

Mentre sono riprese le trattative per il contratto

Ferrara: forti scioperi dei braccianti nelle grandi aziende capitalistiche

Vasta mobilitazione in tutta la provincia - Astensioni generali dal lavoro in numerosi comuni - La solidarietà degli operai, degli artigiani e dei commercianti - Maldestri tentativi degli agrari di prendere ancora tempo



Manifestazione di braccianti e contadini emiliani

Dal nostro corrispondente

FERRARA, 12

Se gli agrari ferraresi pensavano, sospendendo la trattativa per 24 ore, di poter cogliere segni di debolezza nel movimento bracciantile, la ripresa della lotta ha subito tolto ogni illusione. Oggi infatti l'avvio del nuovo sciopero di 48 ore nelle sole aziende agricole capitalistiche deciso dai tre sindacati ha fatto registrare un adesione ancora maggiore se possibile dei braccianti e salariati. E dopo queste 48 ore fino a domenica non sarà effettuata la raccolta dei prodotti nelle stesse aziende capitalistiche mentre invece ai coltivatori diretti sarà assicurata la manodopera. Un'ampia e chiara informazione sulla tattica di lavoro è stata attuata dall'associazione degli agricoltori - ferocemente denunciata da Ferderbraccianti Fba e Usba nei loro comunicati di ieri - ha ulteriormente spionato i lavoratori i quali sanno bene che è possibile concludere rapidamente e positivamente la trattativa. Risultano così un cor pur ristretto i margini entro i quali qua e là si cerca di far passare la provocazione del crumiraggio (in taluni casi con l'ingaggio di squadre fasciste di sindacalisti) del "fascista (casale)" mentre ovunque crescono la solidarietà e l'appoggio ai 30 mila braccianti in lotta.

Abbiamo riferito stamattina sul avvertimento lanciato dal le segreterie provinciali della Cgil Cisl e Uil. Se durante l'oltranzismo e le dure

insomma se sarà necessaria ricorrere alle cooperazioni generali, non ci si avverrà sicuramente a freddo. Circa le trattative e no che sono state riprese oggi pomeriggio alle 16 all'ufficio del lavoro. Non si hanno notizie di sostanziali passi avanti anche se risulta che l'associazione degli agricoltori (rappresentata sempre dai funzionari e mai dai dirigenti) diciamo così politici) non può esimersi dall'entrare nel merito delle questioni poste dalla piattaforma rivendicata. Certo ciò viene fatto cercando di ridurre tutto al minimo e addirittura dichiarando di non avere ancora «maturato» le condizioni necessarie per affrontare particolarmente i temi dell'occupazione e del salario della contrattazione integrativa aziendale.

La Confida ha motivato la richiesta di sospendere il negoziato proprio con l'esigenza di supplementare consultazioni interne. Argomento quanto mai debole che conferma la volontà di tirare per le lunghe di tentare di togliere forza al movimento. Nulla impedisce infatti che la trattativa proseguisca sui punti che non hanno bisogno di altri chiarimenti all'interno della confagricoltura. Del resto gli agrari hanno avuto a disposizione tempo a iosa per fare le loro brave consultazioni e le richieste sono state presentate congiuntamente dai sindacati il 15 maggio.

Il compito dei partiti politici di fronte al tipo di problemi sollevati non è quello di limitarsi a dare un giudizio sulla impostazione dei sindacati. Ed anche qui c'è la sollecitazione a fare qualcosa di più e di nuovo sul terreno della politica dei trasporti. L'esame dei risultati del «piano decennale» che si concluderà quest'anno merita un impegno politico il cui nuovo piano pluriennale che il governo emanerà a settembre per desiderio del ministro dei Bilan e del piano economico nazionale pure un impegno politico di cui proprio alla luce di quei problemi che i lavoratori della lotta sindacale che dalla valutazione concreta della portata di questa azione. Vogliamo dire che non si sono due politiche del sindacato una fatta nel Consiglio di amministrazione e l'altra espressa nella piattaforma rivendicata. Va ed è il progresso nel mantenimento di questa sede si tende a giudicare più da l'indirizzo politico del governo all'azienda nonostante la lotta sindacale che dalla valutazione concreta della portata di questa azione. Vogliamo dire che non si sono due politiche del sindacato una fatta nel Consiglio di amministrazione e l'altra espressa nella piattaforma rivendicata. Va ed è il progresso nel mantenimento di questa sede si tende a giudicare più da l'indirizzo politico del governo all'azienda nonostante la lotta sindacale che dalla valutazione concreta della portata di questa azione.

Prende corpo la proposta della provincia di Ferrara

Non distruggere la frutta, darla gratis ai bisognosi!

Si tratta di una soluzione contingente per evitare l'enorme spreco speculativo - Perché l'incredibile massacro di enormi quantità di pesche e di pere - I lavori del convegno tenuto nella città emiliana

Dal nostro inviato

FERRARA, 12

Ferrara capitale europea della frutta è diventata la capitale del massacro. Ce l'hanno costretta le coscienze leggi del libero mercato ferrarese politica agraria fin qui seguita dal vanto di un sistema distributivo assurdo arcaico e quel che più costa costoso. La speculazione poi ha fatto il resto. E così i torchi vedono montagne di ottime pere le stesse cere difficilmente vendute nelle nostre tavole a causa del prezzo sostenuto finire sotto i cingoli dei trattori. Una marmellata di tali porzioni che sta creando seri problemi igienici: la puzza che emana è così intensa che il ministero del Turismo del capoluogo è stata costretta a prendere seri provvedimenti. Più il sole picchia più il fango si spande e al rende irrespirabile castigando due volte coloro che abitano nelle vicinanze. Come se non bastasse lo spettacolo in veri

ta ripugnante c'è anche la puzza da sopportare. E proprio il colmo dell'assurdo. E non siamo che all'inizio. Proprio stamane abbiamo scritto che nella spazzatura in Emilia Romagna a tutt'oggi sono finiti non meno di un milione di quintali di prodotti. Ma il numero dei trattori che fanno nuovo sarà così anche il prossimo.

Ma è proprio impossibile una diversa destinazione della frutta «ritirata» dal mercato. La domanda tutt'altro che ovvia l'ha posta la Provincia di Ferrara nel corso di un incontro svolto stamane e al quale hanno preso parte gli assessori comunali di Massa Bergamo Livorno Pesaro, Reggio Emilia Trieste Ferrara

Mai dopocena

Sarebbe ingeneroso sostenere che il centro-sinistra è fatto di trozkisti e che il governo dell'on. Colombo si mostra insensibile anche di fronte alle più gravi problemi della coltura. Ebbene confessiamo che l'idea ministeriale ancorché socialdemocratica ci ha colto di sorpresa se non per la sua squisitezza. Molti pensionati purtroppo non potranno usufruire delle agevolazioni governative anche per chi sono costretti ad utilizzare le ore pomeridiane (o per integrare fino a quando possono le loro risorse pensionarie). Ma la proposta di mandare i vecchi lavoratori al cinema solo nel pomeriggio (e dopo cena) per i pensionati dei e vigili è copricucito? Oppure è inutile mandarli al cinema e farli frequentare i night club e i cabarets? Rimane un'idea originale e dimostra a quale vette eccelse in campo sociale può spingere il riformismo di certi «socialisti».

Una osservazione tutta da vogliamo permetterci di concludere il discorso. Quando si parla dei pensionati ben sapendo che percepiscono sussidi irrisori e costituiscono un problema spinoso per milioni di famiglie di lavoratori non sarebbe opportuno fare le persone serie? sir. se.

Angelo Guzzinati

Sospeso lo sciopero al soccorso ACI

L'interferenza del servizio soccorsi stradale addizionale gestito dalle Ferrovie non effettuerà gli scioperi preannunciati per i giorni 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 del mese di agosto in seguito ad accordi raggiunti tra l'Autore mobile Ciu e i sindacati. L'assistenza agli utenti delle autostrade non subirà pertanto alcuna interruzione nei periodi di maggiore traffico per le autostrade.

Tutti gli automobilisti potranno rivolgersi all'intera rete dei centri di soccorso interpendenti il più sollecito intervento.

r. s.

Gli scarsi investimenti peggiorano le condizioni di lavoro e di viaggio

Nuova funzione delle ferrovie nelle richieste dei sindacati

Alle autostrade 4500 miliardi, alle FS 1500 - L'obiettivo di un «uso sociale» dell'azienda di trasporto unisce dipendenti ed utenti - Il nuovo Piano, un'occasione per le forze politiche

In testa al programma rivendicativo per il quale si battono unitariamente i sindacati ferroviari figurano le seguenti richieste: 1) ristrutturazione degli impianti; 2) riduzione articolata dell'orario di lavoro per chi è costretto a operare in condizioni di disagio; 3) introduzione di pause nelle lavorazioni logistiche; 4) diversa regolamentazione del lavoro notturno; 5) presenza del sindacato nella fase di progettazione del mezzo e degli impianti; 6) eliminazione dei fattori nocivi; 7) attribuzione al servizio sanitario PS di compiti di medicina preventiva; 8) gestione del Servizio non da parte dell'azienda ma di una autorità sanitaria esterna; 9) finanziamento dei lavori nei dormitori.

Il fatto che il lavoratore pendolare viaggi spedito in una lenta e scomoda carrozza e che il ferroviere al termine del turno di lavoro non trovi un luogo di riposo adeguato non sono che aspetti di uno stesso problema. Questo «uso capitalistico» delle imprese ferroviarie non è un caso italiano. I recenti dati di questo programma - che evidentemente si collega alle esigenze di funzionalità e sicurezza del mezzo stesso di trasporto - interessano direttamente le Ferrovie e quello di tutti gli altri lavoratori italiani per un minore utilizzo della «riforma dei trasporti» cessa di essere una frase agiata al programma politico generale dei sindacati per collegarsi strettamente al piano rivendicativo.

Per comprendere il peso di questi problemi si può ricorrere a un esempio. La domanda «cosa è stata e cosa rappresenta oggi l'azienda ferroviaria?»

Nell'insieme un appendice del capitale privato. La gestione è impostata sul massimo risparmio in armamento e materiali rotabili. Lo stesso «piano decennale» che sta concludendosi, non è andato al di là di alcune situazioni ed ammodernamenti di parti della rete ferroviaria. Questo indirizzo di gestione è in armonia tanto con l'esigenza dell'industria di avere il servizio con una tariffa minima quanto con la preferenza dello sviluppo dei mezzi privati di trasporto e in connessione con quest'ultimo. Basti pensare che circa 4500 miliardi nella costruzione di autostrade e Ferrovie riuscivano ad investire su una rete assai più estesa, meno di 1500 miliardi.

Il fatto che il lavoratore pendolare viaggi spedito in una lenta e scomoda carrozza e che il ferroviere al termine del turno di lavoro non trovi un luogo di riposo adeguato non sono che aspetti di uno stesso problema. Questo «uso capitalistico» delle imprese ferroviarie non è un caso italiano. I recenti dati di questo programma - che evidentemente si collega alle esigenze di funzionalità e sicurezza del mezzo stesso di trasporto - interessano direttamente le Ferrovie e quello di tutti gli altri lavoratori italiani per un minore utilizzo della «riforma dei trasporti» cessa di essere una frase agiata al programma politico generale dei sindacati per collegarsi strettamente al piano rivendicativo.

C'è nella piattaforma rivendicata attuale un potenziale politico nuovo la cui utilizzazione per un discorso davanti all'opinione pubblica non è questione di un ma di un momento di discussione nelle assemblee parlamentari e azioni concrete di massa - è più che matura.

Il suo sociale delle Ferrovie naturalmente non sta in fondo ad una ad una serie più o meno lunga di azioni sindacali. Certo nelle condizioni attuali è facile criticare la partecipazione dei rappresentanti sindacali al Consiglio di amministrazione del servizio. Ma la azione svolta in quella sede si tende a giudicare più da l'indirizzo politico del governo all'azienda nonostante la lotta sindacale che dalla valutazione concreta della portata di questa azione.

Un intero mondo di interessi politici si agita attorno alle autostrade e alle ferrovie. I manzari promotori della politica delle autostrade dalle Regioni - i nuovi titolari della politica dei trasporti alle Regioni - i manzari promotori della politica ferroviaria. E dunque molto importante utilizzare il patrimonio prezioso di idee e di lotte offerte dai lavoratori delle Ferrovie nel quadro delle lotte di tutta la classe operaia italiana.

r. s.

L'ENEL non incoraggia gli impieghi

Rallenta il consumo di energia elettrica

Oltre un milione ancora senza luce - Nessuna agevolazione per l'introduzione di motori elettrici nell'agricoltura e nell'artigianato

Nei primi cinque mesi di quest'anno la produzione di energia elettrica ha raggiunto i 53 miliardi di chilowattora con un incremento del 4,2 per cento rispetto agli anni precedenti. In maggio l'incremento è stato del 4,8 per cento. Allo stesso mese del 1970. Questo rallentamento mette in evidenza come la produzione di energia elettrica sia messa a rimorchio dello sviluppo economico anziché essere usata come stimolo allo sviluppo.

La produzione di energia elettrica in Italia è in forte crescita. Ma la distribuzione è ancora insufficiente. Oltre un milione di persone sono ancora senza luce. L'ENEL ha promesso una nuova campagna di investimenti per la distribuzione di energia elettrica. Ma i fondi sono insufficienti. Si verificano anche ritardi nella costruzione di nuove centrali. L'ENEL ha promesso una nuova campagna di investimenti per la distribuzione di energia elettrica. Ma i fondi sono insufficienti. Si verificano anche ritardi nella costruzione di nuove centrali.

L'ENEL non incoraggia gli impieghi

Rallenta il consumo di energia elettrica

Oltre un milione ancora senza luce - Nessuna agevolazione per l'introduzione di motori elettrici nell'agricoltura e nell'artigianato

Nei primi cinque mesi di quest'anno la produzione di energia elettrica ha raggiunto i 53 miliardi di chilowattora con un incremento del 4,2 per cento rispetto agli anni precedenti. In maggio l'incremento è stato del 4,8 per cento. Allo stesso mese del 1970. Questo rallentamento mette in evidenza come la produzione di energia elettrica sia messa a rimorchio dello sviluppo economico anziché essere usata come stimolo allo sviluppo.

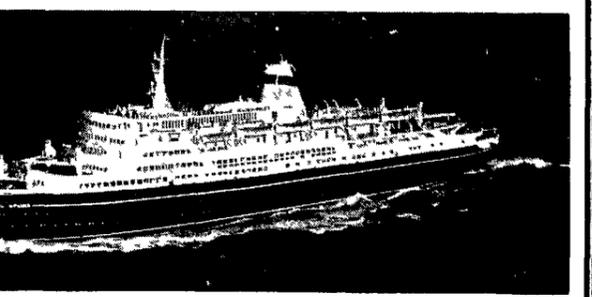
La produzione di energia elettrica in Italia è in forte crescita. Ma la distribuzione è ancora insufficiente. Oltre un milione di persone sono ancora senza luce. L'ENEL ha promesso una nuova campagna di investimenti per la distribuzione di energia elettrica. Ma i fondi sono insufficienti. Si verificano anche ritardi nella costruzione di nuove centrali. L'ENEL ha promesso una nuova campagna di investimenti per la distribuzione di energia elettrica. Ma i fondi sono insufficienti. Si verificano anche ritardi nella costruzione di nuove centrali.

La Direzione di «UNITÀ VACANZE» comunica l'itinerario e il programma definitivi del

2° FESTIVAL de l'UNITÀ sul MARE

26 SETTEMBRE - 3 OTTOBRE

«CROCIERA DEI 5 MARI»: Genova - Malta - Smirne - Dubrovnik - Venezia con la motonave sovietica «IVAN FRANKO»



26 settembre GENOVA. Ritorno del crociera e il 22 alle 5.30 ore. Marittima Operazioni di imbarco a 5.30 ore nella cabina.

PROGRAMMA

27 settembre IN NAVIGAZIONE. Alle ore 18 la nave lascerà il porto di Malta. Nel Salone della Festa in serata danze e giochi a gire di quiz.

28 settembre MALTA. Va con nave con gli amici di notte di 8 ore. Per chi non ha documenti di viaggio si può ottenere al porto di LA VALLETTA. Dopo la festa di notte si parte per Smirne in serata con la motonave di 18.15.

30 settembre SMIRNE. Alle ore 9.30 di notte si parte per Dubrovnik. In serata danze e giochi a gire di quiz.

31 ottobre IN NAVIGAZIONE. Durante la giorata continueranno i vari tornei a giochi sul ponte. Nel pomeriggio proiezione cinematografica e conferenza in serata nel Salone della Festa danze e Giochi Carriere e bordo con premi e coltelli.

2 ottobre DUBROVNIK. Alle ore 9.30 di notte si parte per Venezia. In serata danze e giochi a gire di quiz.

3 ottobre VENEZIA. In serata danze e giochi a gire di quiz. In serata danze e giochi a gire di quiz.

PER INFORMAZIONI ED ISCRIZIONI RIVOLGERSI A: UNITÀ VACANZE - Viale F. Testi, 75 - Milano - Tel. 64.20.851