La Federazione unitaria conferma la sua posizione sulla vertenza del settore

Sindacati e ministro discutono i problemi del trasporto aereo

Riunione informale della segreteria confederale e della Fulat con i dirigenti dell'Anpac - Le tappe della lunga controversia contrattuale - L'accordo dell'aprile scorso e l'atteggiamento della associazione autonoma dei piloti

Nel pomeriggio di ieri il nuovo ministro del Lavoro, Tina Anselmi si è incontrato con i rappresentanti della segreteria della Federazione CGIL, CISL, UIL, Vignola, Fantoni e Ravenna e della Fulat (Federazione unitaria dei lavoratori del trasporto aereo) Perna, Fanelli e Michelotti per un esame della situazione esistente nel settore del trasporto aereo in relazione alle recenti vicende contrattuali e agli scioperi ad «aquila selvaggia» attuati fino a pochi giorni or sono dall'ANPAC.

La delegazione dei sindacati confederali — come ha dichiarato il segretario della Fulat, Corrado Perna al termine dell'incontro protrattosi per circa due ore — ha illustrato al ministro del Lavoro la propria posizione e cioè che «abbiamo accettato la proposta fatta dal governo il 15 aprile». Nel corso della riunione, i dirigenti sindacali hanno riaffermato la disponibilità del sindacato a confrontarsi sui problemi del trasporto aereo e sulla riforma del settore con tutte le altre forze sindacali. L'onorevole Tina Anselmi si sarebbe riservata di ascoltare, nei prossimi giorni, anche i dirigenti dell'ANPAC.

In mattinata nella sede della UIL si era svolto un incontro informale delle segreterie della Federazione CGIL CISL, UIL e della FULAT con quella dell'ANPAC. Si è trattato di una prima presa di contatto fra i sindacati confederali e l'associazione autonoma dei piloti dopo un lungo periodo contrassegnato da contrasti profondi e aspre polemiche determinate dallo atteggiamento assunto dall'ANPAC nella conduzione della lotta, dandole un carattere di esasperato corporativismo, per la vertenza contrattuale dei lavoratori del trasporto aereo.

Sul carattere dell'incontro di ieri mattina il segretario generale della Fulat, Corrado Perna, ha dichiarato che ci si è limitati ad uno scambio dei «rispettivi punti di vista, senza concludere nulla di nuovo. Non c'è niente — ha aggiunto — di modificato rispetto a prima». Dal canto suo il segretario confederale della UIL, Ravenna si è rifiutato di fare dichiarazioni in attesa di conoscere «il punto di vista del terzo interlocutore, il ministro del Lavoro».

Come dicevamo la presa di contatto del ministro del Lavoro, Tina Anselmi, con i rappresentanti della Federazione CGIL, CISL, UIL e della Fulat, da una parte e l'incontro della mattinata dei sindacati confederali con l'ANPAC rientrano nel quadro di quella che è stata sicuramente la più aspra lunga e tormentata vertenza contrattuale e che i dirigenti dell'Associazione autonoma dei piloti si ostinano a considerare non ancora chiusa rifiutando di firmare l'accordo proposto nell'aprile scorso dall'allora ministro del Lavoro, Toros e sottoscritto dalla Fulat.

Riepiloghiamo schematicamente i termini di questa vertenza. Nell'aprile 1975 la Fulat avanzò una proposta di contratto unico per tutti i lavoratori del trasporto aereo che si articolava in una parte generale comune a tutti e in parte articolate per realtà omogenee per rispettare pienamente le specificità professionali dei piloti e degli altri lavoratori. L'ANPAC aveva già preannunciato nell'ottobre '74 un rifiuto a qualsiasi ipotesi di unità contrattuale, opponendosi nel contempo ad ogni confronto con le organizzazioni confederali.

Fino al mese di agosto dell'anno scorso Intersind e Alitalia si opposero ad iniziare trattative con la Fulat. Subito dopo si ebbe una prima mediazione di Toros. Il ministro del Lavoro accoglieva il principio del contratto unico, ma l'ANPAC si opponeva proclamando una serie di scioperi cosiddetti ad «aquila selvaggia». Successivamente il sottosegretario Bosco si fece promotore di una nuova proposta con la quale si indicava un'area di istituti contrattuali unificabili e aree articolate per i piloti e altre realtà omogenee. Anche questa iniziativa fu respinta dall'ANPAC che rifiutò di prendere parte alla trattativa e proclamò altri scioperi selvaggi. Nel gennaio scorso la «mediazione» passò nelle mani dell'allora vice presidente del Consiglio La Malfa, che formulò proposte sulle quali la Fulat dimostrò piena disposizione a confrontarsi. Furono invece respinte dall'ANPAC. Nell'aprile scorso infine il ministro Toros propose, a nome del governo un accordo immodificabile per tutte le parti con il quale tutti i contratti (54) venivano prorogati fino al settembre 1977. Per tutti i lavoratori del trasporto aereo, piloti compresi, veniva stabilito un aumento salariale uguale per tutti. L'accordo riconosceva inoltre il diritto del sindacato ad intervenire sui processi di ristrutturazione e sugli investimenti. Mentre la Fulat accettava la proposta Toros sottoscrivendo l'accordo, l'ANPAC una volta ancora la rifiutava col pretesto che sarebbero stati violati i diritti sindacali e le libertà di associazione. L'associazione autonoma dava quindi inizio alla nuova avventuristica tornata di scioperi selvaggi, sivamente il sottosegretario Bosco si fece promotore di una nuova proposta con la quale si indicava un'area di istituti contrattuali unificabili e aree articolate per i piloti e altre realtà omogenee. Anche questa iniziativa fu respinta dall'ANPAC che rifiutò di prendere parte alla trattativa e proclamò altri scioperi selvaggi. Nel gennaio scorso la «mediazione» passò nelle mani dell'allora vice presidente del Consiglio La Malfa, che formulò proposte sulle quali la Fulat dimostrò piena disposizione a confrontarsi. Furono invece respinte dall'ANPAC. Nell'aprile scorso infine il ministro Toros propose, a nome del governo un accordo immodificabile per tutte le parti con il quale tutti i contratti (54) venivano prorogati fino al settembre 1977. Per tutti i lavoratori del trasporto aereo, piloti compresi, veniva stabilito un aumento salariale uguale per tutti. L'accordo riconosceva inoltre il diritto del sindacato ad intervenire sui processi di ristrutturazione e sugli investimenti. Mentre la Fulat accettava la proposta Toros sottoscrivendo l'accordo, l'ANPAC una volta ancora la rifiutava col pretesto che sarebbero stati violati i diritti sindacali e le libertà di associazione. L'associazione autonoma dava quindi inizio alla nuova avventuristica tornata di scioperi selvaggi,

Il contratto non piace all'Associazione bancaria

I dipendenti dell'Associazione Bancaria Italiana - ABI hanno proclamato altre dieci ore di sciopero per ottenere l'applicazione di un vero contratto di lavoro. In precedenza, avevano scioperato il 4 agosto ottenendo, cosa inconsueta, l'adesione pressochè totale all'iniziativa sindacale. Questa volontà di far chiarezza sul rapporto di lavoro è l'unica cosa nuova maturata all'ABI, nonostante l'ondata di critiche che ha investito la professione bancaria, e pone dei problemi che non sono soltanto d'interesse sindacale.

La direzione dell'ABI rifiuta di normalizzare il rapporto di lavoro sotto tre profili che sono stati da tempo risolti in ogni altra ordinaria impresa o ente del settore: 1) il collegamento del rapporto aziendale ad un contratto nazionale di categoria, in questo caso quello del settore di cui l'ABI è capofila; 2) la eliminazione di orari abnormi, ritagliati secondo le abitudini di qualche dirigente che considera l'ufficio come una personale bottega; 3) la riconduzione entro un organico unitario e un'unica normativa dell'intero personale, delle assunzioni e promozioni.

Sappiamo che le banche sole dell'ABI, specie le più grandi con sede al Nord, ne criticano l'inefficienza sotto diversi profili e mandano lettere di fuoco ai dirigenti per sollecitarne i servizi. Ma come possono pretendere un servizio efficiente se tollerano che la loro Associazione sia gestita, nei fatti, come un carrozzone nel quale persino il personale dipendente viene sballottato secondo i capricci di qualche dirigente che si ritiene inamovibile? E' interesse delle stesse banche intervenire perchè almeno le linee generali del contratto di lavoro da esse adottato siano applicate all'ABI.

Si parla molto di *professionalità bancaria*. Anche i lavoratori dipendenti ne parlano; in questo caso come una cosa impossibile senza eliminare l'area di arbitrio. Attualmente, tuttavia, le banche sembrano essersi associate nell'ABI soltanto per l'opportunità o l'inevitabilità di star dentro una delle sacrestie del potere politico. Per il resto, sembrano avere rinunciato a ottenere i servizi che normalmente sono attesi da una organizzazione tecnico-economica: l'analisi della banca e società finanziaria come impresa; l'organizzazione di un minimo di rapporti interprofessionali fra branche diverse del settore finanziario; la qualificazione del quadro dirigente ed il suo orientamento; l'informazione non solo sulle disposizioni di legge e le iniziative parlamentari, ma anche su qualche altro aspetto di «ciò che accade nel mondo».

Le poche riunioni che si tengono all'ABI sono segrete ed hanno come oggetto, di solito, il modo di intervenire per ottenere un trattamento fiscale più favorevole o una norma di legge che lasci più spazio possibile all'azione di ciascuna banca. L'ABI è, insomma, il convoglio più arretrato di una colonna che si muove ancora su posizioni conservatrici, fortemente improntate dal corporativismo. Ci si meraviglia, poi, della relazione che il presidente Arcaini ha presentato all'ultima assemblea, ritenuta puramente difensiva e quindi dannosa da molti degli stessi dirigenti bancari. Questa relazione è lo specchio del modo in cui vive l'ABI.

I dirigenti delle banche, organizzazioni; uffici-studi, vogliono interloquire nel dibattito politico ed economico, rivendicano una funzione nel rinnovamento delle strutture economiche nazionali. Parliamo dei molti, ovviamente, e non di tutti; e li prendiamo sulla parola (che non è detto corrisponda ai fatti). Intanto, però, si fanno rappresentare da una organizzazione che disconosce aspetti elementari di un moderno rapporto di lavoro. Questo non è aspetto secondario, nè all'ABI nè altrove, della capacità di concepire in termini accettabili la funzione imprenditoriale poichè chi non si mostra in grado di tenere un minimo di pulizia entro casa difficilmente lo sarà nei rapporti «esterni», con le altre istituzioni e forze sociali.

Folla di turisti in attesa di imbarcarsi per la Sardegna

Perché i disagi di chi va a trascorrere le ferie nelle isole

La lunga attesa dei traghetti

L'accampamento di Civitavecchia - I collegamenti con la Sardegna - La nave che da due anni attende di essere commissionata - Responsabilità delle FS - La questione delle auto - Il trasporto delle merci

L'accampamento di Civitavecchia si è ormai vuotato ed anche l'attesa per l'imbarco delle auto sul piazzale di Villa San Giovanni torna a limiti di tempo accettabili. Passata l'ondata di fine luglio, resta da smaltire quella di Ferragosto, poi il problema si sposterà a Golfo Aranci e Messina per le corse di ritorno. Per chi in particolare va a passare le ferie in Sardegna la sosta di qualche giorno sui moli di Civitavecchia è un dato ormai scontato. Al punto che i meno sprovveduti si attrezzano di viveri, ombrelloni e sacchi a pelo per passare in modo sopportabile i due o tre giorni in quella specie di camping sull'asfalto. L'attesa in queste condizioni riesce a scoraggiare solo qualche turista straniero: gli altri, tutti gli altri, si mettono in fila e aspettano il loro turno.

E' un fenomeno che si ripete da anni e che assume, col passare del tempo, proporzioni sempre più massicce, soprattutto perchè, e per fortuna, il numero dei lavoratori che sono in grado di passare le ferie al di fuori della propria residenza di lavoro sia aumentando. Se si pensa che ancora è solo il trenta per cento degli italiani a godere appieno di questo diritto le cose, almeno per quel che riguarda certe infrastrutture di trasporto, sono destinate ad aggravarsi col passare del tempo.

Il disagio delle persone, però, è uno solo degli aspetti del problema; l'altro, non meno drammatico, è quello delle merci. Centinaia di carri, spesso di derrate deperibili restano inchiodati sotto il sole sui moli di imbarco per intere settimane: con quale danno per l'economia non è difficile immaginare.

L'azienda delle FS, che gestisce il servizio di traghettamento con la Tirrenia (rispetto alla quale pratica però tariffe inferiori) è la prima ad essere messa sotto accusa. E' vero, si dice, che finchè non si arriva a scaglionare le ferie su un arco di tempo più vasto, è inevitabile la concentrazione dell'utenza nel giro di pochi giorni: ma data la facile prevedibilità di questo sovraccarico, è possibile che non si riesca a trovare un rimedio per ridurre in qualche modo i disagi dell'utenza? Il rispondere, come è stato fatto da parte delle ferrovie, che il ruolo istituzionale dell'azienda è quello di trasportare vagoni e non automobili non è un buon argomento: il convincimento che sulle navi della flotta FS potessero salire anche le macchine è derivato dal fatto che queste navi sono state costruite anche per il trasporto delle autovetture e che esistono specifiche tariffe delle FS per questo tipo di trasporto. Chi paga per avere un servizio del resto ha tutto il diritto di pretenderlo efficiente. Un altro argomento addotto dalle FS è che per garantire il rapido smaltimento sui piazzali nei periodi di punta, sarebbe necessaria una flotta almeno doppia di quella attuale, metà della quale resterebbe poi praticamente inutilizzata per i nove decimi dell'anno. Ma questa è una richiesta che potrebbe essere fatta solo in malafede o per pura demagogia e non occorre convincere nessuno di quanto sia economicamente assurda l'ipotesi di una flotta dimensionata sulle punte di massima della domanda.

Però nel piano dei duemila miliardi per le FS è stato a suo tempo previsto anche il finanziamento per l'acquisto di una nuova nave da destinare al servizio con la Sardegna e questo significa inequivocabilmente che, anche rispetto ai livelli normali della domanda di traffico, è sentita l'esigenza di un potenziamento della flotta.

Il fatto, poi, che, a quasi due anni di distanza dall'avvio del piano, la nave non sia stata ancora commissionata (mentre nel frattempo i costi sono saliti di tanto che la somma stanziata ha dimezzato il suo valore) è un discorso che va riallacciato all'ormai cronica lentezza con cui le FS sviluppano i loro piani di investimento. Se il fenomeno del traghettamento in Sardegna è destinato ad assumere proporzioni più vistose, non sarà però una nave in più (e fra non meno di tre anni) ad alleviare i disagi dell'utenza e i danni al traffico merci. Occorre pensare ad altre soluzioni, quali la possibilità di noleggiare navi, da adibire al solo caricamento delle auto, dal mercato interno o internazionale, o di preveder, nella flotta mercantile, la costruzione di unità che, utilizzate tutto l'anno sulle rotte commerciali ordinarie, possano essere adattate, per il breve periodo di agosto, al trasporto delle macchine da e per la Sardegna.

Lo scaglionamento delle ferie (che pure è un obiettivo da realizzare, e non solo per quanto concerne questo problema) è uno dei modi coi quali si può cercare di ripartire su un arco di tempo più vasto la domanda che adesso è concentrata in pochi giorni: ma non rappresenta la soluzione per le carenze reali di certi sistemi di trasporto. Ci sono altri accorgimenti che debbono essere adottati e alcuni possono esserlo con poca spesa. I sindacati unitari dei ferrovieri, per esempio, da anni chiedono che nelle FS venga istituito un Servizio Navigazione per una più competente gestione della flotta e una più corretta impostazione dei problemi relativi al traghettamento di mezzi, ferroviari e non, sul canale di Sicilia e con la Sardegna. Per anni niente è stato fatto in questa direzione: con quali risultati è facile vederlo.

Giulio Caporali

in breve

RIUNIONE DEI SINDACATI FERROVIERI

Le segreterie dei sindacati ferroviari della CGIL (SFI), della CISL (SAUFI) e della UIL (SUF) si sono riunite ieri per cercare di definire una piattaforma contrattuale comune e, quindi, avviare la consultazione unitaria della base prima di procedere al varo delle rivendicazioni da parte dell'assemblea generale della categoria, che si terrà nei primi giorni di settembre.

CHIUSI IL 40% DEGLI ZUCCHERIFICI

Ancora chiusi il 40% degli zuccherifici — Dei 50 stabilimenti per la lavorazione della bietola da zucchero, il 60% è in funzione secondo l'Associazione Nazionale Bieticoltori. Il ritardo nelle aperture è attribuito al maltempo ma nelle Marche c'è una vertenza con gli autotrasportatori. Il Consorzio nazionale bieticoltori informa che le previsioni del raccolto sono buone a Bologna e nelle regioni meridionali.

FRENATA DEI PREZZI AL CONSUMO

Frenata dei prezzi al consumo — L'Istituto di statistica fornisce particolari sui prezzi al consumo in giugno, aumentati dello 0,5%, il più basso incremento da 11 mesi. Se la «frenata» continua ad agire, i prezzi aumenterebbero del 16% nel corso dell'anno, qualcosa come l'8% in meno rispetto alle previsioni su cui si basano alcuni operatori, come quelli bancari.

Dopo la chiusura «per ferie» della fabbrica di S. Leo

Presidiata giorno e notte l'Andreae

REGGIO CALABRIA 9

La direzione aziendale dell'Andreae ha messo, stamane, in atto la decisione unilaterale di porre tutti i lavoratori in ferie chiudendo lo stabilimento di San Leo dove — da oltre due mesi — è in corso un duro scontro sindacale per ottenere il pagamento dei salari maturati nei mesi di giugno e luglio scorsi e per salvare il moderno calzificio dalla smobilitazione.

Fin dal pomeriggio di sabato, gli ampi piazzali interni ed esterni sono presidiati — giorno e notte — da folti gruppi di operai e di operaie che, a turni, si alternano in una azione di vigilanza per impedire il trasferimento dei macchinari. Il gruppo Andreae, come è noto afferma di non avere più mezzi finanziari per condurre l'azienda, di non trovare più il necessario *fido* presso le banche ed i fornitori di materie prime; perciò bussa a quattrini. Vuole altre decine di miliardi di lire da parte dello stato, pur non avendo assunto in tutta la Calabria le 3.600 unità promesse entro la fine del 1976 (ne ha assunti meno della metà); parte di qui la drastica decisione padronale di inasprire i rapporti con le maestranze fino a minacciare la chiusura

Il tentativo padronale di strumentalizzare l'occupazione operaia per compiere nuove operazioni speculative è stato, però, fin dalle prime battute, respinto dagli operai dell'Andreae che, sabato scorso, nella riunione promossa dalla presidenza del consiglio regionale con tutte le forze politiche e sindacali, con amministratori comunali e provinciali, con i parlamentari, hanno annunciato la loro decisione di recarsi a Roma per difendere il loro diritto al lavoro e la sopravvivenza del moderno calzificio.

Sulla vertenza dell'Andreae, il sen. Peluso, ha rivolto, a nome del gruppo comunista, una interrogazione ai ministri per il Mezzogiorno, dell'Industria e del lavoro per sapere: *a*) con quali criteri si preserc, all'inizio, decisioni a favore della Andreae che dovevano poi rivelarsi causa prima dell'attuale, difficile situazione cui si dovrà comunque porre serio riparo accertando tuttavia ogni responsabilità per quanto riguarda le varie operazioni sopra citate; *b*) che cosa intendono fare con tutta l'urgenza che il caso richiede, i ministri in indirizzo perché siano assicurati i posti di lavoro, si dia inizio alla produzione di un nuovo stabilimento e si realizzi il programma a suo tempo autorizzato dal CIPE. Il sen. Peluso sottolinea, tra l'altro, l'ampia solidarietà che si è creata attorno ai lavoratori in lotta, da parte della amministrazione provinciale di Cosenza, delle forze politiche democratiche, di numerosi comuni e di altre categorie di lavoratori.

I sindacati convocati nel pomeriggio al ministero del Lavoro

Incontro oggi per i braccianti mentre proseguono gli scioperi

Il nodo della contrattazione degli investimenti - Le astensioni previste per oggi in Campania, domani in Calabria, Toscana e Puglia - Parlano i lavoratori agricoli della campagna bolognese - Le dure condizioni di vita

Oggi pomeriggio la vertenza dei braccianti tornerà di nuovo al ministero del Lavoro. Per le 16, infatti, è previsto il nuovo incontro con il ministro Tina Anselmi; si potrà verificare, così, se sono stati fatti dei seri passi avanti per sbloccare la situazione ed avviarsi così a firmare il patto nazionale. La conclusione positiva della vertenza non può che aversi, comunque, nel quadro della più rigorosa unità di condotta della trattativa anche da parte del ministro.

Il confronto tra le parti non è andato avanti finora, perche il padronato agrario ha rifiutato di accogliere il diritto dei sindacati e dei lavoratori di contrattare l'uso degli investimenti e i livelli di occupazione, tramite l'informazione e la discussione dei piani colturali a livello sia di azienda, sia di zona. Si tratta di una conquista già strappata e sottoscritta in oltre 30 contratti provinciali e riconferita recentemente per quanto riguarda il contratto dei lavoratori agricoli dipendenti dagli istituti sperimentali. Ma gli agrari rifiutano di sottoscriverla a livello nazionale, quindi di accettarla come principio e come nuova realtà generale della vita e del lavoro nelle campagne.

Mentre le trattative proseguono al ministero, i sindacati portano avanti anche le lotte a livello locale. Oggi stesso scendono in sciopero i braccianti di tutte le aziende capitalistiche della Campania; domani l'astensione riguarderà la Calabria, la Toscana e la Puglia, il 12 l'Abruzzo, Catania, Siracusa, Messina, Palermo, Parma Piacenza, Reggio Emilia, Bologna, le Marche; il 13 e il 14 l'Umbria, la Lombardia, il Piemonte, la Basilicata il Veneto.

Dalla nostra redazione

BOLOGNA, 9

Due occhi nerissimi, sotto la «capanna» di cotone stampato che incornicia il volto della bracciante. E' una donna ancora giovane e sta finendo la colazione «a secco», seduta su una cassetta da frutta all'ombra della siepe di rovo oltre la quale corre lo stradale polveroso. Anche gli altri lavoratori ormai rimettono i tegamini nella sporta, che appendono poi ai manubri dei ciclomotori, e conversano con i tre capilega sulla piattaforma aziendale. Sono Giulietta Saccenti, responsabile della zona Bentivoglio - S. Pietro in Casale, e altri due dirigenti locali venuti a portare esperienze già fatte o in corso: Marta Corsini della zona S. Giorgio di Piano Argelato - Castel D'Argile, e Valentino Michelini della zona di Galliera. «Guarda se è vita questa — dice la donna —, buttare giù il boccone qui in terra e in mezzo alla nube chimica che vola in continuazione. Abbiamo chiesto il refettorio e un po' di docce per non dover portare la polvere fin dentro casa: il padrone non ha nemmeno risposto benchè siano passati quindici giorni. Ed è uno di quelli che piange perchè non trova manodopera nei momenti che gli premono».

Portando avanti l'aspra lotta nazionale, i braccianti bolognesi muovono da elementi concreti, che sono il miglioramento di lavoro nella azienda ma in un quadro più ampio di sviluppo dell'agricoltura e quindi dell'economia. Ecco perchè viene dato spazio alla parte riguardante la modifica dei piani colturali, privilegiando una produzione qualificata, tale da corrispondere alle esigenze del paese. Le piattaforme aziendali rappresentano il punto di forza di questo movimento, e vengono costruite con i lavoratori. Finora ne sono stati conquistati una sessantina di contratti aziendali e tutti di buon livello. «Se non facciamo presto ad imporre un cambiamento — dice ancora l'operaia — tra pochi anni sarà ben difficile fare il discorso della campagna progredita. Bisogna creare le condizioni affinchè i giovani, che ci sono e lo dicono, trovino uno sbocco sicuro». Accenna alla sua situazione: «Guardiamo alle donne, sono le peggio trattate e meno garantite per quanto riguarda l'occupazione. Dicono che sono deboli e non portate a fare lavori specializzati. Non è vero naturalmente. Intanto, se poniamo il problema dell'istruzione professionale io a scuola sono disposta ad andare».

Ascoltiamo ora il senso e il contenuto delle piattaforme aziendali, che i capilega spiegano avvicendandosi per inserire particolarità positive o negative riscontrate in altre zone. Si tratta di consolidare la presenza dei braccianti mediante organici fissi e la garanzia di un minimo di 151 giornate lavorative per il maggior numero possibile di stagionali; di integrare, da parte dell'azienda, l'indennità di legge in caso di malattia o infortunio fino al raggiungimento del salario completo; di ottenere un premio di produzione (in taluni casi è anche di 60 lire orarie); di generalizzare i servizi, quali la mensa, per garantire almeno il primo piatto caldo e la medicina preventiva. Sono punti che centrano alcune delle esigenze di primo piano e per superare i dati negativi che provocano il non ancora arrestato depauperamento della manodopera bracciantile. Ad esempio: su 20 mila operaie ed operai solo 4800 sono salariati fissi con rapporto di tempo indeterminato, e di questi appena duemila hanno garanzia di un minimo di 312 giornate all'anno, mentre gli altri 2800 sono garantiti per almeno sei mesi. La massa, invece, continua ad essere ancora più sottoutilizzata e supersfruttata. Questo sul piano dell'occupazione. Su quello previdenziale? Ce lo racconta ancora la bracciante: «In caso di infortunio lo istituto ci dà 3081 lire al giorno, lasciando scoperti almeno due terzi della paga contrattuale: cadere in un incidente è una brutta disgrazia! Mi pare giusto che nella piattaforma abbiamo messo la richiesta di integrazione della paga anche col contributo del proprietario dell'azienda fino al completamento della tariffa contrattuale».

Con i compagni della Federbraccianti alla Camera del lavoro di S. Giorgio, completiamo poco dopo la conoscenza del quadro del movimento. «Puntiamo allo sviluppo dell'occupazione ed alla creazione di una agricoltura qualificata — ci dicono — ed in tale direzione muove la nostra indicazione di utilizzare compiutamente ogni risorsa (tra l'altro allo stato attuale i braccianti, spesso assieme a coltivatori diretti, hanno chiesto la gestione di dieci aziende incolte e malcoltivate per 1074 ettari) tali da dare lavoro e prodotti. Si tenga conto, infatti, che i livelli occupazionali stanno ancora cadendo: nello scorso anno, rispetto al 1974, vi è stata una riduzione di 90 mila giornate lavorative per minore impiego di manodopera e secondo nostre stime si è colpito maggiormente tra i salariati fissi non coprendo i posti resi vacanti dal pensionamento». Questo aspetto deteriore della situazione nelle campagne è provocato essenzialmente dagli agrari. Ben altro l'orientamento delle cooperative agricole o di conduzione terreni, le quali incentivano la presenza giovanile (ci viene presentato l'esempio della «Luciano Romagnoli» nella pianura verso Molinella che ha assunto ultimamente un gruppo di ragazzi, il più «anziano» dei quali ha ventiquattro anni).

«Zootecnica, viticoltura di qualità, frutteto specializzato: questi tre settori — specificano alla Federbraccianti — rappresentano a nostro parere i punti su cui far leva per far compiere all'agricoltura bolognese un decisivo balzo. Sono evidentemente punti aggiuntivi tenendo come base le principali coltivazioni attuali tutt'ora valide come grano, bietola, foraggio. Avrà grande importanza sotto questo profilo, la scadenza del 20 ottobre prossimo, giorno entro il quale tutte le aziende capitalistiche debbono comunicare i piani produttivi per la nuova annata agraria».

Un impegno di lavoro e di lotta, si intende, che possiede un respiro ampio, che va oltre alla categoria, abbraccia altri ceti sociali e stimola interessi. «Si pensi solo al canale emiliano - romagnolo ormai completato da S. Agostino di Ferrara fino a S. Giorgio nel Bolognese — ci aveva detto in precedenza il capolega Michelini, ricordando i grandiosi movimenti degli anni '50 per questa opera — quali forze può mettere in moto e quali ricchezze può produrre: è già finanziato per attuare la canalizzazione capillare, ma i soldi non arrivano mai. E' uno degli strumenti essenziali per far avanzare l'agricoltura nel modo come noi lo intendiamo. E' già estremamente positivo il fatto che i consigli unitari di zona abbiano deciso di scendere in lotta con noi per attivarlo».

Remigio Barbieri

Dalle organizzazioni sindacali mezzadrili

Per i contratti agrari sollecitate riunioni coi gruppi parlamentari

Le segreterie della Federmezzadri (CGIL), della Federbraccianti (CGIL), della Federcoltivatori (CISL) e della Uimec-UIL hanno chiesto un incontro urgente con i gruppi parlamentari, del Senato e della Camera, della DC, del PCI, PSI, PSDI, PRI e PLI per un esame congiunto in vista di iniziative legislative «in tempi politicamente utili per una rapida soluzione dell'annoso problema dei contratti agrari».

In una lettera inviata ai presidenti dei gruppi parlamentari le quattro organizzazioni contadine rilevano fra l'altro che una delle «cause strutturali più incisive» della crisi economica e sociale che attraversa il paese va ricercata proprio nello stato in cui si trova l'agricoltura. Da più parti — osserva il documento — si sottolinea che «la modificazione della situazione della agricoltura, con una nuova politica agraria che realizzi una migliore utilizzazione delle risorse a partire dal territorio e un riammodernamento delle strutture produttive e sociali, rappresenta una necessità nazionale e una scelta che può e deve contribuire al superamento della crisi economica generale e all'avvio di uno sviluppo equilibrato del Paese».

Nella lettera si riassumono quindi le linee e le priorità indicate dalle organizzazioni contadine per una diversa politica agraria: *a*) revisione della politica agricola comunitaria; *b*) aumento e qualificazione degli investimenti e del credito agrario finalizzato a programmi di sviluppo settoriale e territoriale; *c*) ruolo delle partecipazioni statali e potere contrattuale dei produttori coltivatori; *d*) controllo dei prezzi dei mezzi tecnici; *e*) legge quadro e politica di incentivazione all'associazionismo; *f*) trasformazione dei contratti di mezzadria, colonia e compartecipazione in affitto; *g*) una politica che tenda al miglioramento delle condizioni sociali e civili dei coltivatori.

A giudizio delle organizzazioni contadine una politica di rinnovamento economico e sociale dell'agricoltura ha i suoi punti qualificanti «nell'azione dell'intervento pubblico e della programmazione e nella crescita della funzione e responsabilità del produttore coltivatore nel senso della conquista di una reale autonomia e di una imprenditorialità associata per organizzare il lavoro e la produzione in forme sempre più avanzate e moderne».

Essi rilevano inoltre che i cardini «di una legge di trasformazione dei contratti di mezzadria, colonia e compartecipazione sono stati comunemente individuati nel diritto per tutti i concessionari di tali contratti ad accedere al contratto di affitto, prevedendo tale possibilità anche per i concedenti, in norme particolari riferite alle aziende multipoderali, al problema delle scorte poderali, dei diritti previdenziali acquisiti e dei piccoli concedenti, nonchè nell'intervento delle Regioni in materia di aiuti all'avvio della nuova impresa, alla assistenza tecnica e alla promozione e incentivazione dell'associazionismo».

I sindacati per una nuova politica dei trasporti

I segretari generali della Federazione italiana trasporti (FIT-Cisl) Enzo Leolini e della Federazione italiana sindacati trasporti (FIST-Cgil) Sandro Stimilli, a proposito delle dichiarazioni del presidente del Consiglio Andreotti in materia di trasporti hanno rilevato che per quanto all'argomento sia stata riservata una piccola parte c'è da auspicare che «finalmente ci si sforzi di avere una visione globale ed armonizzata del problema, cosa che potrà avvenire nell'ambito del piano nazionale dei trasporti, a condizione però che i singoli ministeri che operano nel settore, rimasti invariati, si rendano conto della necessità di agire nella prospettiva del coordinamento che lo stesso Andreotti ha dichiarato di voler affermare e che il movimento sindacale sostiene come condizione indispensabile per cominciare questo capitolo della storia civile e sociale del Paese».

«E' necessario però — hanno aggiunto — agire con rapidità ed efficacia per impedire che le situazioni in atto, come ad esempio quelle dell'Alitalia e delle autostrade private deficitarie, deteriorate da un lungo periodo di assenza di iniziative, non impongano sotto lo stato di necessità soluzioni di emergenza a carattere ancora una volta esclusivamente settoriale, magari contraddittorie con la linea globale che si intende definire per l'intero settore dei trasporti».

La FIT-Cisl e la FIST-Cgil si impegneranno unitariamente, attraverso confronti ministeriali e parlamentari e con la mobilitazione dei lavoratori — hanno concluso Leolini e Stimilli — per «affermare l'esigenza di una politica dei trasporti che superi le tendenze attuali di assenza di qualsiasi coordinamento e affermi in concreto la interdipendenza dei problemi nei vari modi di trasporto».