

Concluso a Torino l'incontro dei lavoratori del complesso dell'auto

# LE PROPOSTE DEI COMUNISTI FIAT PER UN'ALTERNATIVA ALLA CRISI

*I problemi della riconversione dell'apparato industriale - Le conclusioni del compagno Di Giulio - Le forme di lotta per una contrattazione delle tariffe pubbliche*

DALLA REDAZIONE

TORINO, 22 settembre. Nell'attuale crisi economica non è sufficiente fare le pur necessarie lotte difensive per evitare che siano i ceti popolari a pagare il prezzo maggiore, come se la crisi odierna fosse una congiuntura transitoria e non investisse invece la struttura produttiva e gli stessi assetti sociali e politici del nostro Paese. Il compito dei comunisti in fabbrica è quello di far crescere tra i lavoratori una coscienza di massa sulla necessità di uscire dalla crisi lottando per il cambiamento dell'economia, per un nuovo modello di sviluppo, per il mutamento del quadro politico ed un nuovo modo di governare. Questa indicazione è scaturita con forza dalle due giornate

di appassionante dibattito che hanno tenuto a Torino decine di lavoratori comunisti di tutti gli stabilimenti italiani del gruppo FIAT-OM-Lancia-Autobianchi.

Gran parte degli interventi hanno centrato i problemi della riconversione dell'apparato industriale per una diversificazione produttiva, finalizzata alle riforme sociali, agli investimenti nel Mezzogiorno, al rilancio dell'agricoltura, allo sviluppo della ricerca e di nuove produzioni ad elevato contenuto tecnologico che possano riequilibrare (senza sostituire totalmente, che sarebbe assurdo) quelle di consumo come le automobili il cui mercato oggi è in difficoltà.

Notevole è stata la capacità dimostrata da alcuni compagni nell'affrontare questi

problemi generali partendo dalle specifiche situazioni di fabbrica. Barilli di Modona, per citare un esempio, ha criticato la politica della FIAT nel settore delle macchine per l'agricoltura (trattori per uso individuale e non macchinari per la trasformazione delle colture) e delle macchine utensili (completa subordinazione alla ricerca tecnologica che si fa all'estero).

Sulla prossima vertenza con governo e Confindustria, Marchetto di Venaria, Manfredini di Mirafiori e altri hanno segnalato il pericolo che se ne affermi solo il componente di recupero salariale (mentre molti lavoratori già dubitano che sia utile continuare una rincorsa salari-prezzi) e non gli altri aspetti profondamente innovativi. Quasi tutti i quadri operai intervenuti nel dibattito si sono soffermati, tra l'altro, sul grave aumento delle tariffe pubbliche (in particolare dei trasporti) e sulla necessità di mobilitare una revisione delle decisioni assunte a questo proposito dal governo.

L'aver assunto come Partito comunista la battaglia per la modifica in Parlamento dei decreti economici ha consentito di sbloccare la situazione ed anche un recupero del movimento sindacale.

Quali sono ora le prospettive, anche in relazione alla prossima vertenza generale? «E' giusta e va fatta la battaglia sul recupero salariale per gli operai ed i pensionati — ha detto Di Giulio — sia pure in misura tale da non spingere il movimento operaio ad un braccio di ferro che lo isoli dal Paese. E' una partita difficile, e tuttavia non è sufficiente: occorre sviluppare tutta la battaglia per il cambiamento della economia, affiancando la lotta generale ad una serie di lotte articolate sui problemi di sviluppo».

«Non basta denunciare che la FIAT ristruttura, manovra e specula sulla crisi: i padroni fanno il loro mestiere. Una battaglia rigida contro le ristrutturazioni è solo una battaglia difensiva. Dobbiamo ribaltare il discorso, sviluppare l'iniziativa del movimento operaio e delle forze politi-

che per essere noi a dire che cosa va cambiato, anche a breve termine e su aspetti immediati, saper giocare noi in modo offensivo sulla mobilità della manodopera».

«In tutto il movimento — ha concluso Di Giulio — si pone oggi la questione della gestione politica del Paese. Perché si fanno tante difficoltà su una partecipazione comunista alla direzione politica del Paese? Per quello che noi siamo nella realtà della Italia. Siamo il partito in cui, a differenza degli altri partiti, si raccoglie e si esprime politicamente la parte principale della classe operaia. La vera questione oggi è la questione operaia, della forza che è il baluardo contro l'eversione fascista, che difende la democrazia e l'avvenire del Paese. E' questa forza che deve entrare nella direzione politica del Paese (e nessuno può pensare che vi entri senza modificare profondamente il modo di dirigere). E' su questo che dobbiamo sviluppare il dibattito con tutti i lavoratori, anche con quelli che non militano nel nostro partito».



## Dalla Michelangelo no al «disarmo»

GENOVA, 22 settembre. Anche l'arrivo a Genova della «Michelangelo», di ritorno da una crociera, ha fornito, questa mattina, occasione ai marinai per una nuova manifestazione in difesa del posto di lavoro, contro i progetti di disarmo della flotta annunciati dal ministro della Marina mercantile on. Coppo. «Ristrutturazione della flotta sì, disarmo no», era scritto su striscioni giganti che pavesavano la nave. Scritte analoghe ed in vivace polemica con il ministro della Marina mercantile italiana, venivano alzate dai marinai accorsi attorno all'ammiraglia in arrivo. La manifestazione, che ha solennemente celebrato l'arrivo della «Michelangelo», come era accaduto in precedenza per l'arrivo della «Raffaello», rappresenta un momento dell'azione unitaria di lotta dei marinai italiani, decisi ad impedire che la flotta della Finmare venga liquidata, favorendo i grandi armatori privati.

LA FOTO mostra il transatlantico pavesato di scritte al momento dell'arrivo a Genova.

ieri la celebrazione ufficiale

## La «direttissima» Bologna-Firenze ha quarant'anni

*I lavori per la linea ferroviaria, entrata in funzione nel 1934, durarono 17 anni - 97 operai persero la vita*

SERVIZIO

BOLIGNA, 22 settembre. Diciassette anni di lavoro, novantasette operai morti negli infernali cantieri, dure lotte sindacali contro imprese voraci e spinte al parossimo dello sfruttamento, centinaia di minatori condannati alla lenta morte della silicosi polmonare. Queste alcune cifre legate alla costruzione della «direttissima» Bologna-Firenze (che accorciò in tal modo il precedente tragitto della Forlì-Ravenna, via Pistoia), di cui oggi si è celebrato il quarantesimo dell'apertura al traffico ferroviario. La manifestazione è stata organizzata dalle Amministrazioni provinciali del capoluogo emiliano e di quello toscano, con la collaborazione del ministero dei trasporti e della direzione generale dell'azienda autonoma F.S.

Un treno, con a bordo autorità e giornalisti, ha compiuto un viaggio commemorativo da Bologna a Vernio (la prima stazione toscana all'uscita della lunga galleria — la maggiore in Europa, con i suoi 18 chilometri — che il 4 agosto scorso fu teatro della strage fascista dell'«Italicus»), transitando rapidamente anche da San Benedetto in Val di Sambro. Le tre vetture tragiche erano ancora là, un'apparizione troppo fugace, una stazione che avrebbe meritato, anche in questa occasione particolare, una sosta, poiché la storia della «direttissima» è ormai legata a quella in corso nel nostro Paese. Il treno si è fermato per un minuto nella stazione sotterranea detta «Le precedenze», per ricordare i novantasette lavoratori che persero la vita durante le perforazioni.

### A forza di braccia

Le celebrazioni sono iniziate in mattinata con la visita alla mostra allestita a Bologna in palazzo d'Accursio. E' scritto sul primo pannello: «Con la celebrazione del quarantesimo della direttissima si intende esaltare innanzitutto quanto, poiché fu l'apporto umano alla realizzazione della grande opera. I veri artefici di questa opera immane furono i minatori, i tecnici e le genti della montagna che per diciassette anni lavorarono in condizioni durissime allo scavo delle trentun gallerie che coronano il complesso di 37 chilometri il tratto appenninico della direttissima».

Il primo treno inaugurale — ha ricordato il presidente dell'Amministrazione provinciale di Bologna, Brini — transitò per la direttissima attraverso la lunga galleria dell'Appennino, il 22 aprile 1934. Con trentasette chilometri di strada ferrata in galleria su una lunghezza totale di circa 97 chilometri, la linea Bologna-Firenze, a quarant'anni dalla sua inaugurazione, rappresenta anche oggi un esempio di alta ingegneria e di vera funzionalità, anche al confronto delle più recenti arterie ferroviarie.

Bastano alcune cifre per completare l'esaltazione dell'opera. Dal 1913, anno in cui incominciarono i primi lavori sul tratto Bologna-Pianoro — che subirono poi un forzato rallentamento nel periodo del primo conflitto mondiale —, al 1934, anno dell'ultimazione definitiva (l'ultimo stralcio di roccia che divideva le gallerie che avanzavano dai due versanti degli Appennini cadde il 23 dicembre 1929), furono scavati 5 milioni di metri cubi di terreno, tre milioni di quelli per le gallerie: effettuati un milione e 800 mila metri cubi di muratura; messe in opera 36 mila tonnellate di ferro per l'armamento delle linee. La spesa, allora, risultò di 1 miliardo e 122 milioni (460 milioni servirono solamente per la grande galleria, 14 milioni per ogni chilometro di ferrovia). Un'altra cifra impressionante è quella delle giornate di lavoro per la costruzione di tutto l'opera: essa furono circa 17 milioni; essa può far immaginare come i lavori siano stati eseguiti in buona misura con la forza delle braccia.

Nella cerimonia svoltasi in mattinata nella sede della amministrazione provinciale di Bologna, oltre al presidente Brini, hanno parlato Mauro Ribelli, assessore al Comune di Prato, Armando Borgognoni, rappresentante dei ferrovieri, e l'on. Luigi Preti, ministro dei Trasporti.

### L'eredità della silicosi

Nel pomeriggio a Castiglione dei Pepoli la cerimonia ha assunto un carattere meno ufficiale. Qui erano convenute rappresentanze dei Comuni dell'Appennino i cui abitanti — boscaioli, contadini, carbonai divennero i minatori protagonisti della titanica impresa. Ha parlato il sindaco compagno Isacco Taglioli, il quale ha ricordato che questa grande opera — unica in Europa — ha lasciato anche un'amara eredità. Migliaia di lavoratori, di minatori, chiamati «i lavoratori del buio» — egli ha detto, portano con sé la traccia di quell'inferno che ha nome silicosi polmonare riscontrata nelle viscere della montagna che hanno perforato.

Hanno quindi preso la parola Luigi Tassinari, presidente della Provincia di Firenze, Filippo Bordoni, direttore generale delle F.S., e Fausto Bocchi, assessore regionale ai Lavori Pubblici dell'Emilia-Romagna, e Giuseppe Ramighi, ex minatore, uno delle poche decine di sopravvissuti. «Parlo a nome dei minatori ancora in vita, purtroppo ormai pochi, e quei pochi portano ancora i segni del duro lavoro: in questo momento, il pensiero è indirizzato a quelle decine di centinaia dei miei compagni di lavoro che non ci sono più, stroncati ancora in giovane età da quel cancro che è la silicosi». E' stato un momento verità che ha restituito uno squarcio della vita nei cantieri, della lotta — anche aspra — contro i fascisti e i padroni, la emigrazione successiva dei cortigianesi nelle miniere europee, la loro partecipazione generosa ed ampia al «maquis» in Francia e in Belgio.

Giuliano Musi

in tutti  
i supermercati

# STANDA

domani martedì 24 settembre

di sconto  
su tutti gli articoli  
alimentari

Un grande appuntamento  
con la convenienza Standa.

MONTEISON