



La locomotiva E 444, chiamata dalle FS la «Tartaruga», durante un viaggio di prova ha raggiunto sulla Roma-Napoli velocità di 225 chilometri all'ora. E' in deposito: la rete italiana — la stessa da quando è stata costruita — è inadeguata a sopportare tali velocità.

IN SUBORDINE
LE FERROVIE
DELLO STATO
DI FRONTE
ALLE AUTOSTRADE

Gravissime decisioni del monopolio del vetro

La Saint Gobain di Pisa vuole disfarsi di seicento operai

Già allontanati dalle fabbriche del gruppo 1500 lavoratori
Produzione in aumento — Lotte più incisive nel settore

Dal nostro corrispondente

PISA, 6. I rappresentanti della direzione generale della St. Gobain, nel corso di un incontro avuto a livello nazionale con le organizzazioni sindacali di categoria e con l'Assovetro, hanno reso noto in modo ufficiale che s'intende procedere a un «alleggerimento» dell'organico in tutte le fabbriche del gruppo. In parole povere, questo «alleggerimento» significa che circa 600 vetrai che trovano lavoro nelle fabbriche italiane verranno messi a casa: particolarmente colpite da questo processo saranno le due fabbriche pisane, dove sono occupati circa duemila dipendenti e dove ben 350 lavoratori si troveranno di punto in bianco senza posto di lavoro. Si tratta di operai intermedi, impiegati, di-

genti che verranno messi a casa grazie alla politica portata avanti da questo monopolio. Da ormai molto tempo si sta assistendo a un vero e proprio suicidio in tutto il gruppo: ben 1500 lavoratori in un modo o nell'altro, con le cosiddette «dimissioni volontarie», sono stati già allontanati dalle fabbriche italiane della St. Gobain. A Pisa questo processo si è verificato con particolare forza nei mesi che stanno a cavallo del '67 e dell'anno in corso: circa 25 fra intermedi impiegati e dirigenti si sono licenziati «volontariamente» insieme a 170 operai.

Questa delle dimissioni volontarie è la strada scelta dal grande monopolio del vetro che vuol far passare pesantemente ai lavoratori il prezzo della riorganizzazione di tutto il gruppo. In effetti, di

volontario non c'è proprio niente. Come ci hanno detto i dirigenti sindacali, infatti, o si accetta di andarsene godendo di alcuni «benefici» che la St. Gobain concede, oppure si va ugualmente a casa.

La drastica riduzione degli organici prevista non può certo trovare giustificazione alcuna. Basterà dire che nelle fabbriche italiane la produzione è aumentata negli anni passati del 13%. Aumenta quindi con costanza impressionante il processo di sfruttamento — 1300 lavoratori in meno, il 13% in più nella produzione — e viene a nudo di fronte a questi fatti drammatici in modo particolare le due fabbriche di Pisa che sono tra le più importanti del gruppo, la fallimentare linea di politica economica perseguita dal governo di centro sinistra.

Il grande monopolio francese ha avuto proprio dal governo particolare sostegno e facilitazioni: è stato autorizzato a emettere titoli obbligazionari per circa 12 miliardi di lire al 6%, restituibili in 18 anni.

Che fa ora il governo per difendere l'occupazione delle fabbriche di questo importante gruppo? Quale intervento si prevede nei confronti del monopolio francese? Sono domande che vengono fatte dai lavoratori pisani delle fabbriche di Porta a Mare, i quali ogni giorno hanno sotto gli occhi la propaganda dei partiti del centro sinistra, in cui si promettono nuovi posti di lavoro.

La falsità delle promesse balza così in piena evidenza dal momento che non si fa niente neppure per salvaguardare gli attuali livelli di occupazione. In questa situazione, la lotta dei vetrai che già si è sviluppata con grande compattezza nelle passate settimane verrà rafforzata: le centrali sindacali unitariamente hanno deciso un nuovo sciopero di 72 ore lasciando alle organizzazioni provinciali la scelta delle date di questa lotta.

Le rivendicazioni principali riguardano lo sviluppo del settore e la sua ristrutturazione, le scelte produttive che s'intendono adottare, la contrattazione degli organici. Questo discorso generale sul gruppo, sulla sua attività, ancora non è stato accettato dai rappresentanti del monopolio nel corso di un incontro che c'è stato giorni fa, si è preso tempo.

A Pisa la lotta che si svilupperà nelle due fabbriche St. Gobain avrà al centro anche motivi aziendali, sempre collegati però alla lotta per il contratto nazionale e alla situazione generale.

Fra le rivendicazioni, quella dei cottimi, dell'incasellamento dei premi del fondo liquidazione aziendale e in modo particolare l'esigenza di fissare rapidamente l'incontro nazionale fra sindacati e rappresentanti del monopolio.

Alessandro Cardulli

Nuovo sciopero all'«Avvenire d'Italia»

BOLGNA, 6. Nel quadro dell'azione sindacale tendente a conseguire valide garanzie per il mantenimento del quotidiano «Avvenire d'Italia» nell'attuale sede tipografica editoriale di Bologna, si è svolto oggi un nuovo sciopero di 24 ore dopo quello di sabato, al quale hanno partecipato tutti i dipendenti del giornale (operai e impiegati). Il giornale cattolico non è uscito domenica e non uscirà domani martedì.

Anche oggi, a sottolineare la loro fondamentale rivendicazione, i lavoratori dell'«Avvenire» hanno proceduto all'occupazione simbolica dello stabilimento. In mattinata, accogliendo un invito rivolto da una delegazione unitaria delle maestranze e dei sindacati di categoria, il sindaco Fanti ha reso visita ai lavoratori in sciopero davanti allo stabilimento. Il sindaco ha rinnovato l'interessamento della giunta amministrativa al problema dell'«Avvenire d'Italia», inteso non solo come fatto economico e sociale ma anche come fatto di interesse civile e politico dell'intera comunità bolognese.

Trasporti: FIAT, Pirelli e Pesenti dietro le scelte del centro-sinistra

Le tappe della politica governativa contro le Ferrovie dello Stato — Autostrade e «rami secchi» — L'Italia sola nel MEC ha fatto la scelta di condanna della rete ferroviaria — I carichi assiali e la discussione in seno al CIPE

Non trascorre mese, settimana, giorno senza che il governo, il ministro dei trasporti non organizzino esplicitamente o implicitamente, con l'aiuto di impianti, non invitino a viaggi su convogli trainati da locomotive più potenti; senza che non vengano affisse notizie sul «nuovo» volto delle ferrovie dello Stato. Alcuni titoli di giornali: «Le FS sulla via della decisa ripresa», «Rinascita delle FS», «Il treno è in grande rilancio». Niente di più falso. E' un «battage» pubblicitario che tende a mascherare un'altra tappa forse la decisiva — che dovrebbe completare il ciclo della «tendenza sfavorevole» delle ferrovie per poi procedere allo smantellamento di notevole parte del trasporto ferroviario e dare definitivamente via libera alla politica dei monopoli e del profitto, della gomma, del cemento. Le FS dovrebbero passare al mirino dell'attività dei privati con funzione originaria, subordinata nella vita economica e sociale del Paese. I grandi gruppi capitalistici hanno adeguato i loro piani produttivi alla previsione che l'incidenza del trasporto sull'economia nazionale, da cui ricavano estese reti di speculazione e profitti enormi, avrebbe raggiunto valori del 25-30 per cento. Il governo si è premurato di dare ai calcoli dei monopoli le ragioni più forti che un normale cittadino ha provveduto a gettarne le basi della realizzazione.

L'Italia è l'unico paese a regime capitalistico, e il solo del MEC, che ha operato in termini recisi la scelta dei trasporti su strada, respingendo le indicazioni dei comunisti, dell'opposizione di sinistra, del SP-CGIL, che il problema di fondo della politica dei trasporti è quello rispondente agli interessi della collettività per superare e non aggravare gli squilibri esistenti nel Paese. In Giappone, negli Stati Uniti, nella Germania federale, in Francia, in Inghilterra, i rispettivi governi seguono una politica — antica italiana — per dare una dimensione aderente alle realtà nazionali al trasporto ferroviario, di effettivo rilancio.

L'attuazione della scelta monopolistica in Italia avviene a tappe successive: ogni cinquantina ne risalgono i primi atti, in coincidenza con i piani di produzione della FIAT, della Pirelli e del gruppo Pesenti. In seguito, la stessa scelta ha trovato giustificazione negli accordi comunitari e una patetica egualità nel piano di programmazione economica; ideata dai governi di centro-destra e centro-sinistra, essa è stata fatta propria e avallata dai governi di centro-sinistra con la prospettiva non lontana di una accentuazione antisociale che si attua nel peggioramento della carenza di posti di lavoro, di politica e di economia iniziale.

Col piano quinquennale delle FS (1958-62), conclusa la fase della ricerca di una politica, anziché gettare le basi di una trasformazione organica delle ferrovie in armonia e di integrazione con il sistema nazionale, il governo ha creato le premesse per la «tendenza sfavorevole» orientando i finanziamenti verso determinate tratte, trascurando il resto della rete, della lunghezza di migliaia di chilometri. La geografia dei trasporti italiani si arricchisce di «rami secchi». Vengono ignorate le esigenze di intere popolazioni e regioni.

Col piano decennale (1963-72) — si registra intanto lo avvento del centro-sinistra — si determinano con chiarezza le scelte monopolistiche del governo che portano all'espansione, e non al superamento dell'interesse del Paese, del «dualismo» fra rotaie e strade, alle ferrovie dello Stato (traslascio di occuparsi delle ferrovie in concessione, dei trasporti pubblici urbani, delle autostrade) si contrappongono le autostrade con i risultati di accentuare la «tendenza sfavorevole» del trasporto ferroviario, di far nascere ogni chilometro di «rami secchi», e a tale rango vengono ristrette anche le reti stradali normali tenute in esercizio con stentata manutenzione avendo la rete autostradale la preferenza nella destinazione dei finanziamenti.

Esplode l'abnorme sviluppo della motorizzazione privata che attualmente grava dell'undici per cento sul reddito nazionale, oltre ai costi della congestione dei traffici, degli incidenti. L'esercizio del trasporto ferroviario — ormai è chiaro — si vuole restringere lungo le linee dorsali della penisola ritenute le più redditizie, per «morte naturale» si vogliono sopprimere le trat-

te trasversali — i «rami secchi» — di collegamento essenziale con le regioni appenniniche e subappenniniche e popolazioni anche per le scelte economiche generali del governo, quando non emigrano dovrebbero trasferirsi, come grigi in transumanza, sulle fasce costiere con ulteriori barbarici sconvolgimenti urbanistici. La contrapposizione delle autostrade alle ferrovie si attua in funzione prevalente di un traffico su lunghe percorrenze, parallelo, di assicura concorrenza antistatale che sottrae al bilancio delle FS fior di miliardi per il trasferimento sul trasporto stradale gestito in prevalenza da aziende capitalistiche di notevoli parti delle merci.

Valgono le cifre e i fatti a confutare le manifestazioni pubblicitarie del governo e del ministro dei trasporti. Gli investimenti previsti per la via aerea, secondo il solo quinquennio 1967-70 ammontano a 2.540 miliardi, dei quali un'elevata aliquota è riservata alla rete autostradale. Al primo luglio scorso, per lo sviluppo dell'autostrada, sono in esercizio oltre 2.270 chilometri di autostrade (il 47,8% del programma); in costruzione 1.500 (33,3%); di prossima inizio 900 chilometri (18,9%). Ogni giorno, durante uno dei pluriquotidiani telegiornali si trasmettono agli italiani immagini in galleria o di inaugurazione di tratti autostradali. Il governo si affida anche alla suggestione di tali opere per cercare di affare voti.

L'Italia è al secondo posto

Per il contratto ENEL: oggi sciopero in Toscana, Emilia e Sardegna. 96 per cento di astensioni nel Veneto. E' in corso lo sciopero articolato proclamato dai Sindacati CGIL, CISL, UIL nei comparti dell'ENEL. Esso si concluderà il 10 maggio p.v. se, nel contempo, il Consiglio di amministrazione dell'ente non avrà modificato il suo negativo atteggiamento verso le richieste dei Sindacati per il rinnovo del contratto di lavoro scaduto il 31 dicembre 1967.

Le prime 24 ore di sciopero sono state effettuate dai lavoratori del comparto ENEL delle Tre Venezie. I lavoratori del comparto ENEL hanno superato il 96% migliorando quindi le alte percentuali raggiunte nel precedente sciopero nazionale. Molti centrali elettriche sono ferme e le altre sono condotte dai dirigenti con l'aiuto di personale militare (6 maggio).

Nicola Pizzuto

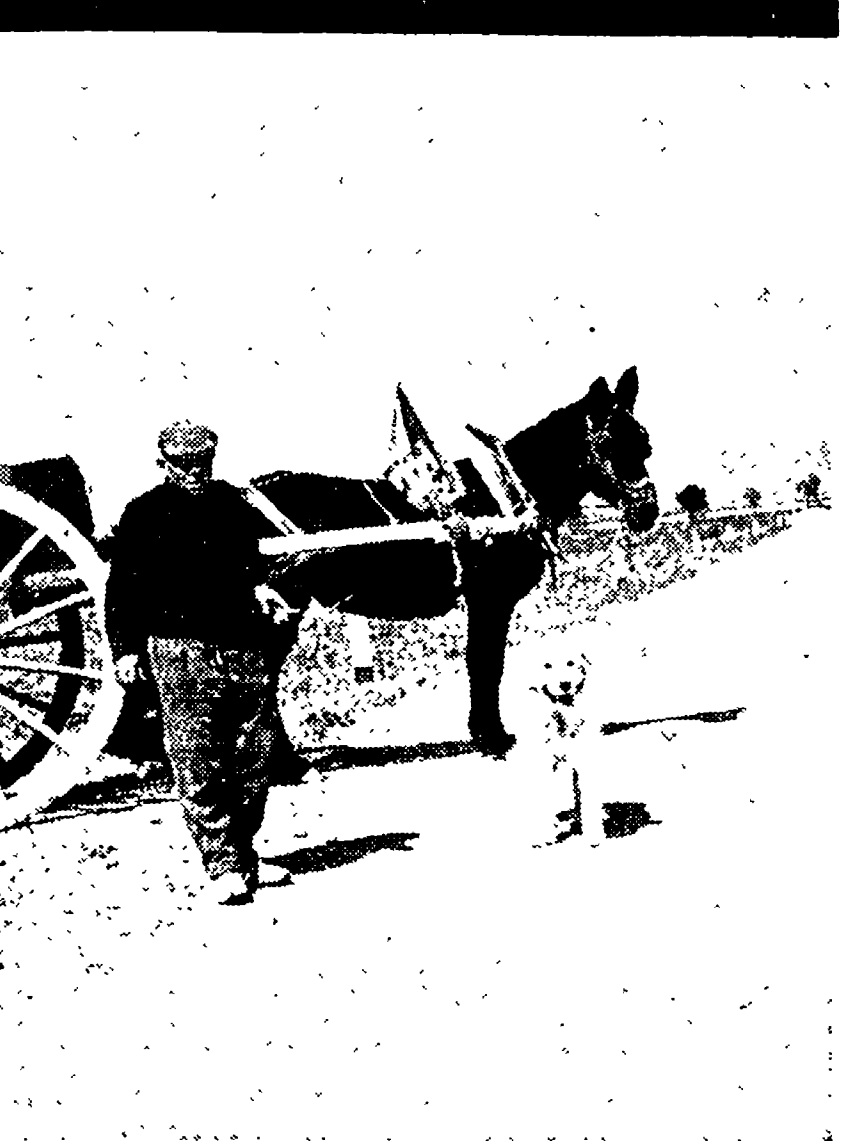
Nuova massiccia azione sindacale da domani

Sciopero di tre giorni all'Italcementi

I lavoratori chiedono il pieno rispetto del contratto — Vasta azione in corso nell'industria dei laterizi

Uno sciopero di 72 ore bloccherà, a partire da domani sino al 10, tutti gli stabilimenti del gruppo Italcementi. Obiettivo dello sciopero è il rispetto del contratto nazionale di lavoro e l'accoglimento di una serie di rivendicazioni aziendali. Questa massiccia azione sindacale nel gruppo Italcementi segue un recente sciopero di una serie di lotte articolate nelle singole fabbriche. Uno sciopero a tempo indeterminato è stato proclamato nei giorni scorsi nello stabilimento di Cantanzaro, un altro di 24 ore è stato effettuato a Senigallia. Anche nell'industria dei laterizi sono in corso una serie di azioni sindacali, che interessano particolarmente le province di Perugia, Rovigo, Siena, Firenze, Mantova, Rimini, Ravenna, Verona, Vicenza, Bologna, Ancona, Terni, Macerata, Benevento, Salerno. Le lotte in corso si sviluppano in singole fabbriche, a livello di gruppo, in intere province.

Non piove da tre mesi



L'imprevidenza e l'incuria del governo portano ai contadini miseria e disperazione

Campi e colture riarsi nella Lucania assetata

Un piano di irrigazione mai attuato mentre i fiumi portano al mare milioni di metri cubi di acqua — Scene da Medio Evo: aringhe salate nella bocca delle statue sacre

Dal nostro corrispondente

MATERA, 6. La siccità è scoppiata inesorabile nelle campagne lucane bruciando colture, pregiudicando i raccolti, portando la-

Oggi e domani

Florovivaisti: fermi 48 ore

Oggi e domani i lavoratori florovivaisti effettueranno 48 ore di sciopero unitario per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro. Le organizzazioni nazionali Federacciante, Fisba e Uisba, hanno proclamato questo secondo sciopero per costringere il padronato a recedere dalla sua posizione di intransigenza. A sei mesi di distanza dalla scadenza del contratto ed in presenza di una situazione produttiva in costante espansione, la Confagricoltura e la Confederazione dei Coltivatori Diretti (Concomcon) hanno offerto, nel complesso, miglioramenti parziali ad appena il 3% respingendo nel contempo qualsiasi rivendicazione inerente all'affermazione dei diritti tra uomo e donna, alla regolamentazione del diritto di «giusta causa» nei licenziamenti ed altre richieste di carattere normativo.

Fra i lavoratori vi è un forte malcontento e indignazione che già si sono espressi nel forte sciopero nazionale del 23 aprile scorso e nelle assemblee di preparazione di questo nuovo sciopero di 48 ore.

12 contratti integrativi provinciali, che contengono miglioramenti rispetto al contratto nazionale. Sono stati stipulati 33 accordi aziendali in diverse province. Particolarmente importanti sono gli accordi che riguardano il ripristino di tutti i superminimi, esistenti prima della grave crisi che ha colpito il settore, e l'introduzione — per la prima volta — del premio collegato alla dinamica produttiva.

stra evidenti i segni dell'assidua, alberi e frutti sembrano secchi, aragostini, rattrappiti. Danni enormi la siccità ha portato in tutte le zone del Metaponto e del Melfese dove più ricca è la coltura della bietola che, già alla seconda o terza semina, ora rimane definitivamente compromessa dall'arsura. Seri disagi vanno delineandosi anche sulle migliaia di ettari approntati per la semina del tabacco che non potrà essere avviata sui terreni induriti dalla siccità, seccati, arsi, impossibili persino di essere arati.

Non piove da oltre tre mesi, mentre i caldi venti dello scirocco portano sui campi un'afa irrespirabile.

Il dolore e l'esasperazione di migliaia di famiglie contadine non hanno più misura di fronte alla certezza di un'annata di magra e alla prospettiva terribile della fame e delle ristrettezze.

In molti paesi, nel tentativo di frustrare il malcontento dei contadini e di eritarne la protesta sotto la spinta del disagio che sta rendendo inquiete le campagne dell'intera regione, si stanno organizzando messe e processioni per invocare la pioggia, toccando persino il fondo dell'assurdità col ricorso, come nei più oscuri periodi feudali, alle aringhe salate messe nelle bocche delle statue di San Rocco, San Maurizio, Sant'Eustachio e di altri santi patroni per stimolarne la sete e indurli a far piovere per potersi dissetare.

Ma la pioggia non cade, e la siccità anche quest'anno ha già procurato alle campagne lucane danni e perdite incalcolabili che non terranno minimamente allentate da future e tardie piogge.

In molte zone, soprattutto lungo la vallata dove sono state avviate trasformazioni con colture intensive e ortofrutticole, i contadini cercano di limitare i danni rimediando con ogni mezzo, montando ci-

sterni, botte e tini sui carretti agricoli, sui trattori e persino a dorso di mulo per trasportare un po' d'acqua sui poderi. Lo scopo è quello di evitare la completa distruzione di alcuni raccolti.

E' una caccia alle fonti, ai ruscelli, ai corsi d'acqua, alle cisterne e ai pozzi, pur di trovare un po' d'acqua per poter irrigare i campi, dissestare le colture, salvarne almeno una parte.

Ben poca cosa. Il grosso della campagna, da Metaponto all'Ofanto, lungo le valli che dallo Jonio risalgono al Taro, confina della Campania, nonostante la disponibilità delle acque fluviali di cui la regione è storicamente, rimane al secco o per l'enorme distanza dei campi dalle sorgenti d'acqua o, più semplicemente, a causa dell'impossibilità per

migliaia di contadini a disporre di fondi per affrontare la grossa spesa del trasporto.

La siccità ha messo allo scoperto responsabilità fin troppo note del governo, non solo per le imprevidenze derivanti dalla mancanza di una legge di solidarietà nazionale in caso di avversità atmosferiche, ma soprattutto per la mancata attuazione del piano di irrigazione che doveva dare acqua ad oltre centomila ettari di terra in Lucania. Un fatto è certo: di fronte alle inadempienze del governo e degli enti che gli fanno corona i contadini lucani devono ancora affidare la propria sorte alla eventualità e alla incertezza delle piogge, mentre i fiumi della regione vanno a buttare al mare oltre due miliardi di metri cubi d'acqua.

D. Notarangelo

Astensione di 24 ore nelle fabbriche di calcestruzzo

Domani scendono in sciopero per 24 ore gli addetti alle aziende produttrici di calcestruzzo di molte province, in special modo dell'Emilia, Toscana, Piemonte e Campania. La lotta, in via di sviluppo già da alcuni mesi, è motivata dall'atteggiamento delle aziende che applicano ai lavoratori trattamenti economici e normativi notevolmente inferiori a quelli dell'edilizia, settore del quale fanno parte. Ai diversi risultati positivi già raggiunti in una attività produt-

tiva in grande e rapida espansione si è aggiunto quello dei lavoratori della Calcestruzzo S.p.A. — un dei gruppi più importanti del settore presente in una gran parte d'Italia — la quale ha accettato di avviare trattative, che avverranno nei prossimi giorni, con i sindacati partendo dal riconoscimento del contratto degli edili. La FILLEA e gli altri sindacati di categoria hanno pertanto deciso di sospendere lo sciopero in questa azienda mentre rimane confermato in tutte le altre dove è stato proclamato.