

Riunita la Commissione

Prosegue oggi il dibattito sulle Ferrovie

«Avanti!» ignora il contenuto gravissimo del documento posto a base della discussione e vota per il Consiglio delle FF.SS.

Hanno avuto inizio ieri nel pomeriggio i lavori della commissione per i problemi delle Ferrovie. Le riunioni, dedicate a una discussione caratterizzata da un clima di serietà, si svolgono in un'aula del Parlamento. Il segretario del SFI-CGIL, on. Luigi Ercolani, è incaricato di fare una precisa puntualizzazione delle posizioni del sindacato sul riguardo al documento del direttore generale delle FF.SS. che è stato posto a base della discussione — che sui problemi del personale.

Commentando l'inizio dei lavori della Commissione, Ercolani ha fatto alcuni accenti, genericamente positivi, sul documento. Nello stesso tempo tace completamente su altri aspetti, estremamente gravi, e che costituiscono la linea ispiratrice di tutto il progetto. Tale atteggiamento fornisce una prova, a parte l'arbitrio di accettazione da parte del PSI a posizioni che sono in aperta contraddizione con orientamenti altre volte proclamati e ciò specialmente laddove si fornisce una specie di appoggio alla proposta di creazione di cinquemila chilometri di linee ferroviarie, proposta che è priva di qualsiasi fondamento serio e che sarà esaminata nel contesto dei programmi economici regionali; laddove, in fatto di linee ferroviarie, si propone la privatizzazione del sistema tariffario; laddove ci si limita a riferire la posizione del sindacato riguardo al gravissimo proposito di togliere ai ferrovieri quello « stato giuridico » che costituisce una garanzia pur troppo non sempre adeguata) contro i soprusi della Amministrazione e licenziamenti.

E' tuttavia evidente che l'equivoco non potrà durare ancora a lungo. Partiti e governo dovranno, nei prossimi giorni, le loro reali intenzioni rispetto al problema delle Ferrovie. Da questo dipendono le prospettive di lavoro per 200 mila operai e impiegati ed aspetti essenziali del carattere che assumerà lo sviluppo economico del Paese nei prossimi anni. Per ora, il persistere di un'attacco tendente ad allargare la presenza dei monopoli privati nei porti, sul sistema stradale e sulla rete ferroviaria, autorizza la netta opposizione dei lavoratori ai disegni del centro-sinistra.

In questi giorni i ferrovieri sono impegnati in una vasta campagna di portata nazionale per la elezione dei rappresentanti del personale del Consiglio di amministrazione delle FF.SS. Il SFI-CGIL, nell'invitare i lavoratori a votare i suoi candidati, sottolinea le sue posizioni sui problemi dell'Azienda che non fanno l'unica organizzazione della categoria che non sia composta di dirigenti e — per questa stessa ragione — capace di portare avanti le aspirazioni del personale.

Gli impegni del SFI-CGIL verso il personale sono: 1) diversa collocazione retributiva e operativa con il rispetto, e quindi contro il blocco delle retribuzioni e delle assunzioni; 2) ampliamento e difesa della libertà di attività sindacale sui luoghi di lavoro, per limitare il burocratismo autoritario e i tentativi di repressione; 3) il rispetto degli accordi sindacali e la loro piena applicazione (quello del 7 agosto e il quinto provvedimento); 4) la costruzione di nuovi alloggi da parte dell'Azienda, utilizzando anche i fondi ricavati dalle vendite a scatto; 5) la tutela della incolumità e della salute sui luoghi di lavoro.

sindacali in breve

Miniere: occupazione in Sicilia

I lavoratori del primo e del secondo turno della miniera Saccaro, in provincia di Caltanissetta, si sono rifiutati di uscire dai pozzi per protesta contro la decisione di smobilizzare il complesso da parte dell'Ente chimico-minerario siciliano. I minatori vogliono assicurazioni circa la loro sorte.

Scioperi: 89 milioni di ore in 9 mesi

Nel periodo gennaio-settembre del 1964, secondo i dati dell'ISTAT, sono state effettuate in Italia 89 milioni e 195 mila ore di sciopero. Nello stesso periodo dell'anno scorso le ore di sciopero sono state 72 milioni e 29 mila. In particolare, quest'anno, le lotte sindacali hanno interessato le industrie manifatturiere, dove si è scioperato per 46 milioni e 873 mila ore (contro 29 milioni e 741 mila del 1963) e l'agricoltura dove si sono registrate 12 milioni e 118 mila ore di sciopero (contro 8 milioni e 3 mila dell'anno precedente).

Paralizzati i trasporti pubblici per 6 ore

Battesimo di lotta al metrò di Milano

Caos nella città invasa da migliaia di auto private - I motivi della lotta dei tramvieri - Le conseguenze di una politica sbagliata

Dalla nostra redazione

MILANO. 1

Lo sciopero dei tramvieri ha oggi bloccato a Milano l'intero sistema dei trasporti pubblici di superficie e in sotterranea. A un mese dalla inaugurazione anche la prima linea rassa della Metropolitana ha battuto il suo battesimo di lotta. Nessun convoglio è transitato dalle 9,30 alle 15,30 nella sotterranea. In superficie, solo una decina di mezzi pubblici hanno circolato sui circuiti dell'azienda. Pieno successo ha avuto quindi lo sciopero proclamato dai tre sindacati milanesi di categoria per ottenere una democratica regolamentazione delle promozioni e degli avanzamenti.

E' una questione che interessa gli oltre 14 mila dipendenti della municipalizzata che vogliono farla finita con la discriminazione e il paternalismo della direzione. Una questione di libertà. Ma i tecnocrati dell'azienda hanno tenuto duro sino a provocare lo sciopero.

Oggi Milano ha « sentito » la protesta dei tramvieri. L'ha avvertita nell'immane disagio e nella circolazione caotica. Era venuto a mancare il ritmo ordinato che gli impone il trasporto pubblico. Chi utilizza la macchina solo per le gite della domenica l'ha tirata fuori e gli automezzi provenienti dall'esterno hanno completato l'opera provocando una paralisi della circolazione.

Il trasporto individuale, la macchina, si è così intasata nel traffico e ha dovuto circolare al disotto della velocità di tre o quattro chilometri all'ora. I vigili hanno faticato più del dovuto nel tentativo di dominare il caos. Proprio lo sciopero ha dimostrato, se ne fosse ancora bisogno, la priorità del servizio pubblico su quello individuale.

In questa cornice la ferma dei tramvieri è andata oltre le loro immediate rivendicazioni. Ha finito con l'investire la politica fallimentare dei trasporti pubblici sinora seguita dalle giunte che si sono succedute al governo della città. Il « regolamento » delle promozioni, chiesto dai tramvieri, è quindi diventato un aspetto della battaglia operaia e democratica per risolvere la drammatica crisi che investe i trasporti pubblici milanesi.

Davanti a questa crisi la giunta di centro-sinistra ha tentato di battere, a Milano, la sua senza sbocco dell'aumento delle tariffe a spese degli utenti e quella di un ulteriore sfruttamento dei lavoratori della azienda municipalizzata. In poche parole la si può definire la politica « del profitto » e del taglio dei « salari ». Scelte di ispirazione privatistica analoghe a quelle che rischiano di disarticolare le Ferrovie dello Stato come servizio pubblico.

Come è stata portata avanti questa fallimentare politica dei trasporti pubblici a Milano? Essa è prodata in due direzioni. La prima ha imposto agli utenti una tariffa elevata per la Metropolitana e, attraverso il cosiddetto « riordino » dei servizi di superficie, un aumento dei costi dei trasporti diventando una componente seria dell'incazzata carenza. La seconda ha cercato di imporre ai dipendenti della municipalizzata il blocco delle assunzioni e una relativa diminuzione degli organici, tramite l'eliminazione dei biglietti e la intensificazione dei ritmi di lavoro.

Marco Marchetti

MILANO. 1

Lo sciopero dei tramvieri ha oggi bloccato a Milano l'intero sistema dei trasporti pubblici di superficie e in sotterranea. A un mese dalla inaugurazione anche la prima linea rassa della Metropolitana ha battuto il suo battesimo di lotta. Nessun convoglio è transitato dalle 9,30 alle 15,30 nella sotterranea. In superficie, solo una decina di mezzi pubblici hanno circolato sui circuiti dell'azienda. Pieno successo ha avuto quindi lo sciopero proclamato dai tre sindacati milanesi di categoria per ottenere una democratica regolamentazione delle promozioni e degli avanzamenti.

E' una questione che interessa gli oltre 14 mila dipendenti della municipalizzata che vogliono farla finita con la discriminazione e il paternalismo della direzione. Una questione di libertà. Ma i tecnocrati dell'azienda hanno tenuto duro sino a provocare lo sciopero.

Oggi Milano ha « sentito » la protesta dei tramvieri. L'ha avvertita nell'immane disagio e nella circolazione caotica. Era venuto a mancare il ritmo ordinato che gli impone il trasporto pubblico. Chi utilizza la macchina solo per le gite della domenica l'ha tirata fuori e gli automezzi provenienti dall'esterno hanno completato l'opera provocando una paralisi della circolazione.

Il trasporto individuale, la macchina, si è così intasata nel traffico e ha dovuto circolare al disotto della velocità di tre o quattro chilometri all'ora. I vigili hanno faticato più del dovuto nel tentativo di dominare il caos. Proprio lo sciopero ha dimostrato, se ne fosse ancora bisogno, la priorità del servizio pubblico su quello individuale.

In questa cornice la ferma dei tramvieri è andata oltre le loro immediate rivendicazioni. Ha finito con l'investire la politica fallimentare dei trasporti pubblici sinora seguita dalle giunte che si sono succedute al governo della città. Il « regolamento » delle promozioni, chiesto dai tramvieri, è quindi diventato un aspetto della battaglia operaia e democratica per risolvere la drammatica crisi che investe i trasporti pubblici milanesi.

Davanti a questa crisi la giunta di centro-sinistra ha tentato di battere, a Milano, la sua senza sbocco dell'aumento delle tariffe a spese degli utenti e quella di un ulteriore sfruttamento dei lavoratori della azienda municipalizzata. In poche parole la si può definire la politica « del profitto » e del taglio dei « salari ». Scelte di ispirazione privatistica analoghe a quelle che rischiano di disarticolare le Ferrovie dello Stato come servizio pubblico.

Come è stata portata avanti questa fallimentare politica dei trasporti pubblici a Milano? Essa è prodata in due direzioni. La prima ha imposto agli utenti una tariffa elevata per la Metropolitana e, attraverso il cosiddetto « riordino » dei servizi di superficie, un aumento dei costi dei trasporti diventando una componente seria dell'incazzata carenza. La seconda ha cercato di imporre ai dipendenti della municipalizzata il blocco delle assunzioni e una relativa diminuzione degli organici, tramite l'eliminazione dei biglietti e la intensificazione dei ritmi di lavoro.

Marco Marchetti



MILANO — Ieri gli accessi al Metrò sono rimasti deserti per la prima volta a un mese dall'inaugurazione. Il traffico cittadino è rimasto intasato a causa dell'afflusso di auto private di quei cittadini che solitamente fanno uso dei mezzi pubblici. Solo qualche mezzo d'emergenza (camion militari) è entrato in funzione durante lo sciopero.

Per il contratto della gomma

Inizia alla Pirelli l'azione articolata

Hanno sospeso il lavoro gli operai del 1° turno alla Bicocca - Punti fondamentali della carta rivendicativa: cottimi e premi

MILANO. 1

Dalle 22 di questa sera, con l'astensione dal lavoro degli operai del turno di notte della Pirelli Bicocca (la più grande fabbrica milanese, la seconda in Italia dopo la Fiat) è iniziata una nuova fase della battaglia contrattuale del 40 mila lavoratori della gomma. Per la prima volta uno sciopero di carattere nazionale viene realizzato in modo articolato, ed anche per la Pirelli l'alternanza astensione dal lavoro dei diversi turni di operai è una novità. Solo in lotte aziendali si era fatto qualche esempio di simile, ma la battaglia per il contratto nazionale di lavoro, lo sciopero del 24 o 48 ore, la fabbrica completamente bloccata per uno o due giorni, erano ancora tabù.

Il tabù è stato superato proprio su richiesta e sollecitazione dei lavoratori che hanno sentito l'esigenza di adottare forme di lotta efficaci e sufficienti a contrastare e respingere la posizione assunta dagli industriali nel corso delle brevissime trattative. Alle richieste avanzate dai sindacati non si è neppure risposto con una parvenza di controposte. Si è semplicemente detto che i lavoratori non dovranno avere neppure una lira di aumento.

Per giustificare questa netta posizione gli industriali hanno naturalmente chiamato in causa i quantitativi — una affermazione questa che viene categoricamente smentita dalla continua espansione dei monopoli che dominano il settore, Pirelli in testa.

In effetti gli industriali si rifiutano di accettare non tanto le richieste quantitative — proposte dai tre sindacati, ma la qualità delle rivendicazioni stesse. Contrattazione dei cottimi e istituzione dei premi legati al rendimento sono i punti fondamentali della carta rivendicativa dei lavoratori, sono gli istituti attraverso i quali non solo è possibile ottenere miglioramenti salariali, ma contrastare i ritmi di lavoro, essere partecipi del continuo aumento del rendimento. Il no degli industriali è stato quindi netto e Pirelli, per riconfermarsi non solo il « re » del settore ma anche ideatore e sostenitore della politica padronale della Svizzera tedesca, ha deciso di andare a salda alle libertà sindacali, deciderà addirittura di stracciare accordi aziendali precedentemente firmati per collegare premi di produzione e cottimi agli aumenti del costo della vita.

La battaglia contrattuale si presenta quindi difficile fin dalle prime battute e richiede forme di lotta adeguate. Il primo riuscito sciopero nazionale, uno sciopero che faccia registrare a Milano percentuali altissime di astensione dal lavoro fra gli operai ed anche fra gli impiegati, era la giusta premessa per un'intensificazione ed una articolazione della lotta.

Domena e giovedì alla Pirelli Bicocca scenderanno in sciopero via via i lavoratori dei diversi turni di lavoro. Contemporaneamente anche nelle altre fabbriche del gruppo (la Pirelli di via Ripamonti, la CAME di Cusano Milanese, la Pirelli di Monza) gli operai di asterranno con la stessa modalità. I lavoratori degli altri 18 stabilimenti del settore della nostra provincia, inoltre, assieme agli impiegati ed agli operai della stessa Pirelli Bicocca che effettueranno gli orari normali, per 24 ore mercoledì 2 dicembre.

Non si tratta inoltre di un'azione sindacale isolata: c'è già un impegno dei tre sindacati di riunirsi nuovamente il 9 dicembre per concordare come e quando proseguire la lotta. Nelle assemblee unitarie che sono state convocate nel corso dello sciopero, i lavoratori potranno dare il loro contributo di esperienza, di idee, di suggerimenti perché da quella riunione esca una piattaforma di lotta capace di stroncare in breve giro di tempo la resistenza padronale.

Adriano Aldomoreschi

Adriano Aldomoreschi

Emigrazione

In alto mare l'accordo italo-svizzero

Gravi prese di posizione dei socialdemocratici elvetici - Si chiede che 200 mila italiani se ne vadano dalla Confederazione

Dal nostro inviato

BERNA. 1. Appare sempre più difficile che l'accordo d'emigrazione italo-elvetico possa essere approvato dalle camere svizzere. La maggior parte degli osservatori politici affermano ormai che l'accordo non verrà approvato entro la fine dell'anno, così come era stato promesso prima delle elezioni municipali italiane; addirittura, molti sostengono che il trattato firmato a Roma nell'agosto scorso non verrà mai applicato.

Il testo dell'accordo, che avrebbe dovuto entrare in vigore il primo novembre scorso, incontra l'opposizione dei maggiori gruppi politici rappresentati alle camere elvetiche. Si sono già chiaramente pronunciate contro il Partito agrario e la più forte federazione del Partito socialdemocratico, quella di Zurigo. Si sa, inoltre, che molti parlamentari dell'Unione svizzera del lavoro, pure a tendenza socialdemocratica, sono contrari all'applicazione dell'accordo. Nei giorni scorsi, la commissione per gli affari esteri della Camera dei deputati elvetica ha deciso in proposito di « chiedere al governo ulteriori informazioni sulle conseguenze economiche e sociali » che l'accordo comporterebbe, prima di aprire il dibattito sulla ratifica. E' molto dubbio che tali precisazioni possano essere fornite dal governo prima che la sessione parlamentare venga aggiornata.

Ieri, il segretario generale della Camera, Hans Bruehlwiler, ha dichiarato che il dibattito dovrebbe avere luogo il 16 dicembre. « Rimane pochissimo tempo — egli ha affermato — per elaborare un rapporto sullo stato, naturalmente, se la commissione si accontentasse di un rapporto orale, potrebbe essere possibile andare avanti con la procedura prevista ». Se la discussione non avesse luogo il 16 dicembre, potrebbe essere messo all'ordine del giorno soltanto nel prossimo mese di marzo. Altro che entrata in vigore per il primo gennaio così come era stato promesso pubblicamente per non creare difficoltà al governo italiano proprio nel momento in cui in Italia era in corso la campagna elettorale.

Il governo elvetico ha discusso ieri mattina per tre ore il problema ed ha deciso di avere due consultazioni con i leader dei vari gruppi parlamentari. L'ambasciatore italiano a Berna, Carlo Marchiori, si è tenuto in contatto con il ministro degli Esteri, Wahlen, e con il ministro degli Affari Economici, Schaffner, i quali gli hanno potuto dare che delle generiche assicurazioni.

La vicenda sta nuovamente suscitando in tutta la Svizzera una grossa polemica che, prendendo lo spunto dai criteri di consultazione di una discussione parlamentare, investe la questione della presenza massiccia dei lavoratori italiani sul suolo elvetico. Da più parti, anche e soprattutto dalle organizzazioni socialdemocratiche della Svizzera tedesca, si chiede apertamente che il contingente degli stranieri venga ridotto di almeno duecentomila unità.

m. p.

Successo dei ferrovieri CGIL al dopolavoro di Caserta

CASERTA. 1. Si sono svolte le elezioni al Dopolavoro Ferrovieri nelle elezioni del consiglio di amministrazione. Il sindacato SFI-CGIL ha ottenuto 417 voti su 644 iscritti a voto, pari al 60 per cento. Va rilevato che l'unica lista era quella della CGIL, in quanto gli altri sindacati non avevano fatto una sfrenata campagna per ottenere l'astensione del 50 per cento dei votanti in modo da invalidare le elezioni, non sono riusciti nell'intento in quanto la maggioranza dei votanti ha dato la fiducia alla lista dello SFI.

Avanzata del SFI-CGIL anche a Livorno

LIVORNO. 1. Le elezioni per il rinnovo del Consiglio del Dopolavoro ferroviario, tenute nei giorni 28, hanno dato un nuovo successo al SFI-CGIL. Questo risultato, ottenuto da 1581 votanti su 1334 schede valide, bianche 13, voti validi 1102. Alla lista n. 2 del Sindacato ferroviario italiano (CGIL) sono andati 830 voti, pari al 74,5 per cento. La lista n. 1 composta dalla concentrazione dei vari sindacati (SAUI-CISL, SIUF-UIL e indipendenti) sono andati 272 voti e un solo periodo ottenne uno dei due ottenuti nel 1961.