Assemblea aperta ieri in un capannone dello stabilimento di Arese

Impegno unitario all'Alfa Romeo di operai e giunte democratiche

Hanno parlato il sindaco di Milano Aniasi, il presidente della provincia Vitali, esponenti dei partiti, rappresentanti delle fabbriche in lotta - La questione della cassa integrazione e le inadempienze della direzione aziendale - Relazione di Breschi e conclusioni di Tridente - Oggi nuove assemblee

Dalla nostra redazione

MILANO, 3

Un incontro tra le «assemblee operaie e le assemblee elettive, unite per lo sviluppo della democrazia, per creare nuove condizioni economiche». Questa definizione del compagno Roberto Vitali, presidente della nuova giunta di sinistra alla provincia di Milano, esprime bene quanto è avvenuto stamane, sotto il capannone — lungo circa un chilometro — del reparto «Gruppo motori» dell'Alfa Romeo di Arese. E' stato un incontro e un confronto su quanto è accaduto nella fabbrica dell'auto in questi giorni — con la decisione unilaterale dell'azienda di ricorrere alla cassa integrazione, con la risposta dei lavoratori che sono tornati al lavoro rifiutando l'atto autoritario — e insieme sulla crisi generale che attraversa il paese, alla vigilia delle lotte contrattuali e del rilancio di importanti vertenze come quella già aperta con le Partecipazioni statali.

Sono intervenuti, oltre a Vitali, il sindaco di Milano, Aniasi, esponenti del PCI, del PSI, del PDUP (il vice segretario della DC Nadir Tedeschi era presente, ma non ha parlato), esponenti dei gruppi extraparlamentari, dirigenti sindacali, delegazioni di fabbriche. Tra le altre: l'Innocenti Leyland; la Fargas, la Loro Parisini, la Face Standard, la Sit Siemens, la Pirelli, la Carlo Erba, l'Imperial, l'Omsa. Molte di queste aziende sono pure colpite da provvedimenti o sospensioni.

L'assemblea permanente — protrattasi dalle 9 alle 13 — ha registrato una folta partecipazione sia dei lavoratori «sospesi», sia di quelli «comandati» che a turno abbandonavano il lavoro per partecipare all'iniziativa. L'azienda, come al solito, ha parlato di soli settecento presenti: una cifra un po' ridicola. Ha tenuto la relazione introduttiva — presiedeva Bartolozzi dell'esecutivo del consiglio — il compagno Annio Breschi, segretario della FLM provinciale; ha concluso il segretario nazionale Alberto Tridente. Il pieno appoggio della federazione CGIL, CISL, UIL lo ha recato il compagno Pierluigi Perotta.

Sono state convocate per *domani — alle 7 e alle 15* — le due assemblee operaie per una informazione sull'andamento delle trattative romane e per un esame della possibilità di ripresa produttiva (tra l'altro l'azienda ha «comandato» per domani gli addetti al reparto «verniciatura» con conseguente «alimentazione di altri reparti). Un particolare caloroso applauso ha salutato l'intervento di un rappresentante delle «Commisiones obreras».

Importante «confronto» pubblico, dunque. Un confronto che sarebbe auspicabile, come ha detto Breschi, avvenisse anche per la direzione aziendale. Il segretario della FLM ha denunciato le inadempienze del gruppo a partecipazione statale in materia di garanzie sulla diversificazione produttiva e sugli investimenti nel Sud (era stato raggiunto un accordo costato cento ore di sciopero). Il sindacato con le lotte del passato, con quelle in corso, ha avanzato una proposta per uscire dalla crisi. Una crisi nata dal fatto — lo ha ricordato il compagno Montericcio, ingegnere all'Alfa — che si è voluto puntare tutto sull'automobile, pensando che «in ogni metro quadrato di strada si potesse collocare un'automobile». Esistono le possibilità per diversificare la produzione. Rispondendo ad esempio alle esigenze del trasporto pubblico, con uno sviluppo programmato a livello nazionale, regionale, provinciale.

La vicenda dell'Alfa Romeo si inserisce in questa situazione. Il gruppo industriale si trova di fronte a scorte da smaltire, con un deficit di 50 miliardi. Ma di chi è la colpa? Non certo dei lavoratori — ha detto Montericcio — intenti come sempre «a stringere i bulloni». Le responsabilità — ha ricordato il compagno Antonio Costa della segreteria della federazione del PCI — sono dei vari governi nazionali. E le lotte oggi devono essere indirizzate ad ottenere nell'unità con diversi strati sociali, nuove scelte generali di politica economica. Occorre sbarazzare il campo sia dall'«ottimismo facilone», sia dai «facili allarmismi», per costruire un movimento capace di battere le logiche della divisione, dando la priorità ai problemi dell'occupazione, senza escludere la necessità di una giusta politica salariale.

Un grande ruolo — lo ha ricordato Vitali, riaffermando la prossima importante scadenza rappresentata dalla conferenza economica voluta dagli enti locali — potranno averlo le nuove giunte nate dal 15 giugno.

«Chi pensa di poter mettere in ginocchio un movimento intimidito ha avuto all'Alfa — ha osservato Baccalini della segreteria del PSI — una precisa risposta». Certo c'è una campagna in atto nel paese che sembra voler esprimere una certa «rivincita sul 15 giugno». Lo ha ricordato Ferraris del PDUP. Il sindaco di Milano Aniasi si è rifatto con insistenza a recenti autorevoli interventi, a veri e propri «attacchi alle forze del lavoro» (ad esempio in materia di diritto di sciopero e di assenteismo). Il caso dell'Alfa, ha aggiunto, dimostra fra l'altro come la cassa integrazione sia uno strumento che sperpera quantità enormi di produzione.

Per tutto questo è necessario — ha affermato Pierluigi Perotta, a nome della federazione CGIL, CISL, UIL — far «maturare una svolta nel paese», collegando le iniziative sviluppate dai lavoratori all'Alfa Romeo, con la vertenza generale aperta con le Partecipazioni statali. E' stato questo anche il punto centrale delle conclusioni del segretario nazionale della FLM Tridente.

Bruno Ugolini

Un momento dell'assemblea aperta all'Alfa

Prima di ogni decisione

Vino: il governo si confronti col Parlamento

Una nota della sezione agraria del PCI

All'inizio della prossima settimana si riunirà il consiglio dei Ministri agricoli per esaminare le proposte della Commissione esecutiva della CEE, relative a modifiche al regolamento vitivinicolo messo in crisi dalle eccedenze verificatesi negli ultimi due anni, anche a seguito della crisi economica in atto.

«Questa proposta — osserva la sezione centrale agraria del PCI — elude i problemi di fondo della viticoltura, dei suoi orientamenti culturali, dei suoi sbocchi all'esterno e all'interno della CEE, e si affida a tre misure inefficaci nell'immediato, pericolose e controproducenti, quali il blocco indiscriminato di ogni nuovo impianto (anche di quelli che producono vini insufficientemente offerti rispetto alle richieste del mercato), la riduzione di un terzo delle superfici in occasione dei reimpianti, la distillazione obbligatoria ed indiscriminata di un'aliquota di vino (buono o cattivo non importa) al 50% del prezzo di orientamento.

«Di fronte a queste proposte rozze e come al solito discriminatorie nei confronti dell'agricoltura meridionale, ad iniziativa dei comunisti la maggioranza della delegazione italiana al Parlamento di Strasburgo (comunisti, socialisti, democristiani e repubblicani) propose di affrontare subito nell'interesse di tutti i viticultori della comunità i problemi immediati derivanti dall'assorbimento della produzione della prossima vendemmia, anche per evitare il ripetersi su scala ancora più ampia di quanto si sta verificando ad esempio per il pomodoro (e ciò attraverso il miglioramento del regime della distillazione agevolata, l'abolizione dello zuccheraggio solido e liquido, l'incentivazione del consumo interno attraverso specialmente l'abolizione delle imposte sul consumo, e del collocamento all'esterno della comunità della produzione), e di affrontare i complessi problemi della regolamentazione e dell'orientamento della produzione, della responsabilità del produttore per le eccedenze, in occasione della revisione generale della politica agricola comune che dovrebbe avere inizio nel prossimo mese di ottobre.

Le eccedenze

«In questa sede potrà essere affrontato con unità di orientamento non solo il problema delle eccedenze di vino verificatesi negli ultimi due anni ma quello ormai più che decennale delle eccedenze di altre produzioni (come lattiero-casearie e di determinati cereali) ben più costose per il contribuente ed il consumatore della comunità.

«A questa giusta impostazione che ha trovato vasta eco nei settori dell'opinione pubblica europea interessata alla riforma della politica agricola comunitaria fin qui seguita, dimostratasi rovinosa per i contadini, i consumatori, i contribuenti, si sono opposte le forze che mirano, per loro corporativi interessi, a sabotare l'inizio stesso di un valido discorso sulla riforma della politica agricola comune.

«Il "COPA", organizzazione delle forze agricole conservatrici a livello europeo e del quale fanno parte per l'Italia la Confagricoltura, la Coltivatori Diretti e la Federconsorzi, a sostegno delle indicazioni dell'esecutivo della CEE, ha avanzato persino la grottesca proposta di sospendere a causa delle eccedenze di vino l'applicazione degli incentivi delle direttive strutturali del vigneto (perché non sospenderle allora anche per tutti gli altri settori eccedentari?).

«In Italia in occasione della consultazione promossa dal ministro Marcora tra le categorie interessate, le organizzazioni facenti capo al "COPA", specialmente la Confagricoltura, a differenza di quanto sostenuto dalle organizzazioni unitarie dei contadini e delle cooperative (compresi alcuni settori della Coldiretti), hanno accettato misure di blocco indiscriminate proposte dalla commissione, eludendo altresì la richiesta di una discussione globale ed unitaria dei principi informatori dei vari regolamenti di settore, riconfermando così un orientamento esiziale che ha prodotto in passato la grave situazione da tutti denunziata di inferiorità in cui versano il nostro Paese e la nostra agricoltura nei confronti della politica agricola comune.

Avviare la riforma

«Il ministro dell'agricoltura ha giustamente consultato il rappresentante delle categorie (spiace comunque che questo dibattito certamente interessante non si sia svolto pubblicamente), ma non può sostituire con questa consultazione il confronto con le forze politiche rappresentate nel Parlamento della Repubblica, specie in materia di così vasto interesse non solo per i produttori, ma per i consumatori, i contribuenti e per le implicazioni di carattere politico e costituzionale.

«Se il ministro della agricoltura non ritiene vincolante per il governo la posizione presa dai parlamentari democratici italiani al Parlamento europeo (tra i quali era anche un ministro democristiano in carica), con la sola eccezione dei liberali e dei missini, posizione accettata da esponenti del suo ministero in sede di commissione parlamentare prima della chiusura estiva, o comunque ritiene di poterla modificare, ha per lo meno il dovere di riaprire il dibattito con le forze politiche prima di impegnare il Paese in decisioni di tale gravità.

«I comunisti — conclude la nota della sezione agraria del PCI — ritengono più che mai valida la posizione sostenuta finora: assicurare ai viticultori italiani e francesi per il 1975 il pieno rispetto del loro diritto ad una equa remunerazione dei loro prodotti e dare subito avvio alla riforma della politica agricola comune su nuove basi nell'interesse dei contadini, dei consumatori, dei contribuenti italiani ed europei su basi di eguaglianza e di parità per tutti, anche nell'interesse di uno sviluppo democratico delle istituzioni comunitarie».

Le ferrovie di fronte a una crisi d'indirizzo

La capacità di trasporto sottoutilizzata nelle FS

La politica aziendale condiziona la valorizzazione del rapporto di lavoro — Il coordinamento con le Regioni è la base per il riassetto delle linee secondarie ma risulta singolarmente trascurato — All'opposto, i sindacati sono impegnati sul terreno della riforma generale dei trasporti

Il direttore del servizio materiale e trazione delle FS Paolino Camposano ha sintetizzato la crisi del sistema dei trasporti ferroviari in una intervista alla *Tribuna dei ferrovieri* in questo modo: «la utilizzazione delle linee ed infrastrutture una volta soddisfatte (più o meno bene) le esigenze del traffico viaggiatori non offre margini adeguati ad una regolare conduzione del traffico merci. Ciò si traduce in sottoutilizzazioni delle locomotive e del personale che a loro volta inducono effetti negativi sulla velocità commerciale in un processo involutivo che in determinate situazioni può anche condurre a parziali paralisi» ed alla paralisi totale, aggiungiamo noi, quando i viaggiatori debordano.

Questo per il servizio materiale e trazione. Nello insieme della rete ferroviaria sono sottoutilizzati impianti per migliaia di miliardi. La rete è come divisa in due settori: una metà intasata, nel modo che dice Camposano, e l'altra metà in via di abbandono. Migliaia di chilometri di linee sono transitate per un quinto della giornata, fino al caso di linee dove passano un paio di treni al mattino e alla sera. Oggettivamente l'ammodernamento del servizio è ostacolato dal basso rendimento e, in notevole misura, dal fatto che l'impiego degli scarsi mezzi disponibili in quel settore non solo peggiorerebbe ulteriormente la possibilità di adeguare le linee a traffico intenso ma le intaserebbe ancora di più con l'apporto che proverrebbe dalle diramazioni.

Dentro questo circolo vizioso è rimasta, fino ad oggi, la gestione delle Ferrovie che può uscirne soltanto con un Piano capace di intervenire in ambedue le direzioni. Prescindendo da esigenze economiche generali e di politica dei trasporti la migliore utilizzazione dell'intera rete è la condizione, oggi, di una redditività maggiore delle risorse impiegate.

Il legame con la vertenza dei ferrovieri è evidente: le modifiche da apportare alla organizzazione del lavoro, ed alla retribuzioni — sia direttamente che attraverso un più adeguato riconoscimento della qualifica — acquistano un significato positivo nella misura in cui si collegano ad una migliore utilizzazione di impianti che la società nazionale ha pagato, ed al cui sviluppo sarà chiamata ancora a contribuire con alcune migliaia di miliardi, ma i cui risultati in termini di economia generale (di servizio per le persone e di contributo al miglioramento degli scambi) sono insoddisfacenti.

Da questo punto di vista Sindacato e Azienda hanno battuto strade divergenti. Il Sindacato ferroviari ha inquadrato la propria politica in quella generale dei trasporti aderendo, fra l'altro, alla Federazione lavoratori dei trasporti. Per quanto risulti difficile-o rendere coerenti le politiche di singole categorie e raggruppamenti con una prospettiva di riforma del sistema generale dei trasporti in questa direzione i sindacati confederali hanno fatto della strada. Un riflesso dell'impegno si manifesta, a livello regionale e locale, nella partecipazione dei rappresentanti del sindacato ferrovieri a incontri con i Comuni e le Regioni, a comitati di studio e collegamento promossi dai governi locali. Sono state prese iniziative per far giungere il contributo del sindacato ferrovieri a quegli organismi politici o economici che esprimono la «domanda» di servizi di trasporto.

La direzione delle FS, invece, è rimasta chiusa nelle sue prerogative burocratico-ministeriali. Si parla di decentramento, di contatti fra *direzioni compartimentali* e Regioni, ma in generale al ministero dei Trasporti non sembrano essersi nemmeno accorti che da cinque anni un potere di intervento primario è stato trasferito alle Regioni. Qualcuno, anzi, ha avuto la idea che in fondo le Regioni potessero essere utilizzate semplicemente per liberarsi delle linee a scarso traffico e del problema ancora più grave delle linee in concessione, come se passare la patata bollente da una amministrazione dello Stato all'altra fosse una soluzione. E' necessario ricorrere a nuove riduzioni d'orario. Non ha ancora quantificato il numero delle giornate lavorative da perdere, dichiarando comunque che dovrebbero essere in misura inferiore al 1975. Ciò perché il ricorso massiccio alla cassa integrazione già fatto nei mesi scorsi, ha ridotto notevolmente lo stoccaggio di auto invendute, perché il blocco delle assunzioni ha diminuito il numero dei lavoratori e perché vi sono alcuni modelli (come la 131 e la nuova 128 tre porte) che in questo momento fanno riscontrare un buon volume di vendite. La trattativa prosegue domani mattina e continuerà ancora nei giorni prossimi per passare, una volta esaurito il settore dell'automobile, ai settori degli autocarri e delle produzioni diversificate.

Michele Costa

Oggi e domani il direttivo dei ferrovieri

La federazione unitaria dei ferrovieri Sfi-Saufi-Siuf ha confermato per oggi e per domani la riunione del comitato direttivo di categoria per un esame dell'andamento della vertenza in corso e per assumere le conseguenti decisioni. Al direttivo, in particolare, i dirigenti di categoria sottoporranno gli impegni che il ministro dei trasporti Martinelli dovrebbe far conoscere entro oggi ai sindacati in merito alle richieste avanzate sia per l'apertura anticipata delle trattative per il rinnovo del contratto in scadenza il 30 giugno 1976 sia per la rivalutazione di alcune competenze accessorie.

A quest'ultimo proposito ricordiamo i sindacati hanno sollecitato la corresponsione a tutti i ferrovieri di un aumento mensile di 25 mila lire al netto (la corresponsione di tale soprassoldo per i mesi di luglio e agosto 1975 dovrebbe essere erogata con quella spettante per settembre); l'unificazione e la maggiorazione a lire 450 dell'indennità per lavoro notturno; la maggiorazione a lire 450 dell'indennità di pernottazione; la maggiorazione a lire tremila per il lavoro domenicale. Secondo quanto hanno riferito i sindacati una «risposta» da parte del ministero dei trasporti dovrebbe aversi «entro oggi anche in considerazione del fatto che il ministro Martinelli ha già contattato quello del tesoro Colombo per una valutazione degli oneri finanziari dei miglioramenti richiesti».

C'è infine da segnalare che il sindacato autonomo Fisaf, continua a minacciare altre agitazioni, compresa una manifestazione nazionale da tenersi nei prossimi giorni a Roma.

Riprende la trattativa per la gente dell'aria

E' confermato oggi, alle 9, l'incontro al ministero del Lavoro per la vertenza relativa al rinnovo del contratto di lavoro dei dipendenti del trasporto aereo scaduto alla fine del 1974.

All'incontro, convocato dal ministro Toros, sono state invitate tutte le parti interessate: da una parte i rappresentanti delle compagnie aeree e dell'Intersind, dall'altra le organizzazioni sindacali. Tra queste ha comunicato che aderirà all'invito solo la Federazione unitaria dei lavoratori del trasporto aereo (Fulat) che riunisce piloti, assistenti di volo, tecnici di bordo, personale di terra, mentre l'Anpac (l'Associazione autonoma maggioritaria dei piloti) ha confermato che non vi parteciperà «salvo decisioni diverse dell'ultima ora» considerato che non sono cambiate le prospettive della vertenza.

L'ipotesi di soluzione avanzata dal ministro nell'agosto scorso e accettata sia dalle aziende che dalla Fulat prevede il rinnovo e l'unificazione solo di quegli istituti contrattuali riconducibili a unità mentre gli altri vengono lasciati distinti.

Tra questi l'ipotesi prevede, nell'ambito del rinnovo, la autonomia degli istituti riguardanti i piloti. Comunque l'Anpac ha più volte manifestato di essere contraria a una ipotesi del genere

Mentre Cgil-Cisl-Uil sollecitano un incontro con il governo sui trasporti, l'auto e l'indotto

La Fiat torna a chiedere solo la mobilità della manodopera

Ripresa ieri a Torino la verifica fra l'azienda e la FLM - Il sindacato punta a un discorso complessivo su produzione, investimenti, occupazione, orario - La richiesta di riaprire le assunzioni - Previsti nuovi ricorsi alla cassa integrazione

Dalla nostra redazione

TORINO, 3

La verifica generale che è iniziata oggi fra la Fiat e la Flm, sui problemi della produzione, investimenti livelli di occupazione ed orari nelle fabbriche di automobili del monopolio, ha confermato fin dalle prime battute quanto sia opportuna la decisione delle tre confederazioni e di tutto il movimento sindacale di aprire una vertenza generale sulla politica dei trasporti: tra l'altro proprio ieri la Federazione Cgil-Cisl-Uil ha chiesto al ministro del Bilancio un incontro urgente.

La Fiat pur essendo (assieme alla Renault) una delle due industrie europee che meno hanno risentito della crisi dell'auto, e trovandosi in una situazione meno sfavorevole di quella dei mesi scorsi (con gli stoccaggi ridotti e con alcuni interessanti sintomi di ripresa delle vendite) ha tentato di impostare il confronto col sindacato negli stessi termini elusivi e strumentali delle precedenti trattative.

Se nei mesi scorsi la Fiat cercava di discutere col sindacato soltanto le giornate di cassa integrazione da imporre agli operai, adesso lascia intendere di voler ottenere dal sindacato soltanto una mobilità incontrollata della manodopera nelle fabbriche, per poter continuare a gestire unilateralmente i suoi programmi e le sue scelte produttive.

«Ci troviamo — ha dichiarato il responsabile del monopolio dottor Annibali — esattamente come nei mesi scorsi a gestire una congiuntura sfavorevole. La crisi mondiale dell'auto, iniziata con la crisi energetica, nel '74, continua ora come una componente della crisi che ha investito tutto il mondo capitalistico occidentale».

Nel '75 secondo la Fiat si è toccato il fondo della crisi ma si continuerà a restare al fondo, ancora per tutto il '76. Secondo previsioni ottimistiche si potrà «avere sui mercati esteri ma non in Italia, una ripresa di vendite soltanto nel secondo semestre del '76».

Quindi anche il prossimo anno la Fiat dovrebbe vendere non più di un milione e 50 mila autovetture come quest'anno. Tutt'al più prevedono i dirigenti del monopolio si potrà cercare di guadagnare un punto nelle vendite in Europa passando dal 5 al 6% del totale di auto vendute.

La Fiat accusa sindacati e lavoratori (e qui comincia la parte strumentale del discorso) di averle fatto perdere l'opportunità di vendita di auto, da un lato, rifiutando trasferimenti massicci da una fabbrica all'altra per incrementare la produzione dei modelli che tiravano di più, e dall'altro, per aver dato vita negli ultimi mesi ad una eccessiva conflittualità. Adesso la Fiat può impegnarsi a mantenere l'occupazione negli stabilimenti automobilistici meridionali (Termoli, Termini Imerese, Sulmona, Napoli) a patto di trasferire in queste fabbriche alcune lavorazioni meccaniche (come il montaggio dei cambi) oggi eseguite a Torino. Un leggerissimo incremento di occupazione (60 operai) è previsto soltanto a Termini Imerese (invece dei mille lavoratori in più che erano in programma per questa fabbrica). In questo modo si determinerebbe nelle fabbriche torinesi un eccesso di mano d'opera che la Fiat valuta in mille e cinquanta operai, i quali dovrebbero essere trasferiti, sempre all'interno dell'area torinese, su lavorazioni che oggi tirano di più. Il discorso è pretestuoso perché una buona metà di questi operai, secondo le richieste presentate nelle settimane scorse dalla Fiat, non dovrebbero essere trasferiti da lavorazioni di meccanica a lavorazioni di altro genere, ma dovrebbero passare dalla carrozzeria di Mirafiori (dove diminuisce la produzione della 127) alle carrozzerie di Rivalta e dell'Osa Lingotto (dove aumentano le produzioni della 128 Berlina e della nuova 128 a tre porte). Si noti che soltanto fino a un mese fa la Fiat chiedeva invece di aumentare sempre con trasferimenti di operai, la produzione della 127: il monopolio cioè mira ad ottenere una mobilità «selvaggia» della manodopera, da attuare alla giornata, secondo le sue esigenze al di fuori di qualsiasi programmazione. I rappresentanti della Fiat non hanno ancora voluto scoprire le carte di fronte alla richiesta della FLM di garantire i livelli d'occupazione per tutto il 1976 e di riaprire le assunzioni visto che dal 1973 ad oggi il blocco delle assunzioni ha già causato nel complesso la perdita di circa diecimila posti di lavoro.

Annibali ha detto soltanto che nella seconda metà del 1976 potrà esaminare, caso per caso e per singole produzioni l'opportunità di riaprire le assunzioni. La Fiat ha già anticipato che nell'ultimo trimestre di quest'anno, come pure nel 1976, sarà necessario ricorrere a nuove riduzioni d'orario. Non ha ancora quantificato il numero delle giornate lavorative da perdere, dichiarando comunque che dovrebbero essere in misura inferiore al 1975. Ciò perché il ricorso massiccio alla cassa integrazione già fatto nei mesi scorsi, ha ridotto notevolmente lo stoccaggio di auto invendute, perché il blocco delle assunzioni ha diminuito il numero dei lavoratori e perché vi sono alcuni modelli (come la 131 e la nuova 128 tre porte) che in questo momento fanno riscontrare un buon volume di vendite. La trattativa prosegue domani mattina e continuerà ancora nei giorni prossimi per passare, una volta esaurito il settore dell'automobile, ai settori degli autocarri e delle produzioni diversificate.

Michele Costa

Al collegio dei probiviri CISL

Prosegue l'istruttoria nei confronti di Scalia

Anche se Scalia non si è presentato al collegio dei probiviri, l'istruttoria nei suoi confronti continuerà ugualmente. Lo ha confermato — come informano le agenzie di stampa — lo stesso presidente del collegio, Carlo Ghezzi, il quale si è limitato a dire che «il collegio sta espletando l'indagine sugli addebiti mossi a Scalia».

Intanto, lo stesso Scalia ha reso note le giustificazioni addotte in una lettera inviata al presidente dei probiviri, per non presentarsi di fronte al collegio. Secondo Scalia, gli addebiti mossi nei suoi confronti «investono l'attività politica svolta... da parte di tutti, nessuno escluso, i componenti del gruppo di minoranza Cisl. Di tale attività essi, e non solo il sottoscritto, dovranno rispondere in termini politici e non disciplinari al prossimo congresso. Qualora non bastassero le ragioni sopra invocate, va ricordato l'accordo politico intervenuto tra la maggioranza e la minoranza dell'organizzazione».

Invece, la denuncia nei riguardi di Scalia era stata presentata proprio in considerazione del fatto che il «caso Scalia» fosse da giudicare autonomamente dal rapporto con la minoranza, essendo il primo un fatto essenzialmente disciplinare, il secondo invece un problema di natura eminentemente politica. La denuncia, presentata dal segretario dei tessili Cisl, Sandra Codazzi, partiva, appunto, da questa distinzione.

Più aspra la lotta nell'azienda di Asti

Saclà: assemblea permanente contro i 220 licenziamenti

ASTI, 3

La lotta dei lavoratori della Saclà è entrata in una fase cruciale e molto aspra. Si sapeva che la sospensione della procedura dei 200 licenziamenti per il periodo feriale si sarebbe puntualmente ripresentata alla ripresa del lavoro. Si riteneva però, che la direzione della Saclà avrebbe vagliato seriamente sia le conseguenze che le sue decisioni avrebbero comportato, sia le proposte formulate dal consiglio di fabbrica delle organizzazioni sindacali provinciali. Nulla di tutto ciò è servito a far cambiare atteggiamento ai signori Ercole, nemmeno l'intervento del nuovo sindaco della Giunta comunale di Asti. L'incontro avuto a livello regionale di una delegazione operaia col vicepresidente compagno Libertini e con l'assessore all'agricoltura compagno Ferraris produrrà i suoi effetti nei prossimi giorni, visti gli interventi immediatamente assunti di convocare tempestivamente il signor Ercole alla Regione e interessare il governo centrale del problema.

Di fronte a questa grave situazione che vede in pratica dimezzare i dipendenti della Saclà, l'assemblea dei lavoratori promossa dalle organizzazioni sindacali di categoria Cgil, Cisl, Uil ha deciso di ritenersi convocata permanentemente e fino a quando non ci sia una soluzione che scongiuri i licenziamenti.

Questa forma di lotta vuole essere una pressione nei confronti della direzione aziendale e di mobilitazione di tutte le forze sindacali e politiche investendo del problema le autorità pubbliche locali, regionali e nazionali, per ottenere decisivi interventi sul piano politico, per battere il disegno dei grandi gruppi conservieri (vedi anche le decine di migliaia di tonnellate di pomodori andati al macero) e l'attuarsi di una diversa politica che assicuri ai lavoratori una reale ripresa produttiva mediante la trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agricoli, che realmente colpisca il parassitismo.

Chiesto incontro per la Singer

La segreteria della Federazione CGIL, CISL e UIL ha inviato al ministro dell'Industria, Donat Cattin, un telegramma sulla vertenza della Singer, occupata dai lavoratori.

Nel testo si legge: «In relazione alla decisione prospettata alla Singer Leini, causa ricorso alla cassa integrazione il che non esclude la totale smobilitazione dell'azienda, la federazione chiede un urgente incontro per discutere insieme iniziative capaci di salvaguardare l'occupazione di oltre duemila lavoratori».