



Per superare l'accordo integrativo di zona firmato solo da CISL e UIL

# Nelle aziende tessili a Biella sono aerte decine di vertenze

Forte risposta di 40 mila lavoratori a chi non vuole l'unità sindacale - Nelle piattaforme rivendicative non solo i punti ignorati dall'intesa separata ma anche richieste riguardanti occupazione, organizzazione del lavoro, salute, trasporti, asili-nido - Sono state già ottenute importanti conquiste

Dal nostro inviato

BIELLA, 12. I quarantamila lavoratori tessili biellesi sono impegnati a cancellare una « brutta pagina » della loro storia sindacale: quella dell'accordo integrativo di zona separato firmato il 28 gennaio dalle organizzazioni sindacali di categoria CISL e UIL. È stato un brutto accordo promosso dall'Unione Industriale Biellese che ha negato ogni soluzione alle rivendicazioni per l'aumento del minimo di cottimo, del mancato cottimo e per la contrattazione dei cottimi. Ma non solo: i padroni hanno imposto di rimandare la contrattazione sull'ambien-

te e hanno rivendicato di gestire essi le 120 ore di diritto allo studio che i lavoratori tessili hanno conquistato con la battaglia contrattuale dell'azienda suocera veneta. In quella « brutta pagina » ci sono altre cose gravi: soprattutto lo sbarramento produttivo alla contrattazione lavoro e anche il criterio di come si devono eleggere i comitati sindacali aziendali e di reparto stabilito per il biellese « in sostituzione » di quanto previsto in materia di rappresentanze sindacali aziendali dallo statuto dei lavoratori e dalla normativa contrattuale nazionale.

La risposta dei lavoratori, che hanno respinto la semplice « informazione » sull'intervento separato, è stata chiara: come hanno voluto fare la FILTA-CISL e l'UILTA-UIL, ma che hanno invece voluto votare, mettere sotto accusa l'accordo come ha fatto la FILTEA-CGIL, non poteva che essere una risposta di lotta.

Coloro che affermavano, prima dell'accordo integrativo separato, che quella era la giusta soluzione perché tanto gli operai biellesi non avrebbero lottato a lungo e che quello era meglio accettare le proposte padronali di « tregua », si devono oggi rivedere.

In tutto il Biellese si sono aperte le discussioni di vertenze aziendali. La lotta si è sviluppata in maniera forte. Nelle scorse settimane alcune fabbriche sono state occupate dai lavoratori. In queste aziende non almeno diecimila lavoratori impegnati in scioperi articolati. È soprattutto un « no » alla divisione sindacale tra i lavoratori che vogliono ribadire dopo la « brutta pagina » di gennaio. E con gli operai, per la prima volta nel Biellese, sono scesi in campo in maniera massiccia anche gli impiegati.

Sulla via dell'unità sindacale bisogna andare avanti, non si può tornare indietro come vorrebbero coloro che hanno fatto l'accordo separato. I lavoratori lo sanno: oltre ai padroni l'hanno voluta i nemici dell'unità sindacale, coloro che qui a Biella nella CGIL e nell'UIL, « per disciplina » allo sciopero generale nazionale del 27 febbraio.

Così le vertenze che si sono aperte nelle fabbriche biellesi hanno riproposto i due punti che sono stati stralciati dall'accordo integrativo (quelli relativi al cottimo e al mancato cottimo), ma per battere tutti gli altri limiti dell'accordo e per dare una risposta di lotta alla « tregua » che i padroni volevano imporre, i lavoratori hanno posto in discussione la creazione di condizioni diverse nelle aziende con precise rivendicazioni riguardanti il salario, l'organizzazione del lavoro e le riforme.

La Unione Industriale, gli stessi ambienti sindacali della UIL sono stati colti di sorpresa da questa risposta dei lavoratori. Il discorso che le attuali tariffe sono troppo basse rispetto alla media europea non regge: anche il servizio reso dalla F.S. è decisamente al di sotto degli altri, eppure la cosa non viene considerata uno stimolo a migliorarlo. È risibile anche il tentativo di far credere che i maggiori introiti scriveranno per ulteriori finanziamenti: in un'azienda con un deficit di quasi mille miliardi ogni lira in più verrà assorbita nel tentativo di ridurre il passivo di bilancio che si vuol far derivare per forza dalla differenza costi ricavi e non piuttosto da quella costi benefici. Anche la scuola in questa logica sarebbe un passivo, come la sanità o la difesa.

C'è da chiedersi infatti se sia preferibile ripianare il bilancio di un'azienda che rende un servizio essenziale allo sviluppo socio-economico del paese o pagare somme ben maggiori per acquistare il petrolio necessario per far funzionare il meccanismo della motorizzazione privata. L'importanza del treno e dei trasporti pubblici in generale la si è vista in queste domeniche di restrizione nell'uso dei carburanti, come si è vista l'assoluta inadeguatezza dell'attuale

## I tranvieri chiedono che il governo ordini 30 mila nuovi autobus

I lavoratori dei trasporti pubblici si avviano a rilanciare la lotta, con una ripresa e intensificazione di iniziative, che dovranno coinvolgere non i soli autotranvieri ma altre categorie di lavoratori e vasti strati sociali. Gli obiettivi da realizzare — che sono stati messi a punto nel convegno nazionale svoltosi nei giorni scorsi a Modena — sono: 1) pubblicazione, rilancio ed espansione del servizio di pubblico trasporto collettivo da parte del governo che nemmeno in questa fase, caratterizzata dalla cosiddetta crisi energetica, ha saputo, né voluto adottare quei provvedimenti capaci di far fronte alla pesante situazione e tesi ad avviare una politica riformatrice del trasporto pubblico.

Il governo dovrà in particolare porre in atto provvedimenti che garantiscano alle Regioni mezzi finanziari idonei a sostenere i precisi impegni per il potenziamento e l'ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile per le ferrovie in concessione e i servizi urbani ed extra-urbani. I lavoratori chiedono poi, in modo specifico, e come primo provvedimento, la immediata ordinazione di 30 mila autobus e il rifinanziamento della legge sulle metropolitane.

Per quanto riguarda gli impegni degli enti locali il convegno di Modena ha precisato che essi devono giungere all'appuntamento dei piani regionali di trasporto, alla specificazione dei mezzi necessari, alla emanazione di provvedimenti per il finanziamento e la attuazione dei consorzi tra gli enti.

Su questo ampio arco di obiettivi politici gli autotranvieri sono impegnati a costruire un vasto fronte di alleanze per dare alla propria azione la maggiore e più incisiva efficacia.

Domenico Comisso

Lo schema di investimenti governativo non rispetta nemmeno le esigenze minime

## Piano FS: anche se realizzato mancheranno migliaia di carri

Nel '79 le Ferrovie saranno carenti di 13 mila carri e 5 mila carrozze. La direttissima Firenze-Roma verrà a costare quattrocento miliardi in più — Lo stato di disagio per il sovraccarico di lavoro dei ferrovieri

Il governo ha dunque approvato la proposta di aumento delle tariffe ferroviarie, contro la logica elementare di tenere bloccati almeno i prezzi dei servizi pubblici essenziali per tutto il 1974. Il discorso che le attuali tariffe sono troppo basse rispetto alla media europea non regge: anche il servizio reso dalla F.S. è decisamente al di sotto degli altri, eppure la cosa non viene considerata uno stimolo a migliorarlo. È risibile anche il tentativo di far credere che i maggiori introiti scriveranno per ulteriori finanziamenti: in un'azienda con un deficit di quasi mille miliardi ogni lira in più verrà assorbita nel tentativo di ridurre il passivo di bilancio che si vuol far derivare per forza dalla differenza costi ricavi e non piuttosto da quella costi benefici. Anche la scuola in questa logica sarebbe un passivo, come la sanità o la difesa.

C'è da chiedersi infatti se sia preferibile ripianare il bilancio di un'azienda che rende un servizio essenziale allo sviluppo socio-economico del paese o pagare somme ben maggiori per acquistare il petrolio necessario per far funzionare il meccanismo della motorizzazione privata. L'importanza del treno e dei trasporti pubblici in generale la si è vista in queste domeniche di restrizione nell'uso dei carburanti, come si è vista l'assoluta inadeguatezza dell'attuale sistema ferroviario italiano.

La creazione di una super linea che consentirà velocità medie sui 150 Km. orari provocherà una concentrazione di investimenti su quella porzione di rete attualmente in condizioni più avanzate, con il dispendio dei restanti diecimila chilometri, che andranno sempre più deteriorandosi. Questo dato che le Regioni hanno affermato è il tesoro ferroviario nel suo complesso l'elemento portante dell'assetto territoriale dei trasporti e dopo che le recenti restrizioni nell'uso dei carburanti hanno dirottato alla rotazione imprevisto volume di traffico.

Lo stato di disagio e di arretratezza del sistema ferroviario può constatare chiunque debba servirsi del treno: i disagi dei pendolari sono aumentati in questi ultimi mesi, mentre per fronteggiare il traffico merci le F.S. rispondono restringendo i limiti di utilizzazione (disabilitazione di piccole stazioni, limitazioni nelle distanze, soppressione di treni merci). In questo clima i ferrovieri sopportano il disagio maggiore: la controllata è pressoché impossibile per l'affollamento, i ritardi nella marcia dei convogli fanno saltare i turni di lavoro. L'aumentato sfruttamento del materiale provoca guasti frequenti, la giusta indignazione degli utenti per i frequenti disservizi, infine, si scarica sulle spalle dei ferrovieri. A questo si aggiunge che, nel rifiuto tentato di ricavarne qualche opera in più dai duecento miliardi, è stata ridotta l'aliquota degli stanziamenti per gli ambienti di lavoro dei pendolari a duecento miliardi.

Ed anche questo è un indice della irresponsabilità del governo. I reali problemi del paese oggi sono tanti e così pressanti che sarebbe stato un bene, utilizzare diversamente i miliardi meno del treno ai pendolari e campagne del referendum. L'unico risultato positivo che si potrà pensare di ottenere dal referendum, sarà la dimostrazione che il treno ai pendolari è maggiore di quella che auspica il segretario della DC e tale da capire che la famiglia si difende anche facendo passare meno del treno ai pendolari e facendo lavorare a casa loro, nel loro paese, vicino alle proprie famiglie i milioni di emigranti che sono stati costretti ad emigrare all'estero.

Giulio Caporali

## Chiesto un incontro al ministro Preti

Si è riunita ieri la segreteria della Federazione dei ferrovieri (SFI, SAUPI, SIUP), che ha costretto l'inadeguatezza del disegno di legge finanziario approvato dal governo la scorsa settimana e riguardante il piano di investimenti del FESS. La segreteria ha poi preso atto della intenzione manifestata dalla Federazione CGIL-CISL-UIL di proporre al governo la necessità complessiva del treno (disabilitazione di piccole stazioni, limitazioni nelle distanze, soppressione di treni merci). In questo clima i ferrovieri sopportano il disagio maggiore: la controllata è pressoché impossibile per l'affollamento, i ritardi nella marcia dei convogli fanno saltare i turni di lavoro. L'aumentato sfruttamento del materiale provoca guasti frequenti, la giusta indignazione degli utenti per i frequenti disservizi, infine, si scarica sulle spalle dei ferrovieri. A questo si aggiunge che, nel rifiuto tentato di ricavarne qualche opera in più dai duecento miliardi, è stata ridotta l'aliquota degli stanziamenti per gli ambienti di lavoro dei pendolari a duecento miliardi.

Unanime consenso dei lavoratori all'intesa raggiunta al ministero

## Approvato l'accordo all'Alfasud

Una forte assemblea ha esaminato tutti i punti conquistati con la lotta unitaria - L'impegno a far rispettare i singoli termini del contratto - Ad Arese sono iniziate le riunioni reparto per reparto prima di arrivare a quella plenaria

Dalla nostra redazione

NAPOLI, 12

Migliaia di mani e di pugni chiusi si sono levati in alto in un attimo nell'immenso capannone della « scocca » all'Alfasud di Pomigliano quando dal palco improvvisato è stato chiesto: « Chi è a favore dell'accordo, alzate la mano ». Così, ieri mattina la stragrande maggioranza, diremmo praticamente tutti i lavoratori del primo turno, nello stabilimento automobilistico hanno espresso la propria approvazione all'accordo sindacale raggiunto con l'azienda sui punti della piattaforma rivendicativa di gruppo.

L'assemblea è cominciata alle 9. I lavoratori appena entrati si sono recati in massa, dai loro reparti, al luogo della riunione, ma sono ascoltato con attenzione ed anche con fierezza l'esposizione che il delegato aziendale Tamburino ha fatto dei punti dell'accordo che, in definitiva, rappresentano le conquiste strappate in tre mesi di lotta dura e difficile, che è costata grossi sacrifici, una lotta portata avanti con risolutezza e responsabilità insieme ai compagni dell'Alfa di Milano. A parte il salto di qualità che l'accordo rappresenta per la parte normativa e salariale, cioè di cui i lavoratori hanno mostrato maggiore soddisfazione e l'accresciuto potere contrattuale che la lotta unitaria condotta in tutti gli stabilimenti del gruppo ha portato come conseguenza diretta. Non solo, ma soprattutto si sono mostrati giustamente fieri di aver contribuito, con gli investimenti e le migliaia di ore di lavoro, a dare una spinta alla soluzione dei problemi di sviluppo e di superamento degli squilibri di queste regioni.

## Rappresaglia antisindacale alla Finmeccanica

La direzione della Finmeccanica, società capogruppo dell'IRI, ha contestato ad un rappresentante sindacale nell'azienda, Mario Tassan Tofoia, il fatto di avere avuto un incontro negli uffici dell'azienda con dirigenti sindacali provinciali — per l'occasione definiti « persone estranee non autorizzate » — e ancora di « avere assunto atteggiamenti aggressivi nei confronti di altri dipendenti ». Queste contestazioni servono alla Finmeccanica per chiedere al rappresentante sindacale di « giustificarsi » e ricordare che presso la società finanziaria sono valide le norme di sicurezza « ai sensi e agli effetti del Regio Decreto Legge n. 1161 dell'11 luglio 1941 » una legge di guerra antisindacalista.

L'estrema gravità di questa iniziativa di rappresaglia risulta non soltanto dal carattere pretestuoso delle accuse ma anche dai precedenti che ne illuminano lo sfondo. Da circa due mesi infatti due gruppi di dipendenti della Finmeccanica hanno preso la iniziativa di costituire sezioni sindacali rispettivamente aderenti alla Federazione lavoratori del credito CGIL e alla Federazione bancari CISL. La iniziativa non è riuscita gradita ai dirigenti e ad alcuni dipendenti — fra i quali, si trovano personaggi di noto orientamento neofascista — quali hanno scritto una lettera alla direzione del personale in cui dichiaravano di non volere riconoscere come proprie rappresentanze le sezioni sindacali FIDAC e FIB.

Questa consapevolezza di battersi per un avvenire che sia migliore per tutti si è potuta cogliere nel lungo applauso che ha salutato le parole di Tamburino quando ha illustrato il programma degli investimenti e la conseguente occupazione per il Mezzogiorno e le prospettive ancora aperte per ottenere nuovi successi in questa direzione. A questi consensi hanno sottolineato l'esposizione dei termini dell'accordo, man mano che ne venivano affrontati i vari punti. L'unanimità dei consensi ai risultati della lotta, comunque era apparsa chiara fin dall'inizio dell'assemblea dall'atmosfera generale che si è subito creata e che si è mantenuta fino alla fine della riunione. L'impegno a far rispettare i singoli termini del contratto - Ad Arese sono iniziate le riunioni reparto per reparto prima di arrivare a quella plenaria

Questa consapevolezza di battersi per un avvenire che sia migliore per tutti si è potuta cogliere nel lungo applauso che ha salutato le parole di Tamburino quando ha illustrato il programma degli investimenti e la conseguente occupazione per il Mezzogiorno e le prospettive ancora aperte per ottenere nuovi successi in questa direzione. A questi consensi hanno sottolineato l'esposizione dei termini dell'accordo, man mano che ne venivano affrontati i vari punti. L'unanimità dei consensi ai risultati della lotta, comunque era apparsa chiara fin dall'inizio dell'assemblea dall'atmosfera generale che si è subito creata e che si è mantenuta fino alla fine della riunione. L'impegno a far rispettare i singoli termini del contratto - Ad Arese sono iniziate le riunioni reparto per reparto prima di arrivare a quella plenaria

## RISOLTA LA VERTENZA PER LA RICHARD-GINORI

Si sono concluse ieri le trattative per il rinnovo del contratto del gruppo Richard Ginori. I punti qualificanti dell'accordo sono: lo sviluppo dei settori legati alla edilizia abitativa; la garanzia degli attuali livelli di occupazione, e sviluppo della occupazione nelle aziende collocate al Sud; il raggiungimento della parità dei salari nell'intero gruppo (il che comporta aumenti medi, sia pure graduati nel tempo, compresi tra il 15 e il 18 mila lire). Per i silosilici poi è stato ottenuto un'ulteriore riduzione dell'orario di lavoro concentrata nell'arco dell'anno in periodi di riposo consistenti in due settimane per coloro che hanno una percentuale di sil-

liciosi maggiore del 25 per cento e quattro settimane per coloro che hanno una percentuale di silosilici superiore al 30 per cento. Tali periodi di riposo possono essere goduti nel primo e nel terzo quadrimestre; inoltre è stata ottenuta la garanzia della intera retribuzione del salario in caso di malattia e infortunio.

Il premio di produzione è stato aumentato di lire 20 mila uguali per tutti. La delegazione dei lavoratori e la Federazione nazionale hanno dato un primo parere positivo sull'accordo che dovrà ora essere sottoposto al giudizio dei lavoratori nelle assemblee.

## Un po' di serietà

Regolamentazione sulla cartazione pretenuta e finanziamenti (scarsi) per la zootecnia. Poi il Consiglio dei ministri si è sciolto senza occuparsi né dell'austerità né del prezzo della benzina. Due argomenti, quest'ultimi, di largo interesse pubblico, per i quali una decisione è urgente, visto che non altro che sta per scadere il decreto n. 1161 del 1941, che stabilisce il prezzo della benzina (250 lire per un litro di « super » e 247 per la « normale »).

## NEL PIAZZALE ANTISTANTE LO STABILIMENTO

## Assemblea con i partiti alla Dalmine di Taranto

Al centro del dibattito la vertenza aperta nel gruppo - Il tema degli investimenti nel Mezzogiorno - Impegno dei sindacati per respingere il ventilato passaggio del tubificio voluto dalla Finsider ad un'altra società

Dal nostro corrispondente

TARANTO, 12

Nel piazzale antistante lo stabilimento della Dalmine di Taranto, si è svolta questa mattina l'assemblea « aperta » indetta dal coordinamento sindacale del gruppo siderurgico con i partiti costituzionali, i consigli di fabbrica delle altre aziende a partecipazione statale che agiscono all'interno dell'area industriale e con la segreteria della FLM provinciale. Delle forze politiche erano presenti delegazioni della DC, del PCI, del PSDI, del PSI, del PDUP.

Su 20 ore di sciopero, già grammate, all'inizio del mese e da effettuarsi entro il 20 di aprile qui a Taranto ne sono già state effettuate 14. Al centro dell'assemblea « aperta » di questa mattina, che si inserisce nell'impegno più generale che i sindacati e le strutture di base stanno attuando per i sempre più costanti e proficui collegamenti delle lotte di fabbrica alla realtà sociale e politica estera —, la vertenza aperta a livello nazionale in tutto il gruppo Dalmine: vertenza che ha fra i punti qualificanti gli investimenti nel Mezzogio-

no e quindi l'aumento della occupazione negli stabilimenti di Torre Annunziata e di Taranto. Si tratta quindi di una vertenza molto interessante e dal forte contenuto politico che si inserisce nell'impegno più generale che i sindacati e le strutture di base stanno attuando per i sempre più costanti e proficui collegamenti delle lotte di fabbrica alla realtà sociale e politica estera —, la vertenza aperta a livello nazionale in tutto il gruppo Dalmine: vertenza che ha fra i punti qualificanti gli investimenti nel Mezzogio-

## DOPO LA ROTTURA DELLE TRATTATIVE PER IL RINNOVO DEL PATTO

## Impegno di CGIL-CISL-UIL per la lotta dei braccianti

Un po' di serietà

Regolamentazione sulla cartazione pretenuta e finanziamenti (scarsi) per la zootecnia. Poi il Consiglio dei ministri si è sciolto senza occuparsi né dell'austerità né del prezzo della benzina. Due argomenti, quest'ultimi, di largo interesse pubblico, per i quali una decisione è urgente, visto che non altro che sta per scadere il decreto n. 1161 del 1941, che stabilisce il prezzo della benzina (250 lire per un litro di « super » e 247 per la « normale »).

Giusto, quindi, l'interesse dei giornalisti per questi argomenti. Così, alla fine del Consiglio, il ministro dell'Industria, on. De Mita, è stato preso d'assalto perché disse lumi. « Hanno fondamento la voci di un nuovo rincaro della benzina », ha detto, « ho chiesto i giornalisti. E De Mita: « Perché dovrebbe aumentare? In teoria potrebbe anche diminuire ». « Dunque si dovrebbe escludere qualsiasi au-

## Vertenza Sit-Siemens: gli incontri riprendono martedì

Al ministero del Lavoro si sono svolte ieri alcune riunioni tra il ministero e le parti interessate alla vertenza per il rinnovo del contratto integrativo di circa 20 mila metalmeccanici dipendenti della Sit-Siemens. Gli incontri sono stati dedicati essenzialmente alla parte della piattaforma rivendicativa, avanzata dalla FLM, relativa agli investimenti.

## DOPO LA ROTTURA DELLE TRATTATIVE PER IL RINNOVO DEL PATTO

Dopo la rottura delle trattative per il rinnovo del patto nazionale dei braccianti (un milione di lavoratori) la mobilitazione della categoria cresce e si matura in vista della giornata assembleare del 22 aprile. Il segretario generale della CGIL-CISL-UIL — come è detto in un comunicato — ha esaminato la grave situazione determinata nelle campagne anche a seguito della rottura delle trattative per il rinnovo del patto nazionale, « rottura provocata dalla posizione intransigente della Confagricoltura ».

« La Federazione CGIL-CISL-UIL — prosegue il comunicato —, considerato il significato che queste decisioni di lotta (le giornate del 22 e del 23 aprile, n.d.r.) vengono ad assumere anche nel quadro delle scelte sociali e di sviluppo adottate dal movimento sindacale, esprime la propria partecipazione solidarietà con i lavoratori ».

## Un po' di serietà

Regolamentazione sulla cartazione pretenuta e finanziamenti (scarsi) per la zootecnia. Poi il Consiglio dei ministri si è sciolto senza occuparsi né dell'austerità né del prezzo della benzina. Due argomenti, quest'ultimi, di largo interesse pubblico, per i quali una decisione è urgente, visto che non altro che sta per scadere il decreto n. 1161 del 1941, che stabilisce il prezzo della benzina (250 lire per un litro di « super » e 247 per la « normale »).

Giusto, quindi, l'interesse dei giornalisti per questi argomenti. Così, alla fine del Consiglio, il ministro dell'Industria, on. De Mita, è stato preso d'assalto perché disse lumi. « Hanno fondamento la voci di un nuovo rincaro della benzina », ha detto, « ho chiesto i giornalisti. E De Mita: « Perché dovrebbe aumentare? In teoria potrebbe anche diminuire ». « Dunque si dovrebbe escludere qualsiasi au-