli industriali all'assalto dei nostri porti

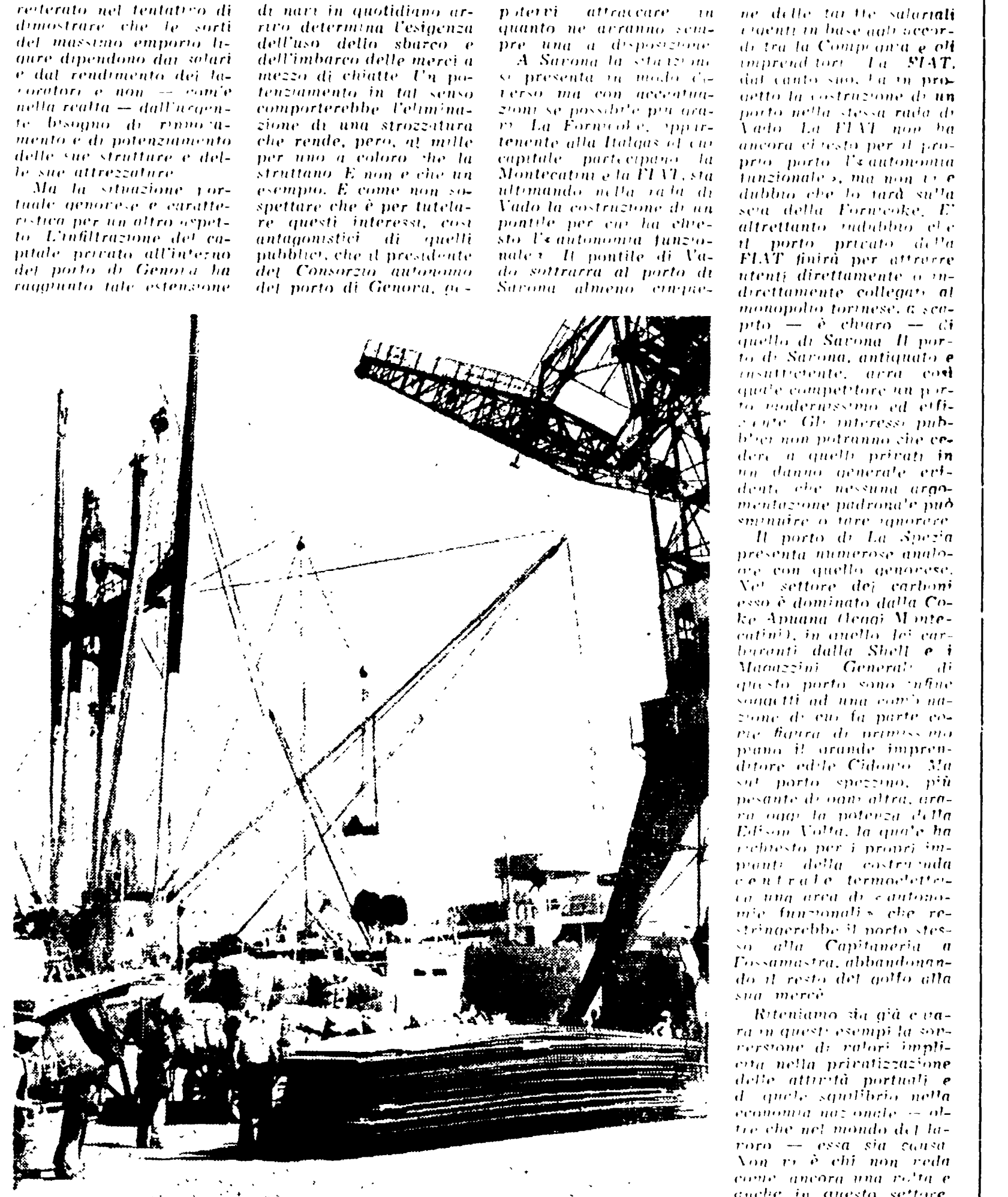
Vogliono le «autonomie funzionali» per evitare ogni controllo — Le difficoltà e le crisi dei porti liguri — L'articolo 14 del Piano di Rinascita per la Sardegna — La lotta dei lavoratori

(Dalla nostra redazione)
GENOVA, 4 aprile — Il Piano governativo di rinascita della Sardegna minaccia di essere concesso alla storia del nostro Paese per un po' di tempo. Il fatto è che quelle istituzioni e chi sono a nulla hanno a che fare con l'isola anche e da essa prendono le mosse. Il Tolo l'uno delle leggi che ne precede l'attuazione contiene, infatti, un articolo, il n. 14, il quale assicura l'autonomia funzionale e alle industrie che, nel quadro del Piano stesso, saranno lungo le coste sarde. Ciò significa che l'industria sarde avrà a propria disposizione una zona portuale a sua disposizione in cui potranno costruire pontili per lo sbarco e il carico di merci e di materie prime e di ogni regolamentazione in materia — le operazioni di carico e scarico a mare — in materia di proprie produzioni.

L'autonomia funzionale, prevista dal «colloquio di Cagliari», garantisce a una parte di chi ne beneficia una sorta di extraterritorialità in quanto esclude per la distribuzione delle Autorità marittime l'articolo 14 della legge di Stato, «stanzando della prerogativa dei porti in quanto sono di competenza delle autorità portuali posta con crescente pressione, dalla Sicilia alla Liguria, dalla FIAT alla Montecatini e dalla Edison».

Le linee generali di questa aggressione sono un chiaro e inequivocabile nei grandi porti della Liguria, Genova, Savona e La Spezia e altrettanto esse è possibile scoprire gli obiettivi ultimi che il grande monopolio appare e che è rappresentato dalla compagnia tenace e intellighente condotta contro la Compagnia di navigazione organizzata del lavoro portuale. E' un obiettivo di dubbio che il processo di privatizzazione dei porti è condotto dall'esistenza e dalla resistenza di queste organizzazioni. E' spietato e rimbombando l'urto dei monopoli contro i lavoratori delle compagnie di navigazione — che si trovano a dover affrontare — che è possibile per i grandi monopoli avere la «libera».

Gli organi di stampa dell'armatore Fossati da tempo hanno aperto un infuocato fuoco contro la Compagnia portuale genovese e in questi ultimi tempi l'attacco è stato



GENOVA — Operazioni di carico di un mercantile

che non c'è più settore che non ne sia dominato. Le operazioni di imbarco, sbarco, imballaggio e guardianaggio delle merci sono monopolizzate da tre imprese: la SMI, la IMA e la PSAT, il gruppo Piano monopolista e burocratico, un gruppo privato presiede le sorti dei SMI. E solo apparentemente contraddittorio affermare che sono proprio le antiche strutture di questo porto a consentire queste operazioni e queste realizzazioni preattese.

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

cento milioni di traffico annuo e cioè un aumento dell'ordine di 10 per cento dell'intero e l'anno dei trattati di dogana, se il che era un obiettivo, non si sa se sia stato raggiunto. Lo Stato il colpo subito dal porto è riversato irrimediabilmente anche sulla mano d'opera se attraverso l'autonomia funzionale la Compagnia sarà esclusa dalle operazioni del porto. La Ferrovie occidentali verranno assorbiti e proprio con la riduzione di spese dovranno dai nuovi generali e dall'abbaziazione

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

La defezione di molti nei rapporti al mercato nerale Ruffini, struttura della destra clericale, ha insabbiato ormai da un anno perfino il progetto di un bando di concorso per un nuovo piano regolatore che preveda la triplicazione dell'attuale volume di traffico. La compagnia Costa ha dato l'ormai recente da Jervis il suo piano di opere per il Sud America e di 600 milioni in sovraccapitalizzazione, la concessione di magazzini con costi preferenziali. Il che significa che le navi di Costa non dovranno più attendere in rada banchine libere per

113 milioni di dollari investiti nel '60 dall'Italia all'estero

Nel 1960 gli investimenti di capitale italiani all'estero hanno raggiunto una cifra record: 113 milioni di dollari. Lo stesso anno l'estero in Italia sono stati investiti 322 milioni di dollari, ed ora questa è stata una cifra che non si era mai vista prima.

Questi dati sono stati resi noti dall'Istituto italiano di statistica. Si dice che lo sviluppo economico del nostro paese, il 50 per cento di esso si dirige verso l'Europa settentrionale, il 23 per cento nelle regioni centrali e il 18 per cento nel Mezzogiorno. Le statistiche rese note dall'Istituto di statistica, anche se non sono definitive, ma hanno assorbito il capitale investito dagli USA per tutti i paesi del MEC messi assieme.

Concorrenza Volkswagen Ford per l'utilitaria americana

NEW YORK, 4 — Se la Ford vorrà imporsi nel mercato delle vetture utilitarie, dovrà competere con la Volkswagen che è stata la prima a entrare in campo. La Ford ha presentato un nuovo modello di vettura utilitaria che si batte per la conquista del mercato americano.

Questi dati sono stati resi noti dall'Istituto italiano di statistica. Si dice che lo sviluppo economico del nostro paese, il 50 per cento di esso si dirige verso l'Europa settentrionale, il 23 per cento nelle regioni centrali e il 18 per cento nel Mezzogiorno. Le statistiche rese note dall'Istituto di statistica, anche se non sono definitive, ma hanno assorbito il capitale investito dagli USA per tutti i paesi del MEC messi assieme.

Convocazione per gli Enti lirici

Le parti interessate alla vertenza degli enti lirici sono convocati al ministero del Lavoro. Le organizzazioni sindacali hanno parlato sopra le labbra, in corso