

ECCO LA «RIFORMA» CHE VUOLE IL GOVERNO!

Fuori 30 mila ferrovieri FS privatizzate

Promemoria per
il 22 novembreI padroni
applaudono

IL MINISTRO COLOMBO.

Otto giorni fa, ha presentato agli industriali milanesi un rendiconto di quanto il governo di centro-sinistra ha fatto per riguadagnare la loro « fiducia » e riconfermare la propria « fiducia » in essi. Quarantott'ore prima, con l'abolizione della super-tassa sulle auto, l'esponente doroteo aveva ottenuto altri applausi, che equivalgono anch'essi ad una fraterna stretta di mano fra governanti e capitali.

CINQUECENTO MILIARDI di regalo, sono derivati e deriverranno ai grandi industriali soltanto dai primi tre provvedimenti: senza parlare degli altri e delle centinaia di miliardi che lo Stato corrisponde ai monopoli come rimborsi della nazionalizzazione elettrica.

ECCO perché gli industriali applaudono Colombo. Ecco perché il governo vuol far passare la « politica dei redditi » onde pompare dai lavoratori i quattrini per la « stabilizzazione capitalistica ». Ecco perché bisogna respingere col voto questa

UN LUNGO ELENCO

di provvedimenti era stato fatto da Colombo: ai trent'anni favori e regali ai monopoli. Diammo un abbraccio alle ragioni dei calvoli battimenti padronali: fiscalizzazione degli oneri sociali, cioè trasferimento allo Stato d'una parte di essi, rinvio dell'abbattimento del massimale contributivo, cioè blocco delle aliquote a livelli puramente simbolici per i

Scioperi sulle navi

Attacco Italsider respinto a Genova dai marittimi

Dalla nostra redazione

GENOVA. 20. La portamine della Corona Australis - di 12.783 t.s. della Sidemar, è stata bloccata ieri alla banchina dell'Oscari Sinigaglia, a Cornigliano, dallo sciopero dell'equipaggio, la cui compattazione e decisione ha fatto fallire tutti i tentativi, intrapresi dai padroni e anticoperto attuati dalla società armatrice e tramite questa, dalla stessa Italsider.

La Corona australis è avvenuta terminato lo scarico di 19 mila tonnellate di minerale di ferro, al porto di Genova.

Giuseppe Tacconi

**Scioperano
da 11 giorni
i dipendenti
ENPAIS**

Proseguendo lo sciopero iniziato il giorno 9 su scala nazionale e con varia articolazione, il personale amministrativo e tecnico di produzione e sostanza dei lavoratori dello speciale si è astenuto ieri dal lavoro per l'intera giornata e, dal momento che si sviluppava un'ampia manovra, chiaramente intimidatrice, per indurre l'equipaggio a recedere dalle proprie decisioni: la Italsider giungeva al punto di negare l'accesso alla banchina dei sindacalisti.

L'equipaggio, da bordo, informava i propri dirigenti sindacali che la Sidemar aveva intimato di dismungere la nave e di farla rimorchiare se non avesse esercitato forti pressioni per ripetere la votazione sull'attuazione dello sciopero. Di fronte alla recisa opposizione dei marittimi e dei sindacalisti, l'Italsider tentava di far intervenire il capo dello Stato per dissuadere d'autorità la nave puntando sul fatto che questa era attrattiva a una banchina « privata ». La risposta del sindacalista Cgil, era recisa: oggi temevo che lo sciopero avrebbe urtato contro una energica reazione dei lavoratori e la sospensione

5 mila km tagliati

L'esplosivo documento consegnato da Nenni ai sindacati — Confermata la piena necessità di sviluppare la lotta

Siamo in grado di pubblicare ampi stralci del documento della direzione delle FS, fatto proprio dalla Commissione presieduta dall'on. Pietro Nenni come base di discussione, per la riforma dell'Azienda ferroviaria. Tre sono i presupposti su cui è basata l'intera relazione: 1) la pressoché totale ripristinazione delle Ferrovie, a poco più di mezzo secolo dalla statizzazione; 2) la riduzione di un terzo della rete ferroviaria; 3) la graduale espulsione di venti mila ferrovieri dall'organico attuale.

Alla discussione di questo gravissimo piano di riforma alla rovescia, chiaramente governato da ambienti padronali e governativi (e preparato in collaborazione con essi), il governo subordina l'inizio delle trattative sul riassetto funzionale degli stipendi. Da una parte ci sono il socialdemocratico onorevole Preti, il dc Colombo e Storti che avanzano un ricatto senza mezzi termini: approvate questa trasformazione delle Ferrovie e poi avrete il « riaspetto »; dall'altra ci sono Nenni e gli altri dirigenti socialisti che dicono ai ferrovieri di aspettare la riforma perché da questa scaturirà anche il riaspetto.

Nenni e gli altri dirigenti socialisti che dicono ai ferrovieri di aspettare la riforma perché da questa scaturirà anche il riaspetto.

Tale indirizzo, che è l'inizio del grande padronato e dell'autotrasporto, conduce alle seguenti proposte di riduzione di un terzo della rete ferroviaria (cinquemila chilometri su 16 mila): « Circa duemila chilometri di linee potranno essere immediatamente chiuse al traffico, non escludendo motivi di carattere sociale o di altra natura che ne giustifichino la sopravvivenza (si noti la spocchia degli estensori nel trinciare giudizi sul « valore sociale » — n.d.r.). Gli altri tremila chilometri dovranno essere gradualmente eliminati man mano che verranno superate, attraverso l'azione coordinata delle varie amministrazioni interessate, le carenze di viabilità stradale, cioè man mano che gli autotrasportatori, privati si diranno pronti a sostituire il servizio pubblico.

La relazione enuncia, fin dall'inizio, una linea di attacco al personale. A pagina 1-2 si dice: « L'incremento dei prodotti è stato del tutto insufficiente a controbilanciare l'aumento delle spese di personale. Infatti, mentre gli introiti, dall'anteguerra ad oggi, malgrado l'apprezzabile espansione del traffico (44 per cento per le merci e 159 per cento per i viaggiatori), sono saliti solo del 44 per cento, l'one-re complessivo del personale è aumentato nel 172 per cento. Dato il livello ormai raggiunto da tale categoria di spese, appare chiaramente, come il successo di un'azione di risanamento ferroviaria sia condizionato dalla politica del personale, che dovrà essere liberata dagli attuali, pesanti vincoli di ordine giuridico ».

Il potere a un Consiglio di tecnocrati

La privatizzazione della Azienda, pur rimanendo gli impianti di proprietà dello Stato, sarebbe totale. « Tutti i poteri necessari a gestire dell'Ente — è scritto a pag. 40-41 — dovrebbero, con adeguata struttura e opportuno equilibrio, far capo al Presidente, al Consiglio di amministrazione ed al direttore generale. Per assicurare al Presidente o al Consiglio di amministrazione, quali centri di potere aziendale, una volontà imprenditoriale ispirata ai criteri industriali, produttivi ed economici. I Presidenti e i consiglieri non dovrebbero essere rappresentanti di categorie o di precisi interessi, venire scelti esclusivamente in base alle loro attitudini di amministratori e di organizzatori, allo scopo di garantire l'emissione di giudizi tendenti esclusivamente ed obiettivamente al buon andamento della Azienda ».

Ma anche sulle linee in esercizio dovrebbe cadere la scure dei nuovi padroni per i quali « un gran numero di stazioni dovranno essere disabilitate al servizio viaggiatori o merci, o trasformate in assortori dei grandi gruppi monopolistici, senza nemmeno la mediazione del governo. Quasi siano queste scelte « programmatiche » risultate infatti da tutta la relazione, ma in particolare dai provvedimenti che vengono proposti per due aspetti essenziali: tariffe e estensione della rete ferroviaria ».

Abolire un terzo della rete ferroviaria

Ma anche sulle linee in esercizio dovrebbe cadere la scure dei nuovi padroni per i quali « un gran numero di stazioni dovranno essere disabilitate al servizio viaggiatori o merci, o trasformate in assortori dei grandi gruppi monopolistici, senza nemmeno la mediazione del governo. Quasi siano queste scelte « programmatiche » risultate infatti da tutta la relazione, ma in particolare dai provvedimenti che vengono proposti per due aspetti essenziali: tariffe e estensione della rete ferroviaria ».

Quindi, una sola via per risanare il bilancio: la politica del personale. Quale politica?

A pag. 51 viene avanzata la proposta di regolare tutti i rapporti col personale a contratto privato, a carattere aziendale, a durata periodica: « Le parti contrattuali saranno l'Ente ferroviario e le organizzazioni sindacali rappresentative del personale ferroviario. La struttura del nuovo rapporto consentirebbe di riportare in un nuovo contratto di lavoro, da stipulare con i criteri di cui sopra, tutta la normativa dell'attuale stato giuridico con esclusioni e riforma di quelle parti che, per essere impostate su basi burocratiche statali, intralciavano la funzionalità dell'azienda e sono in contrasto col suo carattere industriale. Il contratto aziendale dovrebbe avere una durata prestabilita, in modo che nel periodo della sua validità, non vi sarebbero iniziative di revisione da parte dei sindacati ».

Abolito lo stato giuridico del personale, si procederebbe a ridurre in modo sostanziale gli organici (che oggi risultano al di sotto del 4 per cento) sia col blocco delle assunzioni e il pensionamento, sia con i licenziamenti. A pagina 22 si scrive che « Entro un certo numero di anni, attraverso il naturale meccanismo dei pensionamenti, si potrà perciò venire ad una graduale e sostanziale riduzione degli organici; che la Ferrovia possa essere (qual è) un servizio pubblico. Anzi, via non solo il monopolio ma anche la concorrenza delle FS ai privati! « Una tale riforma

l'agitazione continuerà nei prossimi giorni, con modulazione e non cesserà fino al quarto di non saranno state avviate serie trattative per la soluzione dei lavoratori e la sospensione

del lavoro a bordo sarebbe stata procrastinata di altre 24 ore. La Capitaneria, pentito, ha deciso di bloccare ogni tentativo di attacco, riducendo la marcia indietro. Il comandante della « Corona australis » metteva in atto una altra odiosa disposizione: rifiutava, cioè il permesso di entrare a terra a qualsiasi parte dell'equipaggio che fatta salva la sicurezza della nave — secondo le precise norme del Codice della navigazione — non era impegnata dal servizio, e i

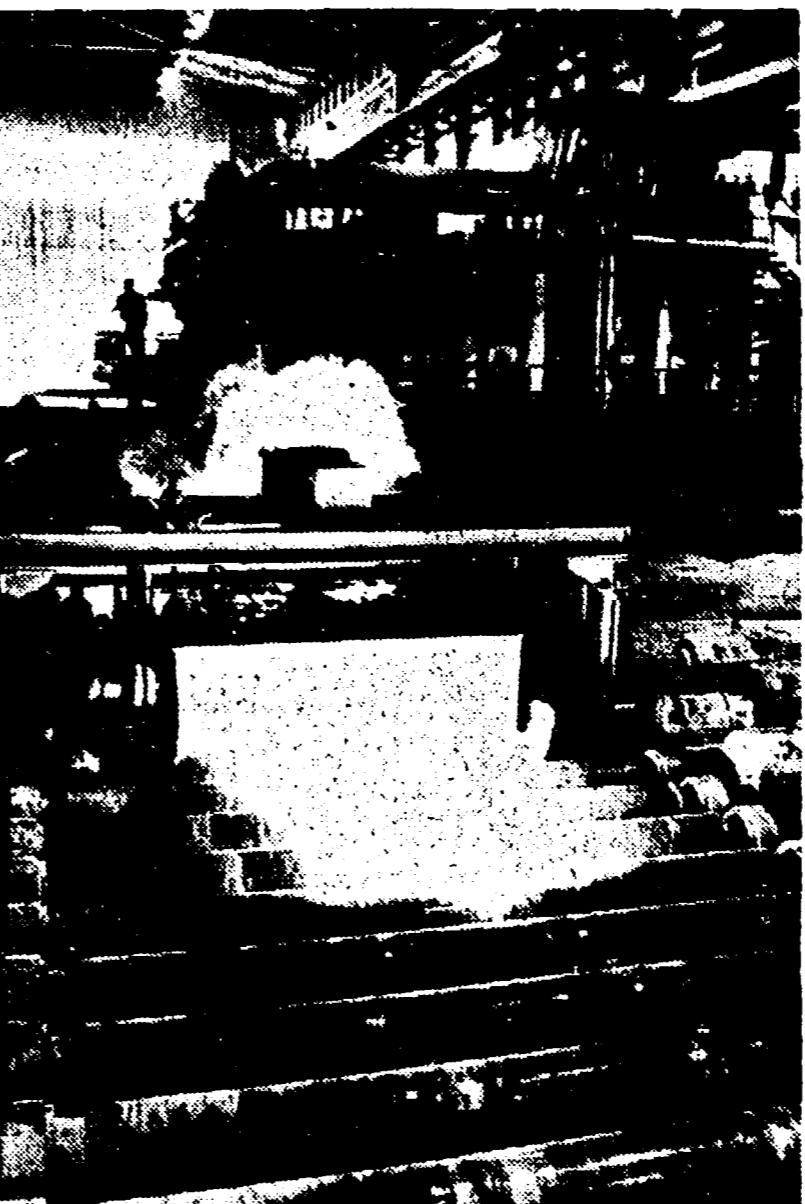
lavoratori restava all'attacco.

Da quel momento si sviluppava un'ampia manovra, chiaramente intimidatrice, per indurre l'equipaggio a recedere dalle proprie decisioni: la Italsider giungeva al punto di negare l'accesso alla banchina dei sindacalisti.

L'equipaggio, da bordo, informava i propri dirigenti sindacali che la Sidemar aveva intimato di dismungere la nave e di farla rimorchiare se non avesse esercitato forti pressioni per ripetere la votazione sull'attuazione dello sciopero. Di fronte alla recisa opposizione dei marittimi e dei sindacalisti, l'Italsider tentava di far intervenire il capo dello Stato per dissuadere d'autorità la nave puntando sul fatto che questa era attrattiva a una banchina « privata ». La risposta del sindacalista Cgil, era recisa: oggi temevo che lo sciopero avrebbe urtato contro una energica reazione dei lavoratori e la sospensione

Prospettive del centro siderurgico

Taranto: nuovo nucleo di classe operaia



TARANTO — Il laminatoio per lamiere in prova al 4. centro siderurgico IRI, realizzato dall'Italsider

Colpisce come giovani che da poco hanno lasciato le campagne per la fabbrica abbiano acquisito quella maturità che è propria di chi lavora in una moderna industria

Dal nostro inviato

TARANTO, 20. Finita la farsa elettorale, imbastita dalla Dc per permettere a Moro di pronunciare un discorso davanti alla prima platea. Il accolto ha sentito fare un commento molto interessante. Un socialista-giornalista, inviato dalla Corte di Genova, diceva ad altri colleghi: « Avete notato con quanta freddezza gli operai hanno accolto il presidente? ».

L'osservazione era perfettamente corrispondente al vero: inviato Moro si era sforzato di suscitare un applaudito: scarsi battimenti gli erano venuti solo da gruppetti di astiosi attivisti dc e candidati dei partiti governativi.

Freddezza degli operai? Senza dubbio. Ma forse qualcosa di più. Colpisce, infatti, gli operai moltissimi i primi pochi mesi fa lavoravano nei campi, essersi immediatamente assiepati alla fabbrica, aver assunto subito non solo l'abito da lavoro e l'elmetto protettivo ma anche quella serietà, quella compostezza che è propria dell'operaio consapevole di fare un lavoro importante. Un socialista-giornalista, inviato dalla Corte di Genova, diceva ad altri colleghi: « Avete notato con quanta freddezza gli operai hanno accolto il presidente? ».

Uomini nuovi, insomma, consapevoli che la fabbrica nella quale lavorano è frutto di lunghe e dure lotte condotte dalle masse lavoratrici del Mezzogiorno e di Taranto contro la chiusura delle fabbriche e per l'apertura di stabilimenti nuovi. Lotte che videro allora come oggi i comunisti alla testa dei lavoratori per affermare la necessità della industrializzazione del Mezzogiorno contro coloro che indicavano ai lavoratori, come unica soluzione, la via dell'emigrazione. Quale bilancio, in sintesi, si può trarre oggi che il primo acciaio colto dai concorrenti del IV Centro dell'Italsider?

E' un bilancio fatto di luci e di ombre. A Taranto, anche per la spinta esercitata dalle lotte dei lavoratori, è sorto un centro produttivo che dal punto di vista tecnico è un vero e proprio gioiello. Le tecniche più moderne sono state messe al servizio di un complesso che produce acciaio, lavorato in tubi di acciaio, tempi e costi record. Il fatto è che tutto il materiale minierale proviene a Taranto — trasportato dalla flotta della Italsider, dall'America, dall'Africa, dopo aver percorso migliaia e migliaia di chilometri, può far percorrere ad un forte carico di spese di trasporto.

Queste cifre avranno il merito di essere portate alla conoscenza degli studi partecipanti al Convegno in maniera immediata, realizzazioni ed esperienze pratiche e contemporanee di informare i tecnologi ed i costruttori dei più recenti risultati delle ricerche e delle applicazioni teoriche e metodologiche.

Una seconda novità può dirsi costituita dall'avvio di una azione per stringere nuovi legami e adacciare nuovi collegamenti tra espositori, tecnici dell'industria e studiosi degli Istituti di Ricerca. E' stata costituita un'Assemblea degli Espositori, che ha organizzato 19 conferenze tematiche che saranno tenute da specialisti-espositori, e che costituiranno una specie di ponte tra il

Dalla nostra redazione

MILANO, 20.

Si è aperto oggi nei padiglioni della Fiera Campionaria di Milano, la III Conferenza internazionale dell'Automazione e Strumentazione.

La manifestazione presenta

rispetto a quelle che l'hanno preceduta (a partire dalla prima edizione del 1956), alcune novità di notevole interesse. In

primo luogo il Convegno-Mostra, da questa edizione, diventa ufficialmente internazionale (oltre che biennale), inserendosi nel Calendario Internazionale delle Mostre Specializzate.

L'internazionalità è data in questa edizione da parte

azione ufficiale di 25 Paesi, con quali Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Grecia, Canada, Giappone, Francia, Germania, Olanda, Polonia, Spagna, Svezia, Stati Uniti, Svizzera, Ungheria e Unione Sovietica.

La seconda novità può dirsi costituita dall'avvio di una azione per stringere nuovi legami e adacciare nuovi collegamenti tra espositori, tecnici dell'industria e studiosi degli Istituti di Ricerca.

E' stata costituita un'Assemblea degli Espositori, che ha organizzato 19 conferenze tematiche che saranno tenute da specialisti-espositori, e che costituiranno una specie di ponte tra il

Per i premi

7 mila metallurgici in lotta a Milano

Rottura per gli oleari - Trattative per i calzaturieri

Oltre settemila metallurgici sono in lotta, solo a Milano, per i premi di produzione, appena fermate alla Tosini, alla Philips e alla Cimolai. La battaglia è ripresa alla Rebetto, alla Borletti. La situazione è particolarmente tesa

alla Franco Tosi di Legnano, dove il primo accordo su premi legato alla produttività fu stipulato nel 1950 sia pure in forme

imperfette.

Il problema è un coordinamento e un'armonizzazione

del premio di produzione, subito dopo la firma del contratto. Si trattava in particolare del collegamento del premio al rendimento del lavoro. Ma la Tosini oppose, a questa richiesta assolutamente legittima, una posizione intransigente.

Era giunta a proporre, fra l'altro, il collegamento del premio con l'indice medio delle presenze indipendentemente dalla produzione.

E' un indice che avrebbe significato una drastica decadenza di premi per le persone che non lavorano.

Parlava di una negativa

verso la modernizzazione del lavoro.

Da ciò il rifiuto della Tosini.

Da ciò il rifiuto della Tosini.</p