

Diritto di sciopero e ferrovieri

L'intero sistema ferroviario italiano rischia di rimanere scivolato. I disegni per i viaggiatori si stanno facendo ogni giorno più sensibili. I treni vanno accumulando ritardi pesanti. E' questo il risultato di una agitazione di poche persone iniziata giovedì, un risultato di cui si gloria, esprimendo soddisfazione, il segretario delle organizzazioni autonome ferroviarie, la Fisas. Sarebbe un test, secondo costui, della « validità delle nostre tesi ».

La realtà è ben diversa: le percentuali di adesione oscillano dal 5 al 9-10%, ma la forma di lotta che è stata scelta è micidiale. Dalle ore zero di giovedì gli aderenti alla Fisas fra il personale di macchina e quello viaggiante ritardano di mezz'ora la partenza dei treni. E quando un treno non parte, si intasano inerci, saltano le precedenze, rimangono scovoli gli orari anche per un solo giorno. Tutto ciò va moltiplicato per quattro giorni (l'agitazione proseguirà fino al 28 mentre per il 28 è prevista una sospensione dal lavoro di tre ore del personale degli impianti fissi, delle stazioni e delle officine) con i riflessi che è facile immaginare.

Le stazioni impazzite

Nelle grandi stazioni in modo particolare la situazione si fa sempre più agghiacciata: basta che un treno rimanga fermo su un binario perché tutto il sistema si inutilizzi. Ciò comporta una girandola di spostamenti che alla fine fa impazzire le stazioni. Roma (malgrado le percentuali) di adesione si siano notevolmente abbassate rispetto a precedenti agitazioni selvagge. Palermo, Bari, sono fra i centri più colpiti proprio per la loro collocazione territoriale. E i riflessi sono pesanti sull'intero traffico nel Nord. Perché tutto questo? Cosa vogliono i dirigenti di questa Fisas? O

mezzo cosa non vogliono? Si è realizzato proprio nel giorni scorsi un accordo faticoso ma positivo tra sindacati unitari e governo relativo ai compensi per il lavoro straordinario, la indennità di trasferta, le ferie. E intanto i sindacati unitari stanno definendo la piattaforma per la riforma della azienda, per una nuova organizzazione e nel cui quadro si pone la questione di un adeguamento economico per la categoria. Certo un accordo che non risolva tutti i problemi, che però si muove in direzione di un superamento della compressione economica — come dicono i dirigenti sindacali — cui da anni è sottoposta la categoria. La Fisas respinge questo accordo, anche se in un primo tempo gli stessi dirigenti autonomi lo avevano dichiarato e assai vicino alle richieste presentate. Ma cosa vogliono non si capisce bene. Il suo modo di agire è tipico di una organizzazione che cerca di tenere assieme diversi sindacati di qualifica, quelli dei macchinisti, quello del personale viaggiante e così via. La visione che guida l'iniziativa della Fisas è quella frammentaria di chi, chiuso nel più cieco corporativismo, deve mettere assieme le più disparate richieste, e questa costanza fra loro. In questo modo non c'è soluzione all'infuori di un smentimento di scioperi che facciano parlare il paese, che diano l'impressione di un sindacato « duro ». Sciopero che, per le forme in cui vengono attuati, sono al di fuori delle tradizioni del movimento operaio italiano e degli stessi ferroviari.

Libertà e responsabilità

Questa strada, pericolosa per la libertà e per la democrazia nel nostro paese, va sbarrata, nessun argomento, nessun pretesto può essere offerto per attacchi così insidiosi. Ma chi vuole difendere questa libertà deve evitare, assumendoci tutte le responsabilità, che poche persone sconvolgano l'intera rete ferroviaria. E prima fra tutti devono essere proprio i ferroviari a difendersi da chi pesa nel torbido, da chi con una sciagurata agitazione mette in discussione una libertà fondamentale della società italiana. I ferrovieri hanno la forza, la capacità per far questo, scoraggiando posizioni irresponsabili e qualunque, aprendo un grande dibattito in tutto il settore sugli obiettivi di fondo, la trasformazione istituzionale e la riforma dell'azienda, la modifica del rapporto di lavoro nel cui ambito possono trovare soluzione, una volta per tutte, i problemi salariali e normativi della intera categoria.

Alessandro Cardulli

Le scelte di lotta della FLM e i problemi aperti dalla crisi dell'industria metalmeccanici di fronte all'autunno

A colloquio con Pio Galli - Lo sciopero di mercoledì nelle partecipazioni statali: punto di partenza per nuove iniziative articolate - Cadute di tensione in alcuni settori del movimento - Nessuna attesa passiva verso il governo, ma mobilitazione di massa per una svolta nella politica economica - Le posizioni sulla riforma salariale - Lo stato dei rapporti unitari

ROMA — La caduta della produzione industriale a luglio (e a quanto pare anche alla ripresa di settembre) non ha colto di sorpresa il sindacato. Anzi, la federazione della maggiore categoria dell'industria, i metalmeccanici, aveva messo in guardia dal sottovalutare i segnali che venivano, sempre più frequenti, dalle fabbriche. « Forse non ci aspettavamo una discesa di oltre il 7 per cento, già a luglio — commenta Pio Galli, segretario generale della FLM — ma da tempo andiamo dicendo che siamo in pieno ristagno. Il fatto è che è mancata finora quella politica di sviluppo per la quale il governo si era impegnato. Nonostante alcuni risultati positivi, non siamo, purtroppo, al momento di fondo che il movimento operaio ha chiesto ».

L'autunno dei metalmeccanici, quindi, sarà caratterizzato proprio dall'impegno per arrivare ad una svolta di politica economica. « Altro che comprimere l'iniziativa del sindacato, come molti continuano a sostenere — esclama polemicamente Galli. Il movimento di cui c'è bisogno per essere all'altezza del problema che la nostra situazione politica solleva ancora non è stato avviato e ci sono anche fabbriche in cui la tenuta viene meno. Ci sono difficoltà obiettive, ma nello stesso tempo limiti nella consapevolezza degli stessi lavoratori e degli stessi sindacati, che Galli certo non nasconde. Il primo direttivo della FLM dopo i congressi ha esaminato per tre giorni lo « stato del movimento » e come sviluppare l'iniziativa. L'appuntamento più vicino allo sciopero di mercoledì prossimo sono le Partecipazioni statali. « Riteniamo che questo deve essere il punto di partenza — dice Galli —. Abbiamo registrato nell'incontro con il governo alcuni risultati politici. Ma non ci nascondiamo i pericoli. L'episodio Condite, anzi, ci spinge ad evitare passività o atteggiamenti di attesa sfiduciosa e ad impegnarci, invece, in un'azione che incalzi il governo partendo ed utilizzando le vertenze aperte nelle imprese pubbliche ». Un effetto immediato che i metalmeccanici si attendono dopo i pronunciamenti di Andreotti è l'apertura di nuovi spazi al tavolo delle trattative con l'Iri (per l'Alfa Romeo, Italsider, navalmeccanica, elettronica, impiantistica, ecc.). « Se la verifica da fare nei prossimi giorni. Ma anche se cadessero le pregiudiziali dell'Intersind che hanno bloccato per mesi le vertenze, la FLM non si limiterebbe a spingere perché i negoziati vadano a buon fine. « Dobbiamo realizzare, infatti — spiega Galli — quell'aggiornamento iniziale di fabbrica e di gruppo e lotta per il riassetto e il riordino delle partecipazioni statali che finora è rimasta solo un cappello alle piattaforme presentate. Abbiamo bisogno dunque di un movimento che si irradi nella società e verso le istituzioni dello Stato ».

In questo modo si vuol evitare l'attesa inerte di un cambiamento « dall'alto » e lo smarrimento di fronte alle difficoltà. « Noi crediamo — sottolinea Galli — che l'iniziativa del sindacato non possa collocarsi né su di una posizione acritica né su un fronte di opposizione preconcetta all'intesa programmatica, la quale, anzi, determina un terreno nuovo e più avanzato di confronto e di lotta. Nello stesso tempo non alimentiamo illusioni rispetto all'attuazione dei contenuti dell'accordo. I colpi di mano tentati



Nuove incertezze per l'Andreae

Dal nostro corrispondente REGGIO CALABRIA — La lunga battaglia delle lavoratrici del moderno calzificio del gruppo Italo svizzero Andreae non si è ancora conclusa. Dopo l'incontro dell'altro ieri con il sottosegretario Scotti, permangono incertezze e dubbi sulla operazione Gepi che dovrebbe rilevare l'azienda garantendo gli attuali livelli occupazionali. Nell'incontro con i rappresentanti della federazione unitaria dei lavoratori tessili, il rappresentante del governo ha parlato genericamente di piani a medio e lungo termine della Gepi, di dimezzamento del piano tessile « Calabria », di soluzione differenzata dei problemi del settore tessile calabrese risolvendo, intanto, la questione dell'Andreae. Emerge da tutto ciò un tentativo di dividere l'unità e la compattezza della categoria dei tessili calabresi: alla Andreae di S. Leo si lavora da cinque mesi senza paga e con orario dimezzato. Negli stabilimenti della

Completata l'anagrafe tributaria: 27,7 milioni di iscritti

ROMA — Il ministro delle Finanze F. M. Pandolfi informa in una intervista a La discussione che la registrazione dei cittadini nell'anagrafe tributaria è terminata: vi sono inclusi 27,7 milioni di cittadini, potenziali contribuenti. I dati tratti da registrazioni consimili, finora restati noti, tuttavia sottoposti per la loro mancanza di veridicità. Il funzionamento dell'anagrafe dipende da ciò che vi si mette dentro — attualmente sono esclusi, ad esempio, le risultanze dei conti bancari e le operazioni di trasferimento di valuta dall'estero e per l'estero — oltre che da accertamenti più accurati, come nel caso dei valori dichiarati negli atti di compravendita, immobiliare. Una revisione dell'anagrafe, sotto questo profilo, sembra ormai necessaria anche per consentire la consultazione della base: il ministro Pandolfi, infatti, ha dichiarato nell'intervista che gli sembra opportuno « giungere ad una regolamentazione dei Consigli tributari. Sono convinto che se stessero nella legge, come devono, la loro opera si rivelerebbe preziosa ».

La costituzione del ministero tributario e dei Consigli comunali o intercomunali (per i piccoli comuni), richieste tuttavia da qualche mese, si possono consultare rapidamente i dati. Pandolfi ritiene che non si possa « aumentare ancora proprio la pressione fiscale », e a dire le aliquote complessive. Ma le aliquote legali autorizzano l'Amministrazione a prelevare circa il 30% del reddito netto per metro soltanto poco più del 23% viene effettivamente riscosso. Recuperare questa vasta fetta di reddito è uno degli obiettivi del bilancio dello Stato per il 1978 di cui si sta discutendo in questi giorni.

Enzo Lacaria

Le pericolose idee del commissario europeo

La CEE produce troppo latte Uccidiamo le mucche italiane

La Comunità minaccia di portare la nostra legislazione alla corte del Lussemburgo - Tavola rotonda a Bologna

Dal nostro inviato

BOLOGNA — La CEE sta nuovamente per essere sommersa da un mare di latte e da una montagna di burro. I magazzini comunitari sono stracolmi. Di latte, trasformato in polvere per ovvie esigenze di conservazione, ce n'è qualcosa come un milione di tonnellate. Di burro invece 190 mila tonnellate, che diventeranno però 300 mila entro la fine dell'anno. Il problema è grosso, ma gli attuali reggitori della politica comunitaria pensano di risolverlo infliggendo nuovi colpi alla zootecnia italiana. E' proprio in direzione di questo obiettivo che vanno gli ultimi atteggiamenti di Bruxelles. In un primo tempo hanno tentato di estendere i premi per l'abbattimento delle vacche anche al nostro paese. Poi hanno preteso, e stanno insistendo tuttora, perché anche ai nostri produttori di latte fosse applicata la stessa disincentivante, ma per otto mesi, dell'1,5 per cento su ogni litro di latte. Infine hanno scatenato una campagna contro la legge 306, la Bortoloni-Bardelli, in funzione già da due

anni, che ha reso un po' di giustizia ai produttori agricoli riconoscendo loro una capacità di contrattazione che prima non avevano. Il commissario CEE Gundertach ha avvisato il governo italiano che la legge sarà portata davanti alla corte di giustizia del Lussemburgo, avendo riscontrato i giuristi della Comunità inesistenti incompatibilità con le norme del trattato di Roma. La reazione dei produttori italiani è stata naturalmente ferma e decisa. Già se n'è parlato in Parlamento, ieri a Bologna c'è stata una tavola rotonda in cui tutti i partiti dell'arco costituzionale, le centrali cooperative e le tre maggiori organizzazioni dei produttori (coltivatori, Alleanza e Confagricoltura) hanno puntualizzato una significativa risposta unitaria. Il 30 a Roma se ne riparerà ancora in occasione della annuale assemblea dell'Aia (l'Associazione allevatori italiani), presente il ministro Marcora. Il ragionamento è semplice: la nostra zootecnia, malgrado la sua crisi, è tuttora il settore portante della nostra agricoltura. Da esso viene il 50 per cento della produzione

Romano Bonifacci

Si acuisce lo scontro economico tra l'Europa occidentale e il Sol Levante

Navi: perché il Giappone predomina

ROMA — La produzione di naviglio nel mondo sta diminuendo in modo preoccupante. Il carico di lavoro si è ridotto da 82 a 51 milioni di tonnellate di stazza lorda. La cantieristica italiana ed europea hanno dovuto sopportare gli oneri maggiori di questa pesante realtà: al punto che i dirigenti della nostra « Fincantieri » pensano ora di affrontare la crisi facendo pagare le conseguenze di una politica assai esclusiva ai lavoratori, mettendone centinaia in cassa integrazione a Palermo e Monfalcone. L'industria navale giapponese, invece, ha fatto ancora una volta la parte del leone, collocando sul mercato capitalistico il 63 per cento della produzione globale, potendo lavorare a costi inferiori anche del 40 per cento rispetto a quelli che un tempo erano i suoi concorrenti. Siamo qui di fronte ad un nuovo capitolo di quella che abbiamo già definito la « guerra delle navi » fra Giappone e Comunità europea: un episodio non certo occasionale e destinato quindi a rimanere isolato, ma ormai rientrante

nella norma, e cioè nello scontro che vede da tempo impegnate da un lato l'industria nipponica, con i suoi ancoraggi americani, e dall'altro quella europea. La « guerra delle navi » è in atto da oltre quindici anni con alterne vicende che hanno visto costantemente predominare la produzione giapponese, nonostante i ripetuti tentativi comunitari per arginarne l'aggressività e per richiamare industriali e governanti del Sol Levante ad una maggiore solidarietà col resto del mondo capitalistico. Il fatto è, però, che questi problemi non si risolvono sul piano di un moralismo, peraltro non convinto e non convincente, e se nipponici sono passati dal 44 per cento della produzione di naviglio OCSE del 1973 all'attuale 63 per cento è perché hanno capito che il settore aveva un suo particolare « fascino » sul piano del profitto e meritava, quindi, la più seria attenzione. La commissione comunitaria del resto, sul finire dello scorso anno, prendendo in esame la situazione della propria industria cantieristica, si limitò a suggerire l'opportunità di

ridurre le capacità produttive in modo da corrispondere alle diminuite esigenze del settore e del commercio marittimo in generale, raccomandando inoltre di cercare accordi con il Giappone. Per quanto riguardava i cantieri navali europei, in sostanza, si mirava allora soltanto a « garantire la sopravvivenza » nel quadro di un piano CEE che non ha mai visto la luce. Risultato per l'Italia di questa evidente rinuncia è che la Fincantieri ha chiuso il suo ultimo bilancio con un deficit di quasi 37 miliardi di lire, mentre i nostri stabilimenti metalmeccanici non ricevono ordinativi di nessun genere da parecchi mesi (salvo le commesse di Stato) per cui si minacciano ora da vicino gli stessi livelli di occupazione. D'altra parte, il conflitto economico Giappone-CEE non riguarda unicamente il settore navale, ma anche altri comparti produttivi primari, quali quelli dell'acciaio, dell'elettronica, dei cuscinetti a sfere, delle moto, delle automobili. Già l'interscambio del 1976 risultò favorevole ai nipponici per 4,1 miliardi di dollari, mentre oggi continua a

Sirio Sebastianelli

AUTOVOX ALLA PROVA DEI FATTI

Due anni di garanzia totale su ogni modello di televisore a colori.

Da oggi la garanzia dei televisori a colori Autovox è quattro volte quella di ogni altra marca. E' una prova di qualità e di affidabilità che l'Autovox può permettersi, con l'esperienza di dieci anni di televisori a colori e oltre 100 punti di assistenza specializzata in Italia. La garanzia totale di due anni è estesa a tutta la gamma dei televisori a colori Autovox.




Nuovo modello Spazio

FRAMOS