Aggiornata la trattativa di fronte all'inaccettabile richiesta del monopolio

La Fiat vuole sospendere 18 mila operai delle fabbriche di camion

Per quindici giorni negli stabilimenti di Torino, Milano, Brescia e Suzzara — La FLM ha chiesto di riesaminare congiuntamente il settore delle auto, quello degli autocarri e tutti i programmi futuri dell'azienda

Dalla nostra redazione

TORINO, 17.

Quindici giornate di cassa integrazione entro la fine di aprile per almeno 17 mila operai delle fabbriche di autocarri. Questa è la pesantissima richiesta che la FIAT ha gettato stasera sul tavolo nel corso della trattativa con la FLM presso l'Unione industriale di Torino. Una richiesta che il sindacato ha giudicato inaccettabile, non solo per la sua estrema gravità, ma anche per il suo carattere strumentale, come dimostrano del resto i dati contraddittori forniti dal monopolio per giustificarla, e soprattutto perché annulla ogni prospettiva di sviluppo produttivo ed occupazionale in un settore fondamentale di diversificazione produttiva come quello dei veicoli industriali. Pertanto la FLM ha chiesto di riesaminare, assieme a quelli degli autocarri, i programmi produttivi del settore automobili (anticipando se necessario la «verifica» fissata per i primi di marzo) e più in generale i piani dell'intera FIAT.

Su questa richiesta la trattativa è stata sospesa a tarda sera. La FIAT farà conoscere una risposta domattina, anche se da parte sua ha già proposto un nuovo incontro.

Secondo la FIAT le giornate di produzione da perdere nelle fabbriche di camion nei prossimi due mesi sarebbero 20: ai 15 giorni di cassa integrazione si dovrebbero aggiungere i 5 giorni della quarta settimana di ferie da collocare alla fine di marzo. Dovrebbero essere colpiti dal grave provvedimento gran parte dei lavoratori della SPA Stura, SPA Centro e SOT di Torino, dell'OM di Brescia, OM di Milano ed OM di Suzzara. La FIAT ha escluso per il momento analoghi provvedimenti per la fabbrica di Cameri (dove si carrozzano autobus), l'OM di Bari (Carrelli) l'OM di Milano, cui potrebbe forse aggiungersi la Lancia di Bolzano (veicoli militari).

La gravità della richiesta emerge dalle cifre. Per fare i 15 giorni di cassa integrazione gli operai dovrebbero lavorare solo tre giorni alla settimana a partire dall'ultima settimana di febbraio fino ad aprile. La FIAT dice che gli autocarri invenduti e stoccati alla fine di gennaio erano 13.500. Poiché lei stessa ammette che lo stoccaggio normale è di 10.000 autocarri, ce ne sarebbero soltanto 3500 di troppo. Ma, aggiunge la FIAT, continuando a lavorare normalmente, lo stoccaggio salirebbe a quasi 20 mila autocarri invenduti per la fine di aprile. Questa previsione è catastrofica. Da parte della FIAT (sempre che i dirigenti del monopolio credano veramente alle cifre da loro fornite) ciò significa prevedere una recessione drastica. Con i 20 giorni di sospensione del nostro Paese, tanto da vendere pochissimi autocarri in Italia e riuscire a salvarsi soltanto con le esportazioni. Con i 20 giorni di sospensione la FIAT infatti dimezzerebbe la produzione dei prossimi due mesi da 14 a 7 mila autocarri (a ritmo di 350 al giorno).

E ciò quando la stessa FIAT ammette che la crisi del mercato degli autocarri è ben diversa da quella delle automobili, una crisi congiunturale e non strutturale.

Vaghe precisazioni ha fornito la FIAT alle domande del sindacato su altri punti: ha detto che la costituzione di una «holding» europea con la francese UNIC e la tedesca KHD permetterà di raggiungere una potenzialità produttiva di 160 mila veicoli industriali all'anno (ed anche con questo dato la FIAT ammette una prossima ripresa del settore). Ha precisato che il trasferimento di alcune lavorazioni da Torino alla francese UNIC risponde a «una razionalizzazione delle gamme di camion». Per quanto riguarda gli autobus, la FIAT ha dichiarato di averne 1500 stoccati: si tratta di veicoli che sono già stati tutti venduti a Comuni, Province e Regioni, che non hanno però la possibilità di ritirarli perché impossibilitati a pagarli per la stretta creditizia. Per gli autobus tuttavia la stessa FIAT ha proposto di rinviare ad aprile l'esame della situazione, nella speranza che nel frattempo sia varato definitivamente il piano governativo per l'acquisto di 30 mila autobus destinati ai trasporti regionali.

La FLM ha condannato l'atteggiamento rigido della FIAT nei confronti degli Enti locali, sostenendo che non sono certo preoccupazioni finanziarie che impediscono la consegna a credito degli autobus da parte della FIAT, che dispone di notevoli risorse proprie, per tacere di quelle dell'IFI, la Finanziaria internazionale della famiglia Agnelli.

A questo proposito la direzione informazioni della FIAT ha smentito oggi la notizia, pubblicata da alcuni giornali fra i quali il nostro, che l'IFI avrebbe concesso un finanziamento al governo brasiliano per un grosso investimento in materiale ferroviario. Ma smentire un'operazione finanziaria di questo tipo non è difficile, come sa chiunque conosca un poco i complicati giochi internazionali per trasferire capitali: per avere le «carte in regola» sarebbe sufficiente che l'IFI avesse incaricato dell'operazione un'altra finanziaria collegata.

Orario ridotto alla Pirelli di Tivoli

I 1.500 lavoratori della Pirelli di Tivoli, dovranno ridurre di 12 giorni il periodo lavorativo fino al 31 marzo. Lo ha comunicato ieri la direzione del monopolio della gomma alle organizzazioni sindacali, che hanno rotto le trattative, preparandosi alla risposta di lotta. Nello stabilimento della provincia di Roma si producono in maggioranza gomme per veicoli industriali e una bassa percentuale di camere d'aria. La decisione della cassa integrazione è stata presa proprio nel momento in cui i lavoratori erano in lotta per una vertenza nazionale di gruppo, che prevedeva per lo stabilimento di Tivoli, una serie di investimenti.

NELLA FOTO: un'assemblea all'interno della fabbrica di Tivoli.

Pensioni: gli artigiani sollecitano l'incontro

La Confederazione nazionale dell'artigianato esprime la più ferma protesta per il fatto di essere stata messa, ancora una volta, nella condizione di dover conoscere attraverso imprecise notizie di stampa decisioni che sarebbero state assunte dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale in merito ai tempi e ai trattamenti pensionistici degli artigiani, che sembrano prefigurare un trattamento discriminatorio che manterrebbe inalterate le diversità fra i minimi e i limiti di età pensionabile delle diverse categorie di pensionati.

La mancata convocazione da parte del Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale delle Confederazioni Sindacali Artigiane ha disatteso un preciso impegno preso dal Ministro nell'incontro del 17 gennaio u. s.

Si sottolinea in proposito come le Confederazioni Artigiane avevano fatto presente con un documento unitario la necessità di andare oltre le misure parziali, esprimendo l'interesse e la disponibilità degli artigiani ad un diverso discorso che prevedesse l'aggancio dei minimi alla dinamica salariale, e alla revisione della pensione assicurativa sia per quanto riguarda il livello delle prestazioni sia nei confronti della stessa contribuzione.

La Confederazione Nazionale dell'Artigianato chiede pertanto al Ministro la immediata convocazione delle organizzazioni sindacali di categoria, per evitare che decisioni discriminatorie definitive siano assunte sia dal punto di vista dei livelli pensionistici che contributivi.

Il 74% dei trasportatori è proprietario di un solo automezzo

Trasporto su strada: nell'associazionismo la via della riforma

Il «conto terzi» e il «conto proprio» — Lo strapotere di alcune grandi aziende e la piaga dell'intermediazione — Necessari interventi organici nel settore — Il ruolo essenziale delle FS

CHIESTO UN INCONTRO URGENTE

LE REGIONI AL GOVERNO: NECESSARI 30.000 AUTOBUS

I rappresentanti di 16 regioni (Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Val d'Aosta, Veneto) e delle province autonome di Trento e Bolzano, riuniti a Roma, sotto la presidenza del presidente della Regione Toscana, Lagorio, hanno esaminato lo stato delle trattative in corso da tempo fra il ministero del Bilancio, le Regioni, la Fiat e l'Associazione nazionale fabbriche italiane automobili (ANFIA) *per l'elaborazione del «piano nazionale autobus»*.

La FIAT e l'ANFIA — informa un comunicato — hanno annunciato *di essere in grado di fornire alle Regioni* e alle aziende di trasporto pubblico, nel secondo semestre di quest'anno, 1700 autobus. La proposta è accompagnata da un capitolato che indica i tipi dei mezzi disponibili, prezzi, condizioni di pagamento e suddivisione delle commesse fra la FIAT e 14 imprese di carrozzeria. Tale fornitura, secondo le Regioni, corrisponde ai programmi regionali finora definiti con leggi regionali e con mezzi finanziari propri delle Regioni. Pertanto non costituisce ancora — prosegue il comunicato — quel «piano nazionale autobus» (30 000 veicoli in 5 anni) che le Regioni hanno proposto al governo nel gennaio 1974, che il governo ha inserito nei propri programmi come impegno prioritario e per il quale le Regioni attendono ancora di definire con il governo le modalità di attuazione e il necessario contributo finanziario statale.

In queste condizioni, le Regioni, mentre proseguiranno con la FIAT e con l'ANFIA le trattative per migliorare il progetto di *fornitura finora noto, e che può essere attuato con le risorse finanziarie regionali*, sottolineano l'urgenza di un incontro politico con il governo che consenta di arrivare alla redazione del vero e proprio «piano nazionale autobus» del quale le Regioni ribadiscono l'estrema urgenza. A questo fine — conclude il comunicato — si tratta di chiarire e definire i rapporti finanziari fra Stato e Regioni e di conoscere l'entità e l'impegno che il governo è pronto a sostenere per il lancio e l'attuazione del piano.

In Italia circolano quasi un milione di camion. L'autotrasporto delle merci su strada è cresciuto a dismisura dal 1958 al 1972 il settore ha registrato un incremento del 300%. Oltre il 60% del movimento delle merci nel nostro paese insomma viene realizzato su «gomma» (come viene definito con brutta espressione l'autotrasporto merci), il che rappresenta un volume di lavoro quattro volte superiore a quello fatto dalle ferrovie.

L'autotrasporto merci per conto terzi è poi a sua volta un mondo malato di elefantiasi. Vi operano circa 150 mila aziende, di queste il 74% è proprietaria di un solo automezzo condotto da colui che in gergo viene definito «padroncino». Il 18% delle aziende hanno due automezzi, e lo 0,4 arrivano ad essere proprietarie di 10 automezzi: quest'ultimo è il caso delle grandi società (tipo Gondrand Fontana ecc.) che per l'elevata capacità di trasporto, dettano legge sul mercato. Per il resto si deve parlare di piccole aziende a conduzione famigliare, a carattere artigianale tanto è vero che numerosissimi piccoli trasportatori sono organizzati dalla Fita CNA.

Una voce a parte è quella invece del trasporto in conto proprio, quello cioè organizzato dall'azienda produttrice della merce e che usa, per il trasporto, personale proprio: in questo settore operano circa 600 mila dipendenti, compresi gli impiegati e gli spedizionieri.

La frantumazione e polverizzazione dell'intero settore dell'autotrasporto merci non può non avere conseguenze gravi e pesanti non solo sulla funzionalità e efficienza di un servizio altamente sociale, ma sulle condizioni di vita di coloro che vi operano.

L'abnorme e artificioso gonfiamento del settore — ci ha detto il compagno Felice Sabatini, segretario della Fita Cgil — ha radici profonde e diverse. C'è senz'altro un motivo, definiamolo pure di carattere «storico»: determinato dalla necessità di utilizzare nel primo dopoguerra i camions americani che avevano invaso il nostro paese e le strade, vista la disastrata condizione in cui si trovavano la nostra rete ferroviaria e i nostri porti, duramente colpiti dalle bombe. Inoltre questo settore ha vissuto le contraddizioni tipiche dello sviluppo distorto della società italiana con un processo di terziarizzazione della nostra economia dovuta alla massiccia espulsione di mano d'opera dalla terra. A tutto questo si deve aggiungere, e non certo come elemento secondario, la politica autostradale voluta dai padroni dell'auto, del cemento, della gomma: il che ha provocato distorsioni nel campo dei consumi individuali a danno degli investimenti sociali e collettivi.

Ma l'autotrasporto merci vive ora una nuova, critica fase: ai vecchi mali si è andata aggiungendo la piaga dell'intermediazione parassitaria, la vergognosa pratica del clientelismo e della speculazione. Per molti lavoratori la situazione si è andata facendo sempre più precaria: devono fare i conti con aumenti di costi sempre più accentuati e spesso sono costretti a subire i ricatti dei mediatori e delle agenzie parassitarie. Capita sempre più spesso che lo *autotrasportatore* — che caso mai sta pagando in cambiali il camion (del quale prima era semplice autista —) è costretto a «svendere» il proprio lavoro, visto anche il calo della domanda che oscilla ormai sul 25 per cento.

Esiste anche la piaga dello abusivismo: si tratta di circa 10 mila persone, che iscritte alla Camera di commercio per trasporto in conto proprio, svolgono invece l'attività per conto di terzi.

C'è quindi la necessità di un intervento organico nel settore: importante e che nella più generale battaglia per una nuova politica del trasporto urbano e collettivo i sindacati abbiano inserito con forza il tema del trasporto merci, sia per mare che per terra, sia su rotaia che su gomma.

Le proposte sono ampie e articolate ma si possono sintetizzare in alcuni punti: la necessità di dare nuovo slancio al trasporto su rotaia soprattutto nelle lunghe distanze perchè assolutamente più economico, sviluppo nel settore dell'autotrasporto dell'associazionismo cooperativistico capace di garantire il servizio a un costo equo e di combattere l'intermediazione parassitaria per realizzare invece un rapporto diretto con l'utenza (in questo senso particolarmente significativa è stata la recente costituzione del Associazione nazionale delle cooperative dei servizi e della Unione nazionale consortile fondata dalla Fita).

Sono inoltre necessari interventi governativi che appoggino questa spinta cooperativistica. Infine i lavoratori del settore che hanno partecipato ai recenti scioperi per la riforma del trasporto, sollecitano il regolamento di attuazione della legge 298 sia per la formazione di un albo professionale, sia per la nuova disciplina tra trasporto in conto terzi, e quello in conto proprio, sia infine per una diversa valutazione delle tariffe pubbliche.

f. ra.

Due convegni sindacali in Piemonte

Investimenti e occupazione per rilanciare il settore della gomma

Dalla nostra redazione

TORINO, 17

Quanto sta avvenendo nell'industria della gomma in termini di ristrutturazioni aziendali, di organizzazione del lavoro, di livelli di occupazione, di prospettive del settore, di nuovi dualismi operai, è stato oggetto nei giorni scorsi del dibattito di due interessanti convegni sindacali che hanno riunito ad Alessandria i delegati delle fabbriche della Michelin (oltre 15 mila dipendenti negli impianti di Torino, Cuneo ed Alessandria) e a Torino quelli del gruppo CEAT (otto mila occupati a Settimo a Torino, ad Ascoli, a Frosinone e nelle consociate).

Occorre subito dire che il filo conduttore del discorso emerso nelle due assemblee ha avuto come quadro di riferimento la necessità di un nuovo corso economico del paese ed indicato nella scelta di investimenti volti a precisi obiettivi di riforma (agricoltura, trasporto pubblico, comunicazioni ecc.), la via della costruzione e di una prospettiva di sviluppo del settore che assuma nei suoi piani produttivi il soddisfacimento dei bisogni che ne derivano dalle forniture per i mezzi del trasporto pubblico a quelle per i trattori, ai veicoli industriali medi e pesanti, ai cavi.

Alla sottolineatura della necessità di questi indirizzi sono state collegate le analisi delle singole realtà aziendali.

Anche se la Michelin come la CEAT (salvo che in alcune aziende consociate) non sono state sinora toccate da la pesante ondata di riduzione d'orario che grava su altre industrie, non per questo la situazione occupazionale dei due gruppi più consistenti è esente dalle iniziative padronali di attacco agli organici. Intanto è generalizzata la mancata sostituzione dei dipendenti che hanno lasciato le fabbriche per raggiunti limiti di età, per inidoneità ed altre ragioni, con tassi sensibili di sfollamento che soprattutto negli impianti a maestranza più anziana (come la Michelin di Dora) toccheranno, per ovvie ragioni, nei prossimi due anni quote elevatissime. In alcune situazioni come la CEAT i delegati hanno denunciato una strumentale accentuazione della caccia allo «assenteista» operata con il prevalente scopo di espellere dalla fabbrica operai, che spremuti da anni di fatiche, non sono più in grado di rispondere alle crescenti pretese aziendali di aumento dei ritmi e dei carichi di lavoro. Con questi sistemi almeno un centinaio di dipendenti sono stati licenziati, mentre, ha fatto ancora rilevare un delegato della CEAT cavi, la direzione sta cercando di eliminare anche il personale delle imprese di pulizia per sostituirlo con dipendenti prima in produzione.

A questo stato di cose, che funge da elemento di intimidazione, si intrecciano altre operazioni di rimescolamento e di modifica delle lavorazioni finalizzate soprattutto ad indebolire la capacità di contrattazione e di intervento sulla organizzazione del lavoro degli organismi di fabbrica. In genere alla Michelin il trasferimento di una lavorazione da Torino ad altri stabilimenti significa diminuzione di organici e taglio dei tempi. Un aumento di oltre il 100% della produzione è stato preteso alle «trafile» della CEAT cavi da 350 a 700-800 pezzi all'ora, con la introduzione di macchine automatizzate e riducendo da nove a cinque gli addetti per macchina. Lo stesso discorso vale per i «bambury» dove il taglio del 50% dei tempi ha trascinato nella scia della accentuazione dei ritmi anche le lavorazioni collegate, i cui operatori che hanno visto triplicare il carico di lavoro, gli addetti ai «cerchietti» che sono passati da 1500 a 2000 pezzi al giorno, i «confezionatori» che per certe misure hanno subito un aumento della produzione del 40%, e così via. A chi non regge a queste pretese la CEAT non decurta soltanto il cottimo in proporzione del rendimento effettuato ma taglia sulla intera paga con perdite di salario che nei mesi scorsi hanno toccato anche le 25-30 mila lire.

Anche se con alcune zone d'ombra, ed ovviamente non in modo compiuto, i convegni hanno delineato un quadro complessivo, sia dal modo con cui si stanno esprimendo le risposte padronali alle difficoltà generali del momento all'attacco agli organici e alle condizioni di lavoro, all'aumento dei prezzi dei prodotti, hanno posto i lavoratori ... fondamentali del... sindacale da sviluppare sulla base delle realtà aziendali ... generale di una svolta che coinvolga gli investimenti ne la direzione ... alle esigenze del paese. In questo contesto ... è stato ribadito ... in coordinamento ... fabbriche del gruppo e del settore per ... operare ... ritardi.

p. m.

VOTATO IN ASSEMBLEA A CAGLIARI E A PORTO TORRES

Sì dei lavoratori all'accordo SIR

Sottolineato il valore dei risultati conseguiti per il mantenimento dell'occupazione — Per quanto riguarda gli investimenti del gruppo petrolchimico il confronto resta aperto — Dichiarazioni dei sindacalisti sardi

Dalla nostra redazione

CAGLIARI, 17

Si è conclusa con il voto delle assemblee dei lavoratori del Petrolchimico di Porto Torres e della Selpa di Cagliari la vertenza con il gruppo Sir che durava ormai da molti mesi. I lavoratori hanno ratificato, con pochissime astensioni, la ipotesi di accordo siglata sabato scorso a Roma al termine di una lunga riunione.

La conclusione della vertenza è stata giudicata positiva dai dirigenti sindacali. «Il tentativo di drammatizzare la vertenza per scaricare la spinta dei lavoratori sulla Regione, giungendo ad una discussione sugli investimenti in un clima di pressione, è stato battuto — ci ha dichiarato il compagno Villio Atzori, segretario regionale della CGIL —. Noi abbiamo sostenuto che i lavoratori non si lasciano strumentalizzare, e che non sono disponibili per uno stravolgimento della loro linea politica, che non prevede ulteriori incentivazioni per l'industria petrolchimica. L'accordo raggiunto ci consente di mantenere i livelli di occupazione e di discutere con serietà circa le prospettive degli investimenti».

L'accordo raggiunto conclude due lunghe vertenze. La prima è quella relativa al trasferimento di proprietà della Selpa, una azienda di produzioni plastiche di Cagliari, la cui gestione fallimentare aveva posto in pericolo oltre 400 posti di lavoro. Gli operai, da ormai 5 mesi in assemblea permanente all'interno dello stabilimento, avevano rivendicato una modifica della gestione che consentisse la ripresa produttiva nel quadro di una sana direzione economica. L'intervento della giunta regionale aveva consentito di individuare nella SIR un possibile partner, ma a questo punto la trattativa si era arenata in un primo tempo per la pretesa dei nuovi padroni di trasferire oltre il 35% dei dipendenti, e poi — raggiunto lo accordo sul piano di ristrutturazione — per lo strumentale collegamento della Sir realizzato tra la questione Selpa e la contemporanea vertenza di Porto Torres.

Negli stabilimenti sassaresi lo scontro con i sindacati si era aperto a seguito di alcuni licenziamenti attuati dalle imprese d'appalto. Le organizzazioni sindacali sostenevano l'esigenza che i lavoratori licenziati venissero assorbiti dalla Sir in quanto attuavano manutenzione ordinaria, a norma del contratto chimico. La Sir rifiutava qualsiasi discussione affermando di aver pienamente rispettato gli impegni contrattuali e di non volere aprire nessuna trattativa in merito.

«Era scoperto — ha spiegato il compagno Giorgio Macciotta, della Segreteria della Federazione sarda CGIL CISL e UIL — il tentativo di legare le vertenze in atto a un discorso più generale sugli investimenti petrolchimici, utilizzando a questo fine anche la legittima preoccupazione degli operai per il proprio posto di lavoro. La segreteria regionale della Federazione ha, per questi motivi, distinto la vertenza in due fasi ben precise. Si risolvano, abbiamo detto, le vertenze in corso, poi si potrà discutere di investimenti. La formula si ripropone nell'accordo siglato. Ora si tratta naturalmente di non lasciare l'iniziativa a Rovelli, e di creare possibilità di occupazione fuori dalla petrolchimica. In sostanza, bisogna attuare subito la legge 268.

«I lavoratori hanno indicato da tempo quali sono gli investimenti da privilegiare: la agricoltura, il rilancio delle miniere, la piccola e media azienda. Il Consiglio regionale sardo ha fatto proprie queste scelte nel documento approvato il 19 dicembre '74».

Nella riunione romana — alla presenza del presidente della Regione Del Rio e dell'assessore all'Industria Gianoglio — le organizzazioni sindacali hanno ribadito allo ing. Nino Rovelli, e ai suoi collaboratori la linea comune a tutti i sardi, espressa ufficialmente attraverso l'istituto autonomistico.

L'accordo ottenuto, dunque, ha un duplice significato: da una parte garantisce l'occupazione; dall'altro conferma che nessuna concessione è stata fatta in materia di prospettiva di investimenti e di sviluppo.

Ancora una volta sono risultati confermati i rapporti stretti tra le organizzazioni sindacali e i lavoratori, e la capacità di portare avanti lotte anche dure, senza farsi strumentalizzare.

g. p.

Giovedì alla Camera l'affare EGAM-Fassio

Il presidente dell'Ente di gestione aziende minerarie, Mario Einaudi, riferirà giovedì 20 alla Commissione Bilancio della Camera sull'avvenuto acquisto di una partecipazione del 33% nelle società private del gruppo Fassio, società prevalentemente operanti nel settore dei trasporti marittimi ma proprietarie anche di organi di stampa. L'EGAM si sarebbe riservato il successivo acquisto del 51 per cento del gruppo Fassio ed ha giustificato l'iniziativa — a posteriori, come spesso è accaduto per questo tipo di interventi — con la necessità di alcune sue aziende, ed in particolare della Vetrococke, di trasportare ogni anno via mare merci per cinque milioni di tonnellate.

L'iniziativa ha riacceso la battaglia politica attorno alle Partecipazioni statali. Anche alcuni gruppi politici che hanno respinto le ripetute proposte del PCI per un nuovo sistema di controlli da parte degli organi rappresentativi additano nell'iniziativa dell'EGAM un esempio di prevaricazione.

Trattative rotte per la Perugina

PERUGIA, 17.

Si è svolta oggi a Perugia la trattativa tra la FILIA (*Federazione unitaria alimentaristi*) e *il gruppo IBP* nella sede dell'Associazione industriali sui problemi dell'occupazione e dello sviluppo produttivo messi in luce con le sospensioni e riduzioni di orario di lavoro che interessano i tremila lavoratori della Perugina e della Buitoni di Aprilia. Le trattative si sono interrotte a causa dell'atteggiamento dei rappresentanti del gruppo IBP che hanno confermato i provvedimenti di cassa integrazione, la richiesta di *sospensione dell'applicazione dell'accordo* 1972 per l'assunzione a tempo indeterminato degli stagionali e hanno richiesto, inoltre, una flessibilità dell'orario di lavoro e la mobilità dei lavoratori.

Tutto ciò quale premessa per un generico impegno a non ridurre i livelli occupazionali. La segreteria della FILIA e il comitato di coordinamento IBP, hanno ritenuto deludenti le posizioni padronali.

La segreteria della FILIA e la delegazione hanno deciso di *attuare un primo sciopero di due ore mercoledì 19 febbraio in* tutte le fabbriche del gruppo.

Il compagno Andrea Gianfagna, segretario generale della FILSIAT-CGIL, dopo la rottura delle trattative ha rilasciato la seguente dichiarazione: «Siamo nella stretta logica della Confindustria, che cerca di scaricare sui lavoratori le conseguenze della crisi e degli errori di previsione e di alti prezzi per ripristinare *margini di profitto acquisendo ampi spazi di manovra sugli orari* e sugli organici. Le condizioni invece, per un discorso serio passano attraverso la disponibilità della IBP per concreti impegni di investimenti e di ampliamento dei tipi di produzione».

Convocata la terza conferenza della FLM

La segreteria della FLM, su mandato del comitato esecutivo unitario ha deciso di convocare per i giorni 17, 18, 19, 20 aprile 1975 la terza conferenza *nazionale dei lavoratori*.

Questa iniziativa e le assemblee aziendali e provinciali che la prepareranno, vogliono costituire un contributo concreto al dibattito promosso dal comitato direttivo della federazione CGIL-CISL-UIL sulle decisioni da assumere *in ordine ai tempi politici* dell'unità sindacale.

«La FLM, ritiene che il progetto di unificazione delle tre confederazioni — scrive un comunicato dei metalmeccanici — può approdare a risultati concreti e durevoli solo nella misura in cui poggi su una più larga partecipazione di base, su una democrazia interna più rigorosa, sulla costruzione nell'intero movimento sindacale di nuove strutture unitarie».

La FLM ribadisce, inoltre, che «il massimo sviluppo del l'autonomia sindacale va particolarmente collegato nella fase presente

1) al progresso di una democrazia sindacale sempre più effettiva, capace di associare tutti i lavoratori delle diverse componenti politiche *agli altri lavoratori non iscritti* ai partiti, sia alla formazione delle decisioni al di fuori di qualsiasi schieramento precostituito, sia alla elezione dei gruppi dirigenti e di garantire quindi la libera formazione di maggioranze e minoranze;

2) alla promozione di un rapporto costante, a tutti i livelli tra gli organismi unitari del sindacato e le forze politiche democratiche, in modo da consentire un confronto concreto sui problemi di interesse comune, in alternativa ad ogni forma di collateralismo.

«Partendo da queste convinzioni, la segreteria della FLM intende sostenere, come regola del presente dibattito e quindi come regola generale della vita interna del movimento sindacale: il superamento di ogni disciplina di organizzazione nella formazione delle decisioni unitarie; il superamento delle correnti di *origine partitica e di ogni forma* di schieramento precostituito, a partire dal superamento effettivo delle discipline di corrente ed alla cessazione di ogni forma di riunione di corrente o di organizzazione *che preceda* — svuotandole — le riunioni degli organismi unitari; la verifica costante della rappresentatività e della efficienza dei consigli di fabbrica, che scoraggi ogni interferenza esterna sulle libere elezioni dei delegati, garantisca la presenza di tutte le componenti unitarie nei con sigli e nei comitati esecutivi, contrasti ogni rischio di burocratizzazione».

Con la terza conferenza nazionale dei metalmeccanici la FLM procederà all'elezione dei *suoi nuovi gruppi dirigenti*, in base alle decisioni assunte dal consiglio generale del dicembre 1974, e cioè il consiglio generale, il comitato direttivo e il comitato esecutivo.

Domani scioperano i telefonici

Le organizzazioni sindacali di categoria della Cgil (Fidat), Cisl (Silte) ed Uil (Uilte) hanno proclamato uno sciopero nazionale di quattro ore dei lavoratori telefonici della S.p. che sarà attuato mercoledì 19 febbraio.

FORTE MANIFESTAZIONE DI BRACCIANTI E CONTADINI IN SICILIA

Marcia per le terre incolte a Ragusa

Occupati simbolicamente i campi di contrada Serravalle da tempo abbandonati dai proprietari - Lo sviluppo della lotta per trasformare l'agricoltura

Nostro servizio

RAGUSA, 17

Ragusa ha aperto la «vertenza» per le terre incolte della provincia Iblea, da anni all'avanguardia nel quadro dell'agricoltura trasformata siciliana; il movimento dei contadini estenderà ora la lotta in tutta la regione. Ieri i contadini e i braccianti ragusani, nonostante la pioggia e il vento che si sono abbattuti nella zona per tutta la giornata, hanno risposto in massa all'appello dell'Alleanza Contadini, della Federbraccianti della CGIL, della Lega delle cooperative, della Federazione provinciale del PCI, dando vita ad una imponente manifestazione. Per circa due chilometri un gigantesco corteo di trattori e di auto ha prima attraversato il centro di Ragusa, si è quindi portato a Comiso, dove ha ricevuto il benvenuto e la solidarietà del sindaco comunista, compagno Giacomo Cagnes, e infine la manifestazione si è conclusa con l'occupazione simbolica delle terre incolte di contrada Serravalle, dove i contadini hanno tenuto una assemblea nel corso della quale hanno parlato il presidente provinciale dell'Alleanza compagno Giorgio Chessari e i dirigenti di altre organizzazioni sindacali di categoria.

Abbiamo detto occupazione simbolica delle terre, ma il fine della lotta è concreto: ottenere in concessione per le cooperative e le piccole aziende agricole sulla base della legge nazionale e del progetto di legge presentato all'ARS (Assemblea regionale siciliana) dal gruppo comunista, le terre incolte del ragusano per procedere ad una serie di trasformazioni produttive secondo un piano che prevede lo sviluppo della zootecnia, della serricoltura, dei vivai sperimentali per gli ortaggi.

Le organizzazioni dei contadini hanno condotto in questi mesi un censimento delle terre incolte, sono circa 10 mila ettari abbandonati dai più grossi feudatari della zona e tra questi ci sono addirittura 110 ettari dello Stato, in contrada Canicarao, dove l'Istituto sperimentale di zootecnia di Roma avrebbe dovuto formare da 4 anni una azienda modello e dove invece ci sono *solo sterpi e rocce*; 10 mila ettari di spreco, una contraddizione apparentemente assurda in una provincia come quella di Ragusa famosa per i suoi 2400 ettari di serre per la produzione intensiva di ortaggi, ma una contraddizione che trova riscontro nella crisi del feudo e nel sempre maggiore affermarsi della piccola azienda contadina come protagonista del processo di rinnovamento e di sviluppo di tutta l'economia della zona.

Basta uno sguardo ai dati sul reddito lordo provinciale: al totale di 251 miliardi l'agricoltura contribuisce con ben 117 miliardi contro i 36 dell'industria e c'è poi il peso morto dei 31 miliardi del settore della pubblica amministrazione. Il boom industriale (industrie petrolchimiche) iniziato negli anni 50 è stato un fallimento sul piano occupazionale e su quello dello sviluppo economico e segna adesso il passo con i suoi 20 mila occupati che tendono a scendere. Al contrario, la piccola proprietà coltivatrice è cresciuta negli ultimi 10 anni di ben 15.284 ettari e occupa oggi 30 mila lavoratori.

In queste cifre c'è tutto il significato della lotta per le terre incolte iniziata ieri dai contadini di Ragusa; c'è la volontà unitaria di continuare a sviluppare quello che si è rivelato il settore portante di tutta l'economia della zona. Questa aperta dai contadini e dai braccianti è dunque una «vertenza» tutt'altro che corporativa e la piena riuscita della prima manifestazione di lotta dimostra che c'è la possibilità concreta di raggiungere presto l'obiettivo della concessione delle terre incolte e di ottenere su questo la solidarietà di tutte le altre categorie di lavoratori oltre che quella, già operante, delle forze politiche democratiche.

a. s.