

Gli interventi dell'ultima giornata di dibattito

BENASSI

segretario CCdL
di Genova

Nella nostra azione di lotta per l'occupazione si sono manifestati alcuni ritardi che hanno compromesso il successo di un'ulteriore espansione delle crescenti capacità di lotta dei lavoratori. Tali ritardi investono la compattezza del nostro impegno politico rivendicativo a livello aziendale e politico più generale di sviluppo economico che faccia avanzare le esigenze di riforma strutturale. E questa mancanza dei nessi si è registrata quando si era ancora in una posizione difensiva sui problemi della lotta per l'occupazione: si è tentato cioè a concludere il rapporto che può esistere tra lotta rivendicativa per il salario, l'organizzazione, le qualifiche in un cantiere o in un'azienda siderurgica e la lotta per una politica anticrisi e di sviluppo del nostro paese. Nel 1968-69 si sono recuperati i ritardi del movimento, ma permane l'esigenza che sui problemi della occupazione e dello sviluppo economico siano presenti e tra loro coordinati i vari momenti dell'iniziativa sindacale.

Riguardo ai problemi generali di sviluppo economico del paese, il primo fondamentale compito nostro è quello di una modificazione della struttura del mercato del lavoro. La disoccupazione e la sottoccupazione in Italia si caratterizzano come fenomeni strutturali e cronici al limite dello sviluppo capitalistico avuto nel nostro paese. I problemi possono essere risolti solo attraverso la creazione di una nuova struttura industriale: solo allargando la base industriale che oggi abbiamo è possibile dare un'occupazione a milioni di giovani lavoratori e lavoratori che entreranno nel mercato del lavoro nel prossimo decennio.

Occorre concentrare i finanziamenti in settori strategici e puntuali a carattere internazionale omogenee alle nuove necessità delle navi e sviluppare intorno a tali cardini una fitta rete di traffici di cabotaggio con l'intera struttura dei porti a carattere regionale e locale. Occorrono al tempo stesso precise piattaforme rivendicative organiche capaci di saldare l'unità della classe operaia del porto, che collegino la condizione umana dei singoli lavoratori ai problemi generali dello sviluppo economico e del paese.

E' da rilevare nel dibattito una certa sproporzione tra l'interesse che suscitano le questioni dell'autonomia, della politica unitaria e il tema dell'incompatibilità.

Sarebbe più cauto nell'affermare che dei problemi dell'incompatibilità se ne discute molto; nel dibattito invece si è parlato di autonomia aziendale ma senza una rilevanza minima rispetto a quella avuta nei congressi intermedi, provinciali, nazionali, Nord e Sud, e in particolare nel problema ma voglio sottolineare che tutta la materia dell'incompatibilità deve maturare come un'esigenza che deve crescere anche dal basso e deve concretizzarsi in modo più compiuto l'autonomia del sindacato e la sua politica unitaria. Sono possibili già oggi decisioni parziali, ma esse non possono essere correnti, sia per l'incompatibilità tra cariche sindacali e partitiche. Per le correnti, ad esempio si potrebbero già attuare le decisioni di autonomia del sindacato, la sua politica unitaria, con l'assunzione di una pubblicazione di corrente. Per le incompatibilità: decidere alcune misure parziali, fissandone i tempi, valide a tutti i livelli della istanza confederale.

CORTESI

segretario generale
FILCAMS

Nei temi congressuali i lavoratori del commercio e turismo si riconoscono solo implicitamente. Lo ha constatato unicamente il comitato direttivo della Filcams che è la federazione dei lavoratori del commercio e del turismo. Tale carattere di unilaterali dei temi è stato in parte corretto dalla relazione del compagno Novella.

Questa unilaterale non è però una semplice «disattenzione»: essa richiama il problema dei rapporti interni alla Cgil e quindi tra il centro confederale e le varie istanze verticali e orizzontali. Sulla questione dei rapporti interni, vi è anzi l'esigenza di un metodo che utilizzi tutti i canali delle informazioni e delle partecipazioni, della piena utilizzazione di tutti i gruppi dirigenti ai vari livelli.

La nostra strategia rivendicativa si basa su due punti: la conquista di un salario minimo tabellare unico nazionale per tutti i lavoratori del commercio e del turismo e la partecipazione alla contrattazione integrativa sia per gli aspetti tipici che per gli altri elementi della contrattazione.

Con il salario nazionale e la contrattazione integrativa si portano a maggiore acutezza le contraddizioni di fondo esistenti nel settore: tra la situazione strutturale a livello di impresa e l'esigenza della produzione e del consumo a livello dei mercati e del trasferimento dei costi e della quantità e qualità dei servizi.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

MONTAGNANI

segretario confederale
CGIL

In questa società il sindacato conta di più non perché è cresciuto come entità istituzionale e centralizzata come forse speravano agnelli e qualche manager dell'impresa. Il sindacato conta di più perché è riuscito a premere anch'esso l'acceleratore a suscitare a tutti i livelli del movimento della società italiana un grande movimento.

Nel momento in cui il sindacato riesce a suscitare questa grande spinta, pubblica, di opinione della società italiana, risulta sempre più evidente che non essendo isolato o chiuso in se stesso, nel rinnovare la società, deve necessariamente costantemente aggiornare e rinnovare se stesso. Tale rinnovamento coinvolge necessariamente la struttura e il contenuto della politica unitaria, il rapporto con le riforme, la politica internazionale, come le strutture organizzative.

Nel dibattito congressuale sono emerse due proposte solo apparentemente divergenti: la proposta della costituzione di un tipo di tendenza, aziendale, e la proposta che sottolinea l'esigenza di una unità a livello di fabbrica la quale agisca al di fuori delle strutture tradizionali.

A mio parere su questa materia decisiva ai fini dello sviluppo dell'unità sindacale possiamo procedere con maggiore libertà purché evidentemente sia chiara la nostra fondamentale direzione di fondo.

Sulla politica unitaria Montagnani ha detto che non è in discussione la contraddizione superata tra base e vertice, quello che si deve rilevare è che, i vertici come sono, non possono scogliere la situazione di chiusura ai vertici delle organizzazioni sindacali, tutta la base oggi si è messa in movimento creando una nuova e più solida unità proprio perché l'ha cementata a contenuti concreti, sempre più avanzati nel vivo, e nell'immediato. La l'azione rivendicativa. Autonomia, unità, democrazia sindacale, sono gli aspetti della realtà nuova e originale del movimento sindacale italiano che viene costituita non a tavolino ma nel vivo di un grande movimento di massa.

L'autonomia, ha detto che l'azione del padronato si svolge a due livelli uno di fabbrica l'altro più generale di politica economica, ma la proposta che egli ha fatto è di fatto una proposta per brevità, solo al primo livello, a quello di azienda e ci ha tuttavia portato l'esempio dei 1300 miliardi che i capitalisti portano all'estero. E' questo un esempio assai pertinente per cogliere una delle contraddizioni più rilevanti della nostra economia: come si può a questa contraddizione non siamo in grado di dare una risposta. Ed ecco che, per il rapporto effettivo tra il movimento di massa che è in corso e che vogliamo accentuare e gli sbocchi che si aprono, noi dobbiamo dargli. Su alcune riforme decisive e cioè sui nodi essenziali di una concreta politica di programmazione dobbiamo dare una battaglia e più dicali poiché solo in questo modo possiamo modificare le tendenze in atto.

L'autonomia, le incompatibilità nascono da esigenze reali non inventate né strumentale e non significano in nessun caso contrapposizioni ai partiti politici. Una simile contrapposizione sarebbe essa stessa negazione della autonomia in quanto si tradurrebbe nella trasformazione del sindacato in una forza politica nel senso classico del termine, che è ciò che nessuno vuole.

Le scelte possibili sono soltanto due e non possono essere: o l'incompatibilità si fanno perché si ritengono giuste o non

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

TEBALDI

delle Colonie libere
in Svizzera

Vi porto il fraterno e caloroso saluto della Federazione delle Colonie libere italiane e dei suoi 20 mila iscritti e la speranza di migliaia di lavoratori italiani occupati in Svizzera che seguono questo congresso con particolare attenzione. Talmente grande è il problema che noi della Federazione delle Colonie libere italiane, che sono connessi alla nostra condizione di esiliati che per sciogliere i nodi si rende necessaria la acquisizione di questi problemi alla padroni, alla politica globale del sindacato, e cioè la riforma agraria, la piena occupazione, la abolizione degli squilibri tra Nord e Sud. Noi chiediamo il vostro ulteriore apporto per realizzare una Conferenza nazionale sull'emigrazione ed una inchiesta parlamentare per affrontare alla radice i mali dell'emigrazione, piaga di cui l'Italia paga un prezzo umano, sociale e politico enorme, di cui noi non intendiamo essere vittime.

Non pensiamo che il sindacato non solo deve poter intervenire nella azione per la piena occupazione e nella lotta per la difesa della mano d'opera, ma è chiamata ad intraprendere rapporti con i sindacati dei paesi di emigrazione per studiare i problemi della emigrazione, della formazione professionale, della scuola, degli alloggi, e di molti altri impegni.

SETTE

tecnico dell'Impianti
di Genova

La Liguria sta avendo emorragia di aziende industriali da almeno 15 anni; il nostro è un caso che si può assimilare al Meridione e pur trovandosi al Nord del triangolo industriale. Ci dobbiamo chiedere perché avviene questo. Le decisioni di questo tipo vengono prese sull'ordine di un vertice, e si disinteressano dei costi sociali che ciò comporta.

Il problema che noi dobbiamo partire dalla condizione umana e sociale del lavoratore, noi non dobbiamo interessarci per niente al profitto, che è cosa del padrone.

Il padronato si serve dello Stato come strumento per reprimere le lotte degli operai. Lottare per il disarmo della polizia è una lotta che non si può vincere. I padroni vengono denunciati e arrestati anche dopo lungo tempo, e questo avviene in tutta Italia. Le lotte devono essere di tipo di tendenza. Anche la magistratura e i generali sono contro di noi.

Le lotte contrattuali di novembre saranno durissime. Il capitale prepara la repressione per piegare le avanguardie dalle masse popolari. Noi dobbiamo rispondere con forza, accogliere le lotte studentesche, portare tutto il movimento operaio.

Noi non siamo contro le riforme di struttura, quello che però non vogliamo è rinchiudere in condizioni di inferiorità i lavoratori italiani. I politici preliminari che frenano il movimento.

Solo a questa condizione noi si creerà frustrazione nel lavoro e nella vita. La nostra conquista nella lotta stessa (come per le pensioni) come nelle nostre lotte aziendali liguri si è già verificato.

LANZA

segretario CCdL
di Genova

La piena occupazione va perseguita anche contestando la politica di lavoro a livello internazionale; per l'agricoltura

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

FERRIN

della Ci della Marzotto

Riteniamo utile esporre al congresso l'esperienza fatta dai lavoratori della Marzotto. La lotta a livello di fabbrica politica padronale di ristrutturazione capitalistica che ha colpito in modo durissimo i livelli di occupazione, accortamente la ristrutturazione non è un fatto oggettivo ma la conseguenza della politica del profitto per cui era necessaria una lotta decisiva e conseguente contro quella politica per scongiurare i piani padronali e garantire un rapporto democratico con tutti i lavoratori. Attraverso la lotta si ricostruisce l'unità dei lavoratori su contenuti di classe.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i sindacati presi, né la CGIL sono in grado di contribuire ad ovviare alle inevitabili contrapposizioni degli uni con gli altri, oltre al problema di unificazione e di impantanarsi nella melma del corporativismo o di cadere nei trabocchetti dell'azionalismo. E' un problema che, se non viene immediatamente risolto, rischia di fatto che emerge la esigenza di una più stretta unione di indirizzo e di azione dei lavoratori del settore, senza che la CGIL possa essere in grado di assolvere al suo compito di coordinatore, né i lavoratori possono essere in grado di agire in modo più mobile della classe e di stimolare l'impegno dell'azione della pubblica opinione.

Per questo, è giunto il momento di dar vita ad un'unica federazione dei trasporti.

Sento inoltre la necessità di esprimere alcune opinioni sul problema delle prospettive dell'unità con gli altri sindacati, già avvegni da tempo, ma che non si è ancora concretizzato. Il problema della unità organica, ma non sono di accordo, però, quando qualche compagno giunge a dire che l'unità di azione ha già fatto il suo tempo. Mi domando e gli domando: di quale unità di azione si parla?

Voglio dire in sostanza che è ancora un problema di unità e di attualità quello di accendere e superare le distanze tra le varie situazioni esistenti tra il grosso del movimento e i vertici, perché alla lunga, se l'esempio delle punte non è servito a trascinare il grosso in un salto in avanti in direzione dell'unità d'azione con alcuni settori importanti, la generalizzazione delle esperienze e dei metodi dell'unità di azione che ci provengono dalle categorie più avanzate.

DEGLI ESPOSTI

segretario generale
del SFI

Con il punto 70 dei temi ci si domanda se non esista la esigenza di porre mano alla fusione delle troppo spaccolate strutture sindacali verticali esistenti in questo o quel dato settore omogeneo. Personalmente, credo che la domanda sia pertinente e che, se non esiste una esigenza esistente in non pochi settori, da quello dei previdenziali a quello dei servizi ecc. Si prendano ad esempio i trasporti. Si veda che il settore dei dipendenti fanno capo ad una decina di sindacati della CGIL. Da qui l'estendersi della contrattazione nei ferroviari, gentili, per i portuali, per i ferrovieri che è giunto il momento di fare inizio ad un processo di fusione senza il quale, né i sindacati, né i lavoratori, né i