

Sarà illustrata la risposta della FLM al piano del monopolio

# Fiat: oggi conferenza stampa sul documento dei sindacati

La posizione sul «modo nuovo di fare l'automobile» e sugli investimenti nel Mezzogiorno. L'andamento degli esperimenti nelle fabbriche. Le critiche dei lavoratori

DALLA REDAZIONE

TORINO, 22 luglio

I segretari generali dei metalmeccanici Trentin, Carniti e Benvenuto si sono incontrati venerdì a Milano con Umberto Agnelli e con tutta la direzione generale della FIAT. La segreteria nazionale della FLM ha presentato all'amministratore delegato della FIAT un ampio documento, che contiene le prime osservazioni del sindacato sui nuovi investimenti FIAT nel Mezzogiorno d'Italia e sulle modifiche all'organizzazione del lavoro — il cosiddetto «modo nuovo di fare l'automobile» — che erano state annunciate dall'azienda in un precedente incontro avvenuto il 14 maggio. Il documento della FLM sarà illustrato ai giornalisti nel corso di una conferenza stampa indetta per domani a Roma.

La posizione della FLM è la sintesi di una serie di dibattiti svoltisi tra i lavoratori e nel coordinamento nazionale FIAT in particolare sui temi del «nuovo modo di lavorare». Gli esperimenti che la FIAT aveva annunciato a questo proposito nel mese di maggio riguardavano sostanzialmente: la verniciatura delle carrozzerie e delle ruote mediante vernici a polveri epossidiche trattate a caldo (che eliminerebbero i solventi tossici delle attuali vernici liquide); l'uso di robot elettronici a braccia mobili per la saldatura delle scocche (queste macchine sono prodotte in USA dalla Unimate e sono usate in alcune industrie automobilistiche con risultati incerti); la FIAT ha già «licenziato» per scarso rendimento 4 dipendenti installati a Mirafiori sulla linea della «132», aggiungendo il loro lavoro a quello svolto dagli altri robot; l'introduzione di batterie di pila a pila completamente automatizzate, lo sdoppiamento del quadruplicamento delle tradizionali linee di montaggio (in modo da avere la stessa produzione con lo stesso numero di operai che fanno un maggior numero di operazioni su ciascuna linea), le «isole» di montaggio dove (nell'esempio della svedese Volvo) gli operai montano motori e scocche da fermi (una linea eseguendo un gran numero di operazioni invece di ripetere sempre la stessa).

Si tratta di modifiche che la FIAT è stata in buona misura a «costringere» a fare, sia sulla spinta delle lotte operaie, sia per eliminare gli inconvenienti di una maggiore ricambiabilità di manodopera (dovuti ad una applicazione troppo «spinta» dei sistemi Tayloristici). Tali modifiche e innovazioni può quindi essere positive, nella misura in cui esse siano per generalizzate.

Ma qui sta la prima critica che è emersa da tutte le assemblee dei lavoratori. La maggior parte delle innovazioni riguardano le linee di montaggio, mentre la stessa Fiat ha in progetto di mettere che soltanto il 10% dei suoi operai lavorano direttamente sulle linee. E' chiaro che le modifiche all'organizzazione del lavoro devono estendersi anche ad altre lavorazioni. Si deve cioè aprire il confronto con i Consigli di fabbrica sui «modi nuovi di lavorare» che è necessario introdurre in settori come le lavorazioni meccaniche, le lavorazioni di assemblaggio, le lavorazioni siederistiche, gli uffici. Inoltre non si possono accettare esperimenti «da laboratorio» su piccola scala, ma si deve passare alla direzione, come sta facendo la FIAT per esempio alle presse di Mirafiori, dove una parte di operai è sottoposto alle perforazioni dei timpani per il rumore assordante di decine di presse che battono contemporaneamente e la direzione sanitaria aziendale, scavalcando i delegati, sta usando in questi giorni degli operai come «cavia» per studiare i pericoli di un maggiore sfruttamento, anche se meno monotono.

Ma c'è di più: l'organizzazione del lavoro «a isole» deve condurre a un arricchimento sostanziale e compressivo delle conoscenze e capacità professionali dei lavoratori. Questo è il limite maggiore del più interessante esperimento compiuto in Svezia dalla Volvo. La FIAT ha anticipato l'esperimento della «isola» in alcuni stabilimenti torinesi (Mirafiori, Rivalta), dove i lavoratori che un tempo venivano eseguiti sulle linee «a giorne» vengono ora fatti a lanco, da operai che lavorano da fermi completando di-

## La madre di Paul Getty

# «Rasserrenata» dopo il contatto coi rapitori

ROMA, 22 luglio

«Per la prima volta da quando ho ricevuto la telefonata con la quale un anonimo mi ha avvertito che Paul era stato rapito, la notte scorsa mi riuscì a fare un sonno tranquillo». L'ha detto stasera ai giornalisti Gail Getty parlando al telefono. «Se ore di sonno — ha proseguito — la madre del giovane non sono tante, ma oggi mi sento molto distesa e sono anche ottimista».

Alla domanda sul perché di questo ottimismo, la donna ha così risposto: «Non saprei proprio da dove esse mi derivi. Pur non essendo basata su alcun elemento concreto ho la netta sensazione che tutta questa brutta vicenda, che per me è diventata ormai un incubo, possa presto avere una felice conclusione». E' stato poi chiesto a Gail Getty: «E' vero che lei è in qualche modo in contatto con i rapitori e che per il riscatto è già stata pagata una somma di denaro che secondo alcuni sarebbe di circa 300 milioni di dollari?». «Non posso assolutamente rispondere a questa domanda — ha detto la donna — sui giornali ho letto in questi giorni molte notizie inesatte, esagerate o addirittura non vere».

Alla domanda se avesse informato la polizia degli ultimi sviluppi della situazione, la Getty ha così risposto: «No, la polizia non sa niente e con i funzionari sono già d'accordo che essa debba rimanere al fuori. Oggi, come del resto ho fatto nei giorni scorsi, non mi muoverò di casa e, in compagnia di amici, continuerò a «fare la guardia» al telefono. Non appena saprò qualcosa di positivo — ha concluso la signora Getty — voi della stampa sarete i primi ad essere informati».

Conferenza a Cuneo indetta dai giovani PCI, PSI e DC

# Come bloccare l'esodo giovanile dalle campagne

In vent'anni in Piemonte la mano d'opera agricola si è dimezzata. L'industrializzazione non ha comportato una razionale redistribuzione della ricchezza. Proposto dai sindacati un incontro tra contadini e operai torinesi

DALL'INVIATO

CUNEO, 22 luglio

La conferenza provinciale della gioventù lavoratrice, svoltasi oggi per iniziativa del movimento giovanile del PCI, del PSI e della DC, ha sottolineato, nelle sue conclusioni, l'esigenza di avviare «lo sviluppo economico alternativo» fondato sulle riforme e sul pieno utilizzo delle risorse.

Dalla tribuna, uno degli intervenuti ha letto questo dato: nelle campagne del Piemonte, dove gli addetti all'agricoltura si sono più che dimezzati in vent'anni (da 554.000 a circa 250.000), restano solo poco più di 16 mila maschi tra i 14 e i 29 anni di età.

Chi parlava, Mario Boschis del gruppo giovani coltivatori diretti, ha trattenuto con poche battute il discorso su i rischi e le contraddizioni che hanno origine da questa situazione: «L'industrializzazione non ha comportato quella razionale redistribuzione dei fattori produttivi che ci si attendeva. La gioventù agricola è stata costretta ad abbandonare un settore già povero di giovani e suscettibile, se riorganizzato, di garantire buoni livelli occupazionali, per andarsene verso settori già oberati di braccia. Continuando così si arriverebbe sicuramente al totale sacrificio della nostra categoria».

Quando si parla di categoria

contadina e di agricoltura non si vuole fare un discorso settoriale. Lo ha rilevato Giuseppe Falco, del gruppo Nuova società della produzione di beni di consumo. «E' ovvio però, gli indirizzi di politica economica sono stati sordi a queste esigenze. Da provincia di Cuneo si è avuta a diventare provincia industriale, ma non ha affatto risolto il problema di una crescita economica sociale organica e diffusa su tutto il territorio».

Gli indirizzi di politica economica del movimento giovanile di sovraffollamento del territorio, così come si avverte sul carattere subalterno del recente «boom» industriale cuneese rispetto alle scelte compiute dal «po» torinese.

«Gli insediamenti sono stati decisi senza alcun rapporto con le esigenze dell'economia locale, cosicché la provincia di Cuneo è divenuta un polo di capitale e di forze di lavoro messe a disposizione dello sviluppo monopolistico del centro e a vantaggio di qualche misura settore trillante per lo sviluppo di industrie alimentari e di trasformazione».

Insieme a quelli dell'agricoltura, sono da sciogliere i nodi dell'apprendistato e del diritto di lavoro, della scolarità professionale, sui quali è intervenuto ampiamente Franco Occechi della Federazione giovanile socialista. Bisogna lottizzare le condizioni di sfruttamento cui sono sottoposti gli apprendisti e dare a tutti i giovani gli strumenti concettuali per avviare in concreto il processo di formazione professionale. Gli obiettivi da perseguire sono l'elevamento dell'obbligo scolastico a 16 anni e la riforma della scuola media superiore.

Come realizzarli? Paolo Dardano della Federazione giovanile comunista ha detto che il valore di iniziative come quella della conferenza provinciale, in cui è emersa una situazione di crisi, è quello di «mettere in discussione i problemi concreti della gioventù che lavora». Iniziativa di questo tipo assumono la forza reale e la efficacia nel momento in cui c'è la necessità di superare decisamente gli argini della discriminazione sociale e di allargare il fronte di lavoro a tutti gli settori di forza di lavoro e in cui occorre promuovere un contributo autonomo dei giovani alla lotta per le riforme.

Dardano ha proposto la costituzione di leghe giovanili territoriali per portare avanti le iniziative di sviluppo. E' il rilancio della Regione che si attende il massimo impegno per la riforma della scuola; alla Regione, in proposito, è stato chiesto di dare il suo contributo con la legge per la completa gratuità della scuola dell'obbligo.

L'azione unitaria deve però anche proporsi di determinare un quadro politico che sia capace di interpretare e di governare le esigenze dei giovani. Il giovane demurrante di Cuneo, quando si è mosso verso il centro e alla Regione Piemonte, attualmente governata dal centro-destra, si determini una reale inversione di tendenza. La richiesta è ribadita nel documento conclusivo della conferenza col quale l'attuale quadro politico è giudicato «non in grado» di dare risposta soddisfacente ai problemi della gioventù.

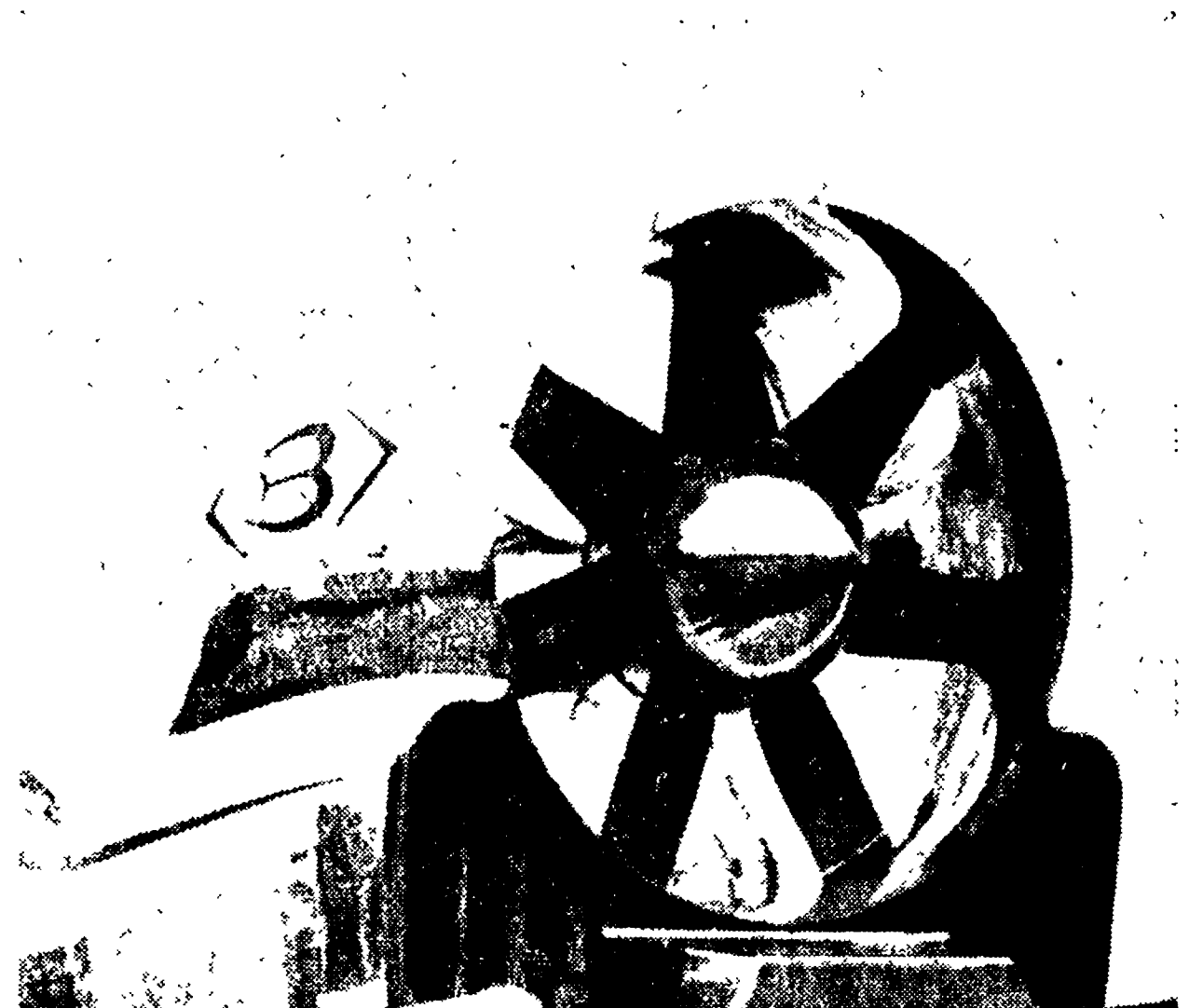
Per la Federazione CGIL, CISL, UIL ha parlato Silvio Ortona: ha ricordato i tentativi di alcune forze conservatrici di creare artificiosi motivi di contrasto tra mondo contadino e classe operaia, e ha proposto che si organizza un grande incontro-dibattito tra contadini, di cinesi e operai di Torino.

La proposta ha trovato il consenso del dirigente del gruppo coltivatori diretti, Clelio Gerbaudo. Alla conferenza hanno partecipato parecchi esponenti politici, e amministratori pubblici tra cui il sindaco di Cuneo, Tatiano Cora. Il consigliere regionale Franco Revelli.

Con conseguenze che si risentono ancora oggi

# Per vent'anni le ferrovie in coda alle autostrade

Negli anni '50 e '60 gli investimenti sono stati fatti a favore della viabilità stradale. Una rete sostanzialmente ferma mentre il traffico aumentava - Piano decennale di 4 mila miliardi per rilanciare le FS



La parte anteriore dell'«aerotrano» francese la cui propulsione è assicurata da due potenti turbine. Per le nostre ferrovie, simili «mostri» sono ancora fantascienza.

La parte anteriore dell'«aerotrano» francese la cui propulsione è assicurata da due potenti turbine. Per le nostre ferrovie, simili «mostri» sono ancora fantascienza.

Le ferrovie, per il sovraccarico estivo (rientro di lavoratori all'estero, turisti italiani e stranieri), tornano e torneranno ogni anno delle cronache più volte e più volte nelle prossime settimane, con visioni di sovraffollamento nei convogli e nelle stazioni, ritardi, mancate coincidenze, e via di questo passo.

Come mai, ogni anno, appena si avvicina l'estate, i trasporti ferroviari (ed anche quelli autostradali) vanno in crisi? Alcune semplici cifre permettono di inquadrare la situazione: dal 1940 ad oggi lo sviluppo della rete è passato da circa 10.000 chilometri a 16.000, mentre il traffico passeggeri è decuplicato. Nei periodi di punta, quelli natalizi, pasquali e soprattutto quello estivo, il traffico è cresciuto di venti o trenta volte superiore a quello che si aveva nell'ultimo periodo dei primi anni del secolo.

La situazione, negli ultimi dieci anni, si è fatta decisamente difficile: al tema del trasporto su lunghe distanze, dove il mercato del centro e del Nord-Europa è quindi hanno un'importanza economica notevolissima, hanno un peso, sulla rete, che dieci anni fa era assolutamente inimmaginabile, mentre non lo è certo oggi.

«Nel complesso, dobbiamo dire che, specie dopo gli anni della ricostruzione (la rete ferroviaria era uscita dalla guerra pesantemente danneggiata), lo sviluppo delle ferrovie è rimasto in ritardo» rispetto allo sviluppo economico del Paese uno dei cui aspetti è appunto l'incremento del movimento merci e passeggeri. Una delle cause principali, se non la principale, è un vecchio e equivoco, se tale si può dire, è stato possibile affrontare in maniera soddisfacente sul piano economico e tecnico il problema dei trasporti con le autostrade. Infatti, gli anni '50 e '60 videro in tal senso un poderoso sforzo, che condusse allo sviluppo attuale di circa 5.000 chilometri di autostrade in servizio, oltre 750 in costruzione e circa 1.000 di nuovi progetti approvati. In tal modo, si diceva allora, con una campagna propagandistica accuratamente orchestrata, e le cui origini risalgono al ventennio fascista, il problema sarà risolto, e le ferrovie a scarso traffico (i cosiddetti «rami secchi» valutati addirittura in varie migliaia di chilometri) saranno demolite, risparmiando il bilancio dello Stato. Oggi nessuno si sognerebbe di parlare in questi termini, i quali ebbero, negli anni '50 e '60, dirette conseguenze di un notevole impoverimento delle «scelte» a favore delle autostrade e a scapito dello sviluppo e dell'ammodernamento della rete ferroviaria.

Qualunque tecnico che ha una linea ferroviaria può trasportare da otto a dieci volte più merci e passeggeri di quanti ne possa convogliare un'autostrada ad essa parallela, e che i camion pesanti rovinano il manto stradale, il fondo sottostante ed i manufatti enormemente più di un mezzo leggero.

Stuzzi e rilievi ineccepibili hanno dimostrato che in solo 10 chilometri di autostrade i camion delle dimensioni massime ammesse sulle nostre autostrade le danneggia quanto il transito di alcune decine di migliaia di vetture di media cilindrata, quante, e che passano in una giornata di traffico denso. A con-

ferma di questo (ed anche delle caratteristiche assai sfavorevoli del terreno che regge per lunghi tratti appenninici le autostrade italiane) qualunque viaggiatore rimane meravigliato del numero dei cantieri di ripulitura, consolidamento e rifacimento delle autostrade, sempre in attività.

Ma torniamo alle ferrovie. Durante questo ventennio «sfavorevole», e dopo mediante piani parziali, non molto organici e decisamente insufficienti, un certo numero di cose, le FS, pur con fondi limitati, le hanno fatte, ed i risultati favorevoli si sono visti subito. Il riammodernamento della Genova-Roma, che presentava singoli punti a binario unico, tratti troppo vicini al mare, armamento troppo leggero ed in stato di forte

ranno raddoppiati i 450 chilometri della Pescara-Lecce ed 114 della Bologna-Verona, essenziali per convogliare oltre i treni-derrate.

Del piano di cui sopra, 1.500 miliardi saranno destinati al nuovo materiale mobile, circa 700 nuove locomotive di grande potenza, 230 treni per servizio suburbano, 3.000 carrozze viaggiatori, 2.000 carri merci di vario tipo e 2 navi traghetto. Le FS, hanno, di recente, prima dell'approvazione del piano decennale, ordinato alla industria italiana (e ricevuto per ora soltanto in parte) circa 60 locomotive elettriche, 100 diesel-elettriche, 400 carrozze viaggiatori e quasi 4.500 carri merci, che possono così sommarli al materiale rotabile previsto nel piano decennale. Le cifre, viste dal pubbli-



ROMA - In lunghissima doppia fila sotto il sole centinaia di automobili avanzano stentatamente verso il mare nella giornata di ieri. Una adeguata rete ferroviaria consentirebbe di evitare queste penose avventure (Telefoto AP)

## Recuperate le salme in fondo a un dirupo sul monte Pasubio

# I due giovani scomparsi da un mese erano morti in un incidente stradale

Muiono madre e figlia sull'autostrada del Sole - Tre donne falciate da una macchina in provincia di Como

VALDAGNO, 22 luglio

Due giovani fidanzati valdagnesi — Rosa Maria Bittarello di 17 anni e Giuliano Piccoli di 20 anni, scomparsi dal 29 giugno scorso — sono morti in un incidente stradale. I loro corpi in un avanzato stato di decomposizione, sono stati trovati, distanti l'uno dall'altro oltre cento metri, in fondo a un dirupo a circa cinque chilometri dal rifugio Papa, sul monte Pasubio.

A fare la scoperta sono stati il tenente Italo Franzoni e il maresciallo Ezio Comai, il primo comandante della tenenza dei carabinieri di Valdagnò, l'altro della stazione di Vallarsa (Trento).

Un appassionato della montagna, Giuseppe Stofella di 51 anni, di Calposviano (Trento), ieri sera al ritorno da una escursione aveva notato un'autovettura, una «Fiat 500 coupe», lungo un pendio roccioso a poche decine di metri dalla «Strada degli eroi», e aveva avvertito i carabinieri. Dalla targa si è appurato che l'autovettura era quella con la quale i due giovani si erano allontanati da Valdagnò, nelle prime ore del pomeriggio di 29 giugno scorso, per una breve gita al rifugio Papa. Sul luogo sono intervenute così squadre di soccorso del Club Alpino di Schio che, con i carabinieri,

hanno recuperato le salme. Secondo una delle ipotesi che si fanno sull'accaduto, Giuliano Piccoli e Maria Rosa Bittarello sarebbero stati sorpresi da un temporale sulla strada del ritorno e sarebbero precipitati nel burrone con la vettura forse perché il giovane, che era alla guida, ha scambiato una piazzola di sosta per la prosecuzione della strada. I corpi dei due giovani sono stati portati a Rovereto (Trento) dove sono a disposizione dell'autorità giudiziaria.

COMO, 22 luglio

Due donne sono morte e una è rimasta gravemente ferita dopo essere state investite da un'auto. L'incidente è avvenuto a Mirafiori di Canti, Maria Gambacorta, di 38 anni, Assunta Pospioni, di 57, e Maria Borghi, di 42, si erano recate nella chiesa parrocchiale di Mirafiori di Canti per assistere alla messa. Dopo il rito religioso, le tre donne si sono incamminate lungo la strada comunale Canti-Marlano Comense Piovana e la strada era piuttosto buia. Ad un tratto le tre donne si sono accinte ad attraversare la strada, ma in quel momento è sopraggiunta una «125-5» guidata dall'elettrista Aldo Pezzi, di 27 anni. A bordo era anche il figlioletto dell'elettrista, Massimiliano, di un anno e mezzo. Pezzi si è accorto troppo tardi delle tre donne che stavano attraversando la strada. Ha frenato ma, anche a causa dell'asfalto reso viscido dalla pioggia, l'auto è sbandata ed ha investito in pieno le tre donne. L'auto ha proseguito, slittando, la corsa, ha urtato contro alcune vetture in sosta lungo il lato destro della strada, ed infine si è arrestata contro lo stipite di un edificio.

Le tre donne sono state soccorse da alcuni passanti: la Gambacorta era però ormai morta. Con un'auto di passaggio, le altre due donne sono state portate all'ospedale. Qui la Pospioni è morta poco dopo il ricovero, mentre la Borghi è stata ricoverata con una prognosi di 50 giorni. La donna, che era ancora viva, è stata trasportata al Policlinico di Milano. Le due donne sono state soccorse da alcuni passanti: la Gambacorta era però ormai morta. Con un'auto di passaggio, le altre due donne sono state portate all'ospedale. Qui la Pospioni è morta poco dopo il ricovero, mentre la Borghi è stata ricoverata con una prognosi di 50 giorni. La donna, che era ancora viva, è stata trasportata al Policlinico di Milano.

CATANZARO, 22 luglio

Verso le ore 14 di oggi, nella seconda frazione di Pètra di Catanzaro, si è verificato uno scontro fra la «850» Fiat, targata CZ 49860 e la «124» Special, targata 106965.

Nello scontro perdeva la vita il conducente e proprietario della «850», Francesco Furrione di 57 anni, mentre riportava lievi ferite il conducente della «124», Luigi Scalisce di 50 anni.

Lo scontro è avvenuto in prossimità di una curva a gomito.

## Un villaggio distrutto dai portoghesi



Una nuova drammatica testimonianza della ferocia con la quale i colonialisti portoghesi attuano la repressione nel Mozambico, in una fotografia diffusa dal Fronte per la liberazione del Mozambico. Un villaggio è stato incendiato, nel corso di un rastrellamento, e solo poche capanne rimangono in piedi. Due donne e alcuni bambini si aggirano tra i resti carbonizzati di quelle che erano state le loro abitazioni. Non c'è alcun uomo in vista: o sono fuggiti, o sono stati catturati dai portoghesi. I colonialisti, dopo la distruzione dei villaggi, se la popolazione non è stata massacrata come a Wiriyamu, la trasferiscono negli «aldeamentos», l'equivalente dei «villaggi strategici» creati dagli americani nel Vietnam, dove tutti gli abitanti devono vivere sotto la costante sorveglianza della polizia.

## Ferisce a morte il padre che maltrattava la madre

CAGLIARI, 22 luglio

L'anziano pensionato Antonio Vacca di 75 anni, di Carbonia (Cagliari), che era stato ricoverato all'ospedale di Cagliari in gravi condizioni per una frattura al capo, causata da un colpo di bottiglia infertogli dal figlio, è deceduto questo pomeriggio nel nosocomio cagliariano.

L'episodio era avvenuto il 13 luglio scorso nell'abitazione del Vacca in via Padova n. 20 a Carbonia, quando Clelio Vacca di 56 anni, intervenuto in difesa della madre, Anna Podda, che durante un diverbio con il marito «vigliante» si era gettata violentemente colto il padre con una bottiglia di

usura, consente oggi ai rapidi di percorrere i 500 chilometri che costituiscono questa linea in cinque ore, il raddoppio e la risistemazione dei 366 chilometri della Battipaglia-Reggio, che ha richiesto lavori di grande impegno, ha abbassato il tempo di percorrenza Milano-Palermo da 24 ore (1962), prima dell'inizio dei lavori a 15 ore (1973), a lavoro ultimato. Contemporaneamente, tale tratto di linea è passato a poter convogliare, nelle 24 ore, da 50 a 170 treni.

Recentemente, è stato approvato il ben noto piano decennale dei 4.000 miliardi, destinati ad un ulteriore potenziamento della rete ferroviaria, di cui alcune fasi sono chiaramente individuate o addirittura avviate.

Proseguono i lavori per la direttissima Firenze-Roma, strutturata in modo da consentirne velocità massime di 250 chilometri all'ora, ed è stato deciso di avviare un completo raddoppio, sempre da 250 all'ora, della Milano-Roma, che dovrebbe poi estendersi fino a Napoli. Sarà completata l'elettrificazione della Roma-Napoli via Cassino, sa-

co, appaiono maluscole. Appaiono un po' meno cospicue, se si considera che le FS hanno in servizio, tra locomotive elettriche, diesel-elettriche e a vapore, elettromotrici ed automotrici, circa 5.500 unità, oltre a circa 10.000 carrozze e 135.000 carri merci, molti dei quali assai vecchi e in condizioni scadenti, da sostituire.

Le cose, per di più, non sono tanto semplici, in quanto il piano contempla a suo volta delle scelte tecniche, nuove impostazioni, veicoli di nuovo tipo, nuovi impianti, che conferiranno caratteristiche nuove, sotto vari aspetti, al servizio. Sarà possibile, ad esempio, diminuire fortemente l'intervallo tra un treno ed il successivo, il macchinista potrà entrare in contatto telefonico, in corsa, con la stazione più vicina, un convoglio, qualora superasse un segnale di arresto, si fermerà solo e così via.

Il complesso di tali innovazioni presenta un interesse di prim'ordine e costituisce parte del progresso qualitativo della ferrovia.

Paolo Sassi