

Ampio confronto di massa sulla situazione politica

I metalmeccanici lombardi: 2 ore di sciopero e assemblee

Come i lavoratori possono essere protagonisti di questa complessa fase dello scontro sociale nel Paese - La relazione di Galli - Un ordinà del giorno finale - Critiche alla sospensione dello sciopero - Il giudizio dei delegati

Dalla nostra redazione

MILANO — Perché è stato sospeso lo sciopero generale? È stata una decisione giusta? Ed ora quali iniziative deve assumere il sindacato per svolgere il proprio ruolo autonomo, concreto di esercitare come ha sempre fatto, una decisiva influenza sui problemi politici, economici e sociali aperti nel paese? Le domande sono affiorate con prepotenza ieri all'assemblea degli esecutivi della FLM di tutta la Lombardia, una riunione di rappresentanti di un pezzo importante della classe operaia del nord convocata a suo tempo in preparazione della giornata di lotta generale e che ha deciso di non rinunciare ad un momento di dibattito, di chiarificazione.

Il dibattito non si è limitato ad insistere sui ricriminazioni considerate giuste, ma ha cercato di affrontare alcune questioni di fondo. Soprattutto, ha avanzato precise proposte. Una in primo luogo: quella di rendere veramente i lavoratori protagonisti — superando zone di disorientamento, di esasperazione o di acquiescente rassegnazione — di questa fase così importante per lo scontro di classe aperto nel Paese. Già Pio Galli, segretario generale della FLM, nella relazione introduttiva ha proposto di presentare alcune indicazioni al comitato direttivo della Federazione CGIL, CISL, UIL in un calendario per il giorno 13. Quella di formulare un documento programmatico da sottoporre al dibattito in tutte le fabbriche, in tutti i luoghi di lavoro. Come? Attraverso uno sciopero di due ore con assemblee e poi attraverso una assemblea nazionale dei delegati capace di ratificare una piattaforma vinco-

lante per tutto il sindacato, capace di sciogliere contrasti e impacci anche interni al movimento.

Galli ha ricordato le ragioni che hanno portato alla sospensione dello sciopero generale, a cominciare da quella relativa al venir meno dell'intercambio al governo Andreotti, a causa di una apertura virtuale della crisi politica. Gli stessi undici punti rivendicativi elaborati dal sindacato, come risposta al documento del presidente del Consiglio, non erano più adeguati alle nuove prospettive. Del resto altre proposte, come quella di mantenere proclamato comunque lo sciopero, non essendo ancora ufficiale la crisi, con l'intenzione poi di sospendere, a fronte di fatti politici più precisi, non trovava nel sindacato le « condizioni unitarie » necessarie.

Il dibattito ha registrato, comunque, numerosi giudizi negativi sulla decisione di sospendere la scelta di lotta: ricordiamo, tra gli altri, gli interventi di Pedò di Brescia, Laudini e Stoppini di Milano, Fichera, di Bergamo. Una particolare riflessione sul rapporto tra lotta, anche in una situazione di « vuoto » di potere è necessario spostamento del rapporto di forze nel paese mentre è in fase di formazione un nuovo blocco di forze politiche e sociali, è stata formulata da Antonio Pizzinato, segretario della FLM di Milano.

Ma, soprattutto, la discussione ha affrontato alcuni problemi sui quali, si è detto, bisogna procedere con rigore e chiarezza. Sono stati fatti alcuni esempi: la disponibilità, avanzata da qualche dirigente sindacale a rivedere il meccanismo di scala mobile, le proposte di centralizzazione salariale, le proposte di una agenzia per la mobilità, le

proposte di patto sociale, le questioni dell'occupazione, le questioni degli aumenti cariffari. « Non possiamo vivere più di slogan e di ragionamenti », ha detto un delegato di fabbrica, Zugno della Pietra di Brescia. La partita è grossa. Il sindacato deve sapere uscire dalle proprie contraddizioni, essere capace di presentare al Paese una proposta complessiva e vincolante, uscendo dal sistema delle « interviste a tappeto ».

La discussione all'assemblea dei metalmeccanici lombardi si è protratta per l'intera giornata. Alla fine è stato votato un documento che fa proprie le richieste di fondo espresse dalla relazione di Pio Galli, e rivolte al direttivo della Federazione Cgil, Cisl, Uil: indire in tutte le fabbriche due ore di sciopero con assemblee per discutere una nuova piattaforma da sostenere con la lotta e nel confronto con il governo in formazione; convocare un'assemblea nazionale dei delegati di tutte le categorie per la ratifica di tale piattaforma. Il documento illustra, poi, una serie di punti che dovrebbero far parte di questa carta rivendicativa. Tra questi, il riassetto delle partecipazioni statali e una soluzione positiva per le vertenze ancora aperte.

Una parte del documento contiene anche un giudizio « negativo » (una parte dei delegati aveva chiesto l'uso del termine « critico », ma la votazione ha visto prevalere per sette voti la prima dizione) sulla sospensione dello sciopero generale decisa dalla Federazione Cgil, Cisl, Uil, « per il metodo e per il merito ».

Bruno Ugolini

Per l'incontro con i partiti

I sindacati preparano la nuova piattaforma

ROMA — I sindacati stanno elaborando le nuove proposte con le quali si presenteranno all'incontro con i sei partiti previsto per giovedì. Si tratta di un documento articolato che aggiornerà gli « undici punti » decisi dal direttivo del 15 e 16 dicembre e, soprattutto, dà un taglio meno congiunturale, ma più di medio periodo alla piattaforma del movimento sindacale. Le linee di questo documento sono state discusse ieri in una riunione « ristretta » e saranno poi esaminate oggi dalla segreteria unitaria. Il documento sarà, tuttavia, presentato e discusso al direttivo di venerdì pomeriggio, insieme alla relazione di Carniti. Se verrà approvato sarà poi inviato ai partiti. Nell'incontro di giovedì, invece, i sindacati illustreranno soltanto le caratteristiche generali della loro impostazione di politica economica e contrattuale.

Le maggiori novità, secondo le prime indiscrezioni, riguardano la mobilità (verrebbe introdotto il principio della titolarità del lavoro per cui l'operaio licenziato non perderebbe il rapporto con l'azienda fino a che non troverà un nuovo posto), una rigorosa politica di autocontrollo negli aumenti salariali, soprattutto in vista delle scadenze contrattuali di quest'anno e una verifica delle misure per il Mezzogiorno, in modo da rendere coerente l'insieme delle proposte sindacali alla strategia meridionalistica.

Al termine della riunione di ieri, Manrico ha anche anticipato che verrà proposto al direttivo, in alternativa allo sciopero sospeso, una serie di fermate dal lavoro di due ore durante le quali dovranno svolgersi assemblee con i lavoratori.

Intanto, sui nuovi sviluppi della situazione politica e sindacale Lama ha scritto un editoriale sul settimanale della CGIL, nel quale sottolinea tra l'altro che « il motivo ispiratore dello sciopero generale era il cambiamento del programma di governo; sarebbe stato assurdo mantenere quella decisione nei confronti di una controparte praticamente inesistente e incapace di esprimere e di far valere qualsiasi volontà politica ». La convocazione del direttivo — aggiunge Lama — « non è un adempimento formale: il massimo organo direttivo della Federazione dovrà valutare la situazione per decidere iniziative del sindacato per sostenere le proprie posizioni programmatiche che, nel frattempo si vanno meglio definendo e per difendere la democrazia. Sui contenuti del programma — prosegue — dovremo impegnarci a fondo. Occorrono rimedi profondi, strutturali e tempi lunghi, occorrono alcuni anni per raddrizzare l'economia e per dar luogo ad uno sviluppo equilibrato e serio delle risorse e dell'occupazione ».

Profonda inquietudine per la sorte di migliaia di lavoratori

Licenziamenti e sospensioni in Sardegna

Duemila in cassa integrazione a Cagliari e Porto Torres - Centinaia gli operai espulsi dalle piccole fabbriche - I nodi irrisolti della Sir, della ex Egam e della Efim - Un intervento degli enti locali

Dalla nostra redazione

CAGLIARI — Le vicende della SIR-Rumiana, la crisi ancora irrisolta delle aziende ex-EGAM, la mancata vertizzazione degli impianti di alluminio EFIM, hanno posto in questi giorni in Sardegna interrogativi drammatici sulla continuità del lavoro per oltre 20 mila operai nelle tre maggiori aree industriali e nel bacino del Sulcis - Iglesiente - Guspinese. Sono già partite centinaia di lettere di licenziamento (per esempio 220 operai della Ferretti sono venuti a trovarsi improvvisamente senza lavoro, dopo che la costruzione degli impianti SIR-ON a Ottana è stata interrotta). Per oltre 2000 operai di Cagliari e di Porto Torres è stata già richiesta la cassa integrazione. Si sono state serrate, si tengono ogni giorno scioperi e manifestazioni. Ultimo episodio: è stata occupata la sede di Cagliari dell'ENTEPO, l'azienda della SIR che ha unificato gran parte degli appalti di costruzione.

« I lavoratori », ha detto il compagno Carlo Arthemale, parlando ad oltre duemila operai nel piazzale della Rumiana — sono coscienti del fatto che i guai esistenti derivano dalle scelte che, negli anni passati, hanno sacrificato tutti gli investimenti a quelli della petrolchimica di base. Gli avvenimenti attuali costituiscono la conseguenza logica della mancanza di programmazione e delle duplicazioni che allora si decisero. Limitarsi a dare soldi ai problemi di qualche mese ». L'aggravarsi della crisi dell'occupazione nelle zone industriali dell'isola è seguita con preoccupazione crescente non solo dai sindacati, ma anche dalle forze politiche e dalle amministrazioni locali. Si diffonde sempre di più la consapevolezza dei guasti profondi che sarebbero determinati nel tessuto di decine e decine di comuni dell'isola dal licenziamento degli operai attualmente in lotta. Il segno di questa tensione era possibile coglierlo nell'assemblea unitaria tenuta ad Assemini, dagli amministratori comunali e dirigenti sindacali e che si è conclusa con una proposta di mobilitazione generale dei comuni del Campidano di Cagliari.

Il compagno Franco Casula, della segreteria provinciale della CGIL, aveva ricordato nella sua introduzione come la stretta creditizia che attanaglia la SIR-Rumiana rischia di determinare contraccolpi nell'occupazione non solo dei dipendenti diretti dell'azienda madre, ma anche di quelli delle imprese d'appalto. Anzi, in questo caso la situazione è ancora più grave e la loro incapacità di resistere a seguito del mancato pagamento dei lavori eseguiti per conto del grande gruppo chimico, fa prevedere che la crisi sarà più rapida e drammatica. Così si spiegano licenziamenti in corso nelle aree industriali dove si registra la presenza della SIR: Cagliari, Porto Torres, Ottana.

Nel corso della manifestazione non ci si è limitati alla semplice protesta. Dai discorsi si è, rappresentati dei consigli di fabbrica e degli amministratori locali è emersa l'esigenza di affrontare i no-

di dello sviluppo delle aree petrolchimiche in Sardegna. « Non possiamo sfuggire », ha detto il compagno Fedele Lecis, assessore provinciale di Cagliari — all'esigenza di chiarire in primo luogo tra di noi quale spazio deve essere lasciato alla SIR-Rumiana e alle altre aziende del settore. In questo modo saremmo in grado di avanzare nostre proposte precise per fare fronte alla crisi dell'occupazione, senza dover soggiacere al ricatto dei grandi gruppi industriali ».

« Le questioni vanno affrontate alla radice programmando. Non si possono sempre accettare provvedimenti assistenziali o soluzioni caso per caso, che, per quanto possano presentarsi positive e allettanti, in realtà non garantiscono assolutamente nulla », ha concluso il sindaco dell'amministrazione di sinistra di Assemini, compagno socialista Pietro Dessy, proponendo la mobilitazione straordinaria dei comuni del Campidano.

Anche nella zona di Porto Vesme, le forze politiche seguono con attenzione l'aggravarsi della situazione. L'ultimo episodio preoccupante è rappresentato dai preavvisi di licenziamento per 350 lavoratori della Metallotecnica sarda. I problemi relativi a questa azienda sono stati discussi in una riunione congiunta del comitato direttivo della federazione del PCI e della commissione operativa comunista del SULCIS.

Il consiglio di fabbrica ha indicato l'esigenza che la battaglia del polo del SULCIS venga collegata a quella in atto nelle diverse aziende dei grandi poli industriali sardi. In quanto essa interessa circa 12 mila lavoratori che, impegnati finora nei montaggi, possono sperare solo in misure molto parziali di essere assorbiti nelle aziende madri o di essere destinati alla manutenzione straordinaria degli impianti costruiti.

Giuseppe Podda

260 assunzioni saranno fatte dalla St. Gobain

ROMA — Un importante accordo su investimenti e occupazione è stato raggiunto a conclusione di lunghe trattative con il gruppo St. Gobain. L'azienda ha deciso un piano di investimenti fino a 79 per circa 60 miliardi di lire. Nel corso di quest'anno saranno assunti 260 lavoratori di cui il 50 per cento di età inferiore ai 26 anni. Il gruppo si è inoltre impegnato ad utilizzare al massimo la legge sulla occupazione giovanile. Ha deciso inoltre l'assunzione di 35 nuovi addetti nell'unità produttiva di Caserta.

L'accordo prevede anche il rinnovo del premio di produzione con un aumento di 12.500 lire uguali per tutti

Presentato da Lattanzio il « Libro bianco »

La fotografia del disordine nel sistema dei trasporti

Per la prima volta un quadro complessivo della situazione nel settore - Ritardi nella preparazione del piano nazionale integrato - Il ruolo delle Regioni

ROMA — Finalmente si può disporre di una « fotografia » del sistema nazionale dei trasporti; con alcune zone d'ombra, sfumate o sfuocate, ma nel complesso sufficientemente chiara per individuare questi prodotti nel sistema e le linee su cui muovere per operare una radicale riforma. La « fotografia » è quella tracciata dal « Libro bianco » sui trasporti in Italia che il ministro Lattanzio ha presentato ieri alla stampa come momento « conclusivo » su cui avviare una seria « riflessione » per andare a « decisioni » in tempi rapidi: un « contributo informativo » avvertono gli autori — alla politica di programmazione che bisogna sempre più rendere operativa ».

L'immagine che presenta il « Libro bianco » è quella di un sistema nazionale di trasporto « disordinato, incoerente ed in condizioni globali da non assicurare una completa redditività agli investimenti sin qui effettuati », osservano i redattori dello studio. E le responsabilità di questo stato di sprechi, di costi sempre più elevati, in termini economici e sociali, di inefficienza, non possono essere fatte risalire solo a quello « spontaneistico incontrollato », cui ha fatto riferimento il ministro Lattanzio. Le cause vanno ricercate in precise scelte politiche: nell'aver privilegiato il mezzo privato a quello pubblico, nell'aver sacrificato le ferrovie dello Stato al trasporto su strada e nell'aver condizionato tutta la politica del settore a queste scelte.

Così le cose non possono continuare. Siamo già in forte ritardo, per cui i tempi della « riflessione » per arrivare alla formazione delle decisioni debbono essere accelerati al massimo. Un momento di questo processo dovrebbe essere la Conferenza nazionale dei trasporti che dovrebbe tenersi, « situazione politica permettendolo » — ha detto Lattanzio —, nel mese di marzo. Difficile dire se i tempi saranno rispettati o se si verificherà, invece, un ulteriore « slittamento » dell'iniziativa. Niente impedisce, comunque, che il confronto fra le forze politiche, sociali ed economiche con le Regioni, che nei trasporti è nella politica di assetto del territorio hanno un ruolo determinante, si faccia più serrato, disponendo per di più, di una base, sufficientemente organica, quale è il « Libro bianco », per lavorare. Ne va non solo del futuro assetto dei trasporti, ma delle possibilità reali di ripresa economica e di sviluppo del nostro paese. Come ha detto lo stesso ministro Lattanzio una politica di ordinamento dei trasporti non può essere affrontata in termini congiunturali ma deve invece « contribuire a quella politica strutturale di cui si avverte sempre di più il bisogno ».

Non mancano forse tendenze orientate solo verso processi di razionalizzazione o di coordinamento fra i vari sistemi di trasporto che potrebbero trovare « spazi » in ulteriori ritardi e tentennamenti e pregiudicare, di fatto, la realizzazione di quel piano generale dei trasporti che dovrebbe definire un sistema nazionale integrato che privilegi il mezzo pubblico rispetto a quello privato. C'è, ad esempio, il rischio che i vari piani settoriali (polite-

nale delle FS, dei porti e degli aeroporti) già elaborati o in fase di preparazione finiscano, in assenza di un piano generale dei trasporti a cui organicamente ricondurre, per predeterminare linee e orientamenti in contrasto con gli obiettivi di riforma che invece si debbono perseguire. Tutto ciò, non significa che in attesa del « piano generale » (esiste già, fra l'altro, un « quadro di riferimento » che per quanto insufficiente e lacunoso indica alcuni indirizzi di fondo) le cose debbono restare come sono. Anzi è necessario muoversi subito (e in alcuni settori e in diverse Regioni lo si sta facendo) per attuare, avendo però sempre presenti gli obiettivi di fondo di un sistema integrato del trasporto di persone e merci, iniziative di razionalizzazione dell'esistente, per l'eliminazione dei doppietti e degli sprechi, l'utilizzazione dei mezzi e di tutte le potenzialità. E fin da ora, di fronte alla « frammentazione » dei materiali e dei mezzi di trasporto, alla ripresa e alla

si dovrebbe cercare di andare al di là del coordinamento fra i ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali, di cui ha parlato Lattanzio, come primo momento) per superare la frammentarietà. L'obiettivo da perseguire è quello del Ministero unico e, come, prima misura, urgente, quello di una unificazione delle competenze e delle decisioni con un coordinamento fra tutti i ministri interessati. La necessità di fondo rimane quella del piano generale per realizzare da una parte l'efficienza e la modernità dei servizi, specialmente di quelli pubblici, e dall'altra la qualificazione della spesa nei diversi sistemi in corrispondenza alle strutture e alle esigenze del territorio. Il piano non può non essere però ricordato, oltreché alla programmazione del territorio, al superamento degli squilibri e alla eliminazione dei guasti degli ultimi trent'anni al settore produttivo dei materiali e dei mezzi di trasporto, alla ripresa e alla

qualificazione dell'occupazione. Il « Libro bianco » ricorda che nel settore dei trasporti operano direttamente oltre un milione e trecentomila dipendenti, di cui 124 mila nell'industria dei materiali e dei mezzi di trasporto. Se a questi si aggiungono i lavoratori dell'indotto o comunque delle aziende (siderurgiche, chimiche, tessili, dell'edilizia, elettroniche) che lavorano anche per i trasporti, si ha una massa sicuramente più che doppia, di dipendenti dal settore trasporti. Ebbene, in molte di queste aziende e comparti, tira aria di crisi anche in considerazione del freno agli investimenti, e in diversi casi, come nelle FS, alla scarsa utilizzazione dei fondi disponibili, che si è registrato nel settore. Il rilancio della politica dei trasporti — già nella fase di razionalizzazione — deve consentire quindi anche una ripresa produttiva, assolvere ad una funzione trainante della nostra economia.

Ilio Gioffredi



IN SCIOPERO ASSISTENTI DI VOLO Dalle 8 di stamane a mezzanotte scendono in sciopero gli assistenti di volo dell'Alitalia. Protestano — come riferisce una nota della FULAT — contro « i massicci provvedimenti disciplinari inflitti agli assistenti di volo che hanno preteso il rispetto del contratto a fronte delle violazioni aziendali sulla quantità di riposo fuori sede, le variazioni dei turni e gli equipaggi completi ». Nella foto: aerei in sosta all'aeroporto di Fiumicino

Ventimila in corteo a Vicenza per la salvezza del Cotorossi

VICENZA — Quasi 20 mila persone hanno partecipato ieri alla manifestazione indetta dalla Federazione CGIL-CISL-UIL per la difesa del Cotorossi e per una sollecita elaborazione del piano nazionale integrato. L'iniziativa ha visto l'adesione massiccia di tutte le categorie di lavoratori allo sciopero generale svoltosi dalle 9 alle 12 nell'intero comprensorio. Ma importante è stata anche l'aggregazione di molteplici forze sociali, economiche e politiche, cresciute nelle ultime settimane intorno ai problemi del Cotorossi e significata ieri dalla presenza in corteo degli amministratori di numerosi comuni del Vicentino, degli studenti, della Lega dei disoccupati e di molte organizzazioni economiche.

L'unitarietà è stato il dato saliente della manifestazione, svoltasi nella mattinata di ieri, e cioè immediatamente prima che la delegazione composta da rappresentanti sindacali, degli enti locali e da parlamentari partisse alla volta di Roma per i previsti incontri con Andreotti e gli altri ministri del governo. Le banche, alle quali si richiedeva la sollecita riapertura di una linea di credito per il Cotorossi. Nel corteo erano presenti rappresentanti della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL di Vicenza, della FULAT provinciale e dei consigli di fabbrica di molte industrie tessili del vicentino, anche minacciate dalla crisi, fra cui la Marzotto di Valdagno, la Lanerosi di Thiene e di Schio, la Madras di Bassano del Grappa.

Nel comizio svoltosi al termine della manifestazione hanno preso la parola Manconi per la FULAT provinciale, e Manfron per la Federazione nazionale CGIL, CISL, UIL, Giuliani in rappresentanza dei parlamentari vicentini, Bressan per le amministrazioni comunali e don Disconzi per le organizzazioni cattoliche, pure presenti alla iniziativa di lotta.

Nei primi undici mesi del '77

Bilancia alimentare: buco di 3500 miliardi

Nel '76 il disavanzo era stato di tremilacentotrenta miliardi — La maggiore incidenza per le carni

ROMA — La bilancia commerciale italiana relativa ai prodotti alimentari nei primi undici mesi del 1977 ha presentato un saldo passivo di 3 mila 508 miliardi di lire, mentre nel corrispondente periodo del '76 il disavanzo era stato di 3 mila 120 miliardi e mezzo. Gli acquisti sulle piazze straniere sono ammontati infatti, tra gennaio e novembre dello scorso anno, a ben 8 mila 643 miliardi contro un valore delle vendite di appena 2 mila 558 miliardi di lire.

Altra nota dolente è rappresentata dai 450 mila capi di bovini per i cui acquisti abbiamo pagato 524 miliardi di lire, meno comunque in valore e in quantità dei primi undici mesi del '76 (rispettivamente meno 14 e meno 18 per cento). Sensibilissime anche le spese per il granturco, 407 miliardi di lire, per il frumento 381 miliardi e mezzo; prodotti orofruttili, 298 miliardi; semi e frutti oleosi, 322 miliardi e mezzo; pesce, 303,5 miliardi; olii e grassi animali, 367,3 miliardi; formaggi, 380,3 miliardi di lire. Per contro i tre quinti del nostro valore di esportazione continuano ad essere costituiti da frutta e verdura (ne abbiamo venduta all'estero per 1.473 miliardi e mezzo), il 38 per cento in più dei primi undici mesi del '76). Quote inferiori sono venute dalla vendita all'estero di grano e prodotti derivati, 114 miliardi; riso, 102 miliardi; dolci, 87 miliardi; formaggi, 71 miliardi; vini, 314,5 miliardi e vermouth, 47,7 miliardi di lire.

self-services

ristoranti

centri produzione pasti collettivi

rosticcerie

consegna dei pasti nelle aziende e nelle scuole

tavole calde

bars

agenzie viaggi

turismo sociale

alberghi

mense aziendali

laboratori di pasta fresca

servizi speciali: cocktails buffet banch

é

Design COOPSTUDIO

Direzione e Amministrazione via Indipendenza n. 67 Bologna tel. 34900