

Metalmeccanici alla prova dei contratti

Il rischio di un mancato approdo unitario al Consiglio generale FLM - Le divergenze sulorario - La proposta di una giornata di lotta nazionale nella relazione di Del Turco - Quale movimento per incidere nello scontro aperto nel Paese tra il «vecchio» e il «nuovo»

ROMA — I metalmeccanici sono ad una prova dura. Per la prima volta, da dieci anni a questa parte, rischiano di affrontare lo scontro contrattuale, le scadenze dell'autunno, divisi sulla strategia di lotta, sulla strategia rivendicativa. Molti occhi sono puntati sulla riunione del Consiglio generale della FLM, il massimo organismo dirigente del principale sindacato dell'industria. Guardano a questa riunione i padroni, ben lieti se potranno puntare ad una consolidata frattura, con conseguente accelerazione di un processo di logoramento e disagio presente nelle fabbriche. Guardano attenti a questa riunione le forze moderate e conservatrici ringalluzzite da Fanfani, presenti nel governo e che inseguono la idea di un affossamento di

quella ipotesi di programmazione dell'economia che, tra ostacoli e difficoltà, emerge nella coalizione di unità nazionale. Molti hanno già decretato la fine di questa «anomalia» rappresentata dal «sindacato italiano», nella sua unità e nella sua forza. «Siamo e saremo» ha risposto Ottaviano Del Turco, nella sua relazione introduttiva — che da questa riunione non usciranno i resti di quello che fu uno dei più agguerriti e potenti sindacati dell'industria nella storia recente». È l'auspicio anche nostro.

Ma in quale situazione si colloca l'iniziativa dei metalmeccanici? Ha detto bene Del Turco: «Il fatto che abbiamo di fronte è che una politica programmatica, controllata dal Parlamento, verificata dal sindacato e le al-

tre forze sociali non consentono lo sperpero di migliaia di miliardi. Non partorisce gli Ursini, i Rovelli, i Cefis, i Sindona del nostro variopinto «barnum» industriale. Il dissenso vero è sulla libertà o meno di proseguire nella vecchia logica». Nel Paese insomma è aperto uno scontro tra il vecchio e il nuovo». E dalla parte del «nuovo» si sono collocati i sindacati con le scelte dell'EUR. Certo le risposte del governo sono state spesso inadeguate o addirittura contraddittorie con quelle scelte. Il piano Pandolfi «non è un piano». Ma intanto oggi «siamo in presenza di un confronto finalmente sul merito» che «può chiarire al Paese che cosa si sta discutendo».

Allora, se le cose stanno così, quale deve essere una strategia di lotta adeguata? Forse una giornata di lotta nazionale di tutti i metalmeccanici, il 16 novembre, sia pure nel contesto di una articolazione del movimento, come ha proposto lo stesso referendo? Avrebbe un risultato efficace una iniziativa di questo tipo, sia pure intesa come sollecitazione e non per colpire il governo e la maggioranza che lo sostiene? Lo sforzo a cui è chiamato il sindacato non è forse ben più arduo e impegnativo?

Il problema, infatti, non è quello di togliersi una soddisfazione, ma di incidere veramente sulle tentazioni di certe forze del governo; di entrare con obiettivi concreti in quel «confronto sul merito» cui ha pure accennato Del



Di nuovo lotta all'Innocenti per reinserire 750 lavoratori

MILANO — De Tomaso continua a prendere tempo annunciando siltamenti indefiniti nella realizzazione del piano-moto adducendo difficoltà di ogni genere. Ma nella riassunzione dei 750 lavoratori della Nuova Innocenti, che la scorsa settimana hanno terminato i corsi di riqualificazione, non si parla ancora in termini concreti.

Proprio per spingere l'industriale argentino ad accelerare i tempi del reinserimento nella produzione dei lavoratori usciti dai corsi, l'assemblea generale della Nuova Innocenti, riunitasi ieri nello stabilimento di Lambrate, ha deciso una immediata iniziativa di lotta. Da ieri mattina, infatti, i lavoratori in cassa integrazione stanno effettuando il presidio permanente delle portinerie con il blocco totale delle merci in uscita.

La decisione del blocco, scaturita dall'assemblea generale, è il primo risultato concreto della ricostituita unità dei lavoratori della nuova Innocenti i quali, fino alla conclusione dei corsi di riqualificazione, si tro-

vavano ad agire all'interno di due realtà diverse (i corsi e la fabbrica) spesso privi di efficaci punti di contatto sul piano della lotta e della mobilitazione.

Con il blocco delle portinerie e delle merci, i lavoratori intendono anche premere con decisione su De Tomaso affinché sia adottata la proposta della FLM basata sulla rotazione interna fra i lavoratori tuttora operanti all'interno dello stabilimento di Lambrate e quelli in cassa integrazione.

Una iniziativa in questo senso avrebbe il indiscusso vantaggio di mantenere il collegamento dei lavoratori usciti dai corsi del piano-moto con il ciclo produttivo.

Dall'assemblea generale di ieri mattina è anche scaturita la decisione di chiedere, in tempi brevi, un incontro risolutivo con il ministro dell'Industria con l'obiettivo di far uscire finalmente allo scoperto De Tomaso e di dare il via al «piano moto» di cui si parla ormai da quasi due anni, ma sul quale lavoratori e sindacati non sanno ancora nulla di preciso e di concreto.

La democrazia di Bentivogli

In una dichiarazione rilasciata alle agenzie di stampa il segretario della FIM-CISL Franco Bentivogli polemizza con le posizioni espresse da Scheda, nell'intervista all'Unità, in merito all'orario di lavoro. Dopo aver sostenuto che tutti affermano il bisogno di fare politiche di considerazione «Sono sicuramente un dato antinfortunistico e una sollecitazione allo scontro», Bentivogli afferma «di non condividere questa concezione staliniana della democrazia per la quale non esistono compagni con opinioni differenti, ma demetri». «Veramente, ci sembra strana la concezione di Bentivogli. Egli ha scritto sull'Unità un articolo, quando ancora era nel vivo il dibattito nella FLM, esponendo in piena libertà, senza limiti nemmeno di spazio, tutte le sue opinioni. Nessuno ha sentito il bisogno di fare politiche di considerazione a un nemico. Perché un sindacalista comunista non dovrebbe esprimere francamente e liberamente le sue idee? Tanto più che si tratta di un dirigente del sindacato, e non si possono nemmeno tirare in ballo «prevaricazioni» di partito. Davvero una curiosa democrazia, quella secondo cui i comunisti debbono accettare tutto e non appena dicono la loro «criminalizzano» il dissenso».

Perché domani la Conferenza dei trasporti

Ieri a Firenze si è discusso, in una assemblea preparatoria del PCI, del fondo nazionale - La lotta dei comunisti e del movimento sindacale per accelerare i tempi dell'iniziativa dell'Eur - Le conclusioni di Libertini

I sindacati aprono la vertenza col governo

ROMA — Domani si apre, al palazzo dei congressi, la prima conferenza nazionale dei trasporti. I lavori si chiuderanno il 14.

Ieri i sindacati — in una conferenza stampa — hanno puntualizzato la loro posizione. Benvenuto, Verzelli e Manfron per CGIL, CISL, UIL e Monosilo, Mancini, Stimili e Mauro per la Federazione unitaria dei trasporti hanno criticato il ritardo con cui a questa conferenza si arriva. Se non sono possibili decisioni operative, sono però necessarie scelte politiche: intanto, però, nel piano Pandolfi — dicono i sindacati — non c'è alcuna indicazione per il settore dei trasporti.

Nel corso della conferenza stampa è stato anche annunciato che la Federazione CGIL CISL UIL intende aprire una vertenza con il governo su questi punti: il riacordo tra il piano dei trasporti e il piano triennale prevedendo anche la costituzione di un unico ministero preposto alla politica dell'intero settore; un programma generale dei trasporti con un unico fondo di dotazione collegato alle iniziative a livello regionale e di settore; un piano per l'occupazione in tutti i settori dei trasporti — anche quelli collegati — che nel breve tempo si materializza, tra l'altro, nell'attuazione del «piano autobus»; il piano delle ferrovie; l'intervento delle Partecipazioni statali le quali devono ricordarsi ai piani di settore per concorrere razionalmente alla nuova politica dei trasporti.

Anche l'Automobil Club ha avuto ieri un incontro con la stampa chiedendo che dalla conferenza dei trasporti escano «concrete e positive proposte». Il presidente dell'ACI ha sostenuto che la pressione fiscale sull'auto è raddoppiata dal '73 al '76. Tra imposte e tasse gli automobilisti pagavano 2 mila 245 miliardi; 3 anni dopo pagavano 4 mila 359 miliardi di lire. Ciascun automobilista in media è passato da 167 mila a 243 mila lire.

Ancora alcune cifre (con le quali farà i conti la conferenza nazionale): nel 1976 il costo totale di tutti i trasporti — investimenti compresi — è stato di 50 mila miliardi. Per i trasporti privati su strada sono stati spesi 42.200 miliardi, mentre per il trasporto collettivo terrestre la spesa è stata di 5.100 miliardi (il 10 per cento).

Dal nostro inviato

FIRENZE — La Conferenza nazionale dei trasporti è un grosso appuntamento politico al quale si giunge dopo numerosi rinvii e tentativi di disimpegno anche rispetto a precise indicazioni legislative. Se, finalmente, si può realizzare lo si deve anche all'impegno e alla battaglia sostenuta dal nostro partito, dalle organizzazioni sindacali, dalle Regioni. Lo si deve al fatto di aver voluto in sede di formazione del programma di maggioranza un impegno preciso in direzione di una nuova politica dei trasporti che ponga fine agli sperperi, ai doppiati, ai costi ormai insopportabili per la comunità che il settore comporta. Il nostro partito ha affermato e riafferma essere, quella dei trasporti, una scelta prioritaria, unitamente a quelle per il Mezzogiorno, la casa, l'occupazione.

Così alla conferenza nazionale i comunisti si presentano con proposte e indicazioni precise, con obiettivi che sono il frutto di un ampio dibattito di analisi e di ricerca, settore per settore. E' stato questo il senso delle conferenze tenute nei giorni scorsi a Napoli (su trasporti, produzione industriale e Mezzogiorno), a Venezia (sulla politica dei porti) e ieri a Firenze, al Palazzo dei Congressi, sul fondo nazionale dei trasporti.

Il governo, come ha ricordato il compagno Libertini, concludendo la manifestazione fiorentina — ha assunto l'impegno a dare delle ri-

sposte nel corso della conferenza nazionale ai problemi che il nostro partito pone da tempo. Ci riferiamo al quanto, in quanto al precario stato delle risorse che si intendono destinare ai trasporti e alla loro ripartizione fra i singoli comparti, al «pacchetto» di leggi che si intendono varare e attuare per cominciare a voltar pagina nella politica del settore.

E allora è necessario — e entriamo subito nel merito della conferenza di ieri sera a Firenze — che si rinnovino subito anche tutti gli ostacoli che si frappongono alla rapida approvazione della legge per il fondo nazionale dei trasporti urbani ed extraurbani. La commissione Trasporti della Camera ha già definito, da diversi mesi, un testo unificato (frutto del lavoro svolto sulle proposte di iniziativa comunista e dc) e purtutto il progetto non può essere licenziato, mancando il parere di conformità per la copertura della spesa delle commissioni Bilancio, Finanze e Tesoro che, nonostante le assicurazioni positive del ministro Pandolfi, continuano a rimandare, ora con un pretesto, ora con un altro il pronunciamento. E in questo atteggiamento ha sicuramente un peso notevole la «sollevazione» di tipo municipalistico di certi settori dc, contro le regioni alle quali verrebbe assegnato il compito di amministrare il «fondo».

Sia chiaro — ha detto il compagno Libertini — che se questo nodo non verrà sciolto in tempi rapidi, passeremo ugualmente la proposta di legge all'esame dell'aula di Montecitorio. E in questa sede ognuno dovrà assumersi, per propria responsabilità.

Che cosa propone la legge sul «Fondo nazionale dei trasporti»? Prendiamo in considerazione un primo dato: alla fine di quest'anno — è stato detto a chiare lettere al recente convegno nazionale dell'Anci e lo ha ricordato ieri nella relazione il compagno Domenico De Brasi — i bilanci delle aziende municipalizzate e pubbliche di trasporto urbano ed extraurbano saranno in rosso per complessivi 1.200-1.300 miliardi, una cifra che incide in modo determinante sui bilanci comunali e sulla economia nazionale, in generale. E' necessario e urgente quindi andare ad un ripiano dei davanti, ma non certamente, come è avvenuto nel passato, con rimborsi a «pie' di lista».

Non mancano, naturalmente, le forze che vorrebbero perpetuare nel vecchio andamento come dimostra, per esempio, quanto è stato detto, in una recente conferenza stampa, dall'Anac (autolinee in concessione) presieduta dal dc Bartolo Ciccardini e cioè la necessità di aumenti tariffari (del 27 per cento nel '79, del 21 per cento nell'80 e del 18 per cento nell'81) e di contributi pubblici (che per le linee in concessione dovrebbero ammontare a 10 miliardi) per ripianare i disavanzi.

Il problema è quello — ha sottolineato il compagno De Brasi — di una «nuova e vigorosa politica dei trasporti urbani ed extraurbani nel contesto di una politica regionale e nazionale dei trasporti». E' ciò che resta che indica con chiarezza la proposta unificata per il «fondo». E' solo in questo contesto che va visto anche il problema degli aggiustamenti tariffari, avendo però ben chiaro che bisogna mantenere il carattere sociale del servizio, specie per alcuni strati popolari, attraverso la applicazione di una «tariffa politica».

Il fondo nazionale prevede, in una visione programmatica e di piano, investimenti per l'ampliamento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti fissi e dovrà consentire di avviare gli indifferibili processi di riorganizzazione e ristrutturazione dei trasporti locali, aumentando la produttività sociale dei servizi.

F. insieme allo stanziamento di 1.600 miliardi per il materiale rotabile ferroviario e all'impegno (da tradursi ora in disegni di legge) a stanziare 6.500 miliardi per gli impianti fissi delle FS e la sistemazione idrologica, potrà contribuire alla soluzione di consistenti problemi occupazionali nell'industria produttrice dei mezzi di trasporto e nei settori indotti.

Ilio Gioffredi

Tutti i compagni partecipanti alla Conferenza nazionale dei trasporti sono invitati alla riunione che avrà luogo presso la direzione del PCI oggi, 10 ottobre, alle ore 18.

Sollecitata la legge sui patti agrari

ROMA — La Concoltivatori ha chiesto che la legge che trasforma la mezzadria e la colonia in rapporto di fittanza — già approvata dal Senato — sia rapidamente approvata anche dalla Camera. La commissione Agricoltura di Montecitorio inizierà in questa settimana l'esame del testo legislativo.

«Se la legge sarà rapidamente approvata — afferma la Concoltivatori — essa potrà svolgere una essenziale azione di stimolo per la ripresa del settore agricolo, liberando nuove energie e capacità imprenditoriali finora compresse e imprigionate nello stallo degli investimenti e, quindi, della produzione e della produttività agricola».

Il testo approvato dal Senato — prosegue la Concoltivatori — «non è certamente esente da lacune e difetti, soprattutto per i non pochi ostacoli frapposti alla trasfor-

Come riqualificare il commercio

Conversazione con i proff. Frey e Pedone alla conferenza della Confesercenti

Dalla nostra redazione

FIRENZE — Il commercio, al pari dell'industria e dell'agricoltura, rivendica un rinnovamento profondo tramite la riforma programmatica di tutta la rete distributiva e delle stesse strutture annunciate pubbliche.

E' questo il filo conduttore della conferenza nazionale su «commercio e rinnovamento del sistema economico» organizzato dalla Confesercenti attualmente in corso al palazzo dei congressi di Firenze. La prima giornata di lavori, aperta dal segretario generale della Confesercenti Ezio Bombani, ha visto la partecipazione di esperti economici e docenti universitari. Sul ruolo del settore distributivo nella programmazione, in relazione anche ad importanti scadenze come il piano triennale, parliamo con due relatori del convegno: il prof. Antonio Pedone, dell'università di Roma e il prof. Luigi Frey, dell'ateneo di Parma.

«E' possibile ottenere una espansione della occupazione indipendente — spiega Frey — se cambia la qualità del lavoro, in quanto il precario e la discontinuità aumentano la debolezza di questi settori».

A giudizio di Frey questa espansione di posti di lavoro indipendenti dovrebbe interessare i giovani, migliorando la qualità delle nuove leve di lavoro.

«E' evidente — aggiunge Frey — che, per ottenere un'effettiva espansione della occupazione non soltanto di tipo terziario e soprattutto una loro qualificazione di essa nel Mezzogiorno, sarebbe necessario perseguire obiettivi occupazionali attraverso progetti di politica economica».

Questi progetti, però, dice Frey, sono tra assenti al piano Pandolfi, tanto che esso finisce con l'avere una natura di premessa al successivo sforzo di pianificazione triennale.

Per Pedone, invece, il settore del commercio si potrebbe trovare presto «nell'occhio del ciclone». E questo perché, su uno scorcio, la attuale ripresa presenta «cause non permanenti» come la debolezza del dollaro. E in Italia — dice Pedone — è apparso che di fronte all'espansione della domanda i prezzi non tendono ad aumentare, mentre si può verificare il contrario se, per esempio, aumenta il prezzo del petrolio o si verifica la caduta del cambio».

Non appare perciò roseo il futuro del commercio se non si innesta un meccanismo di crescita programmatica e sicura. Pedone aggiunge che con il controllo dei prezzi si potrebbe giungere ad una attenuazione del tasso di inflazione mentre non è da escludere un prelievo tributario sostitutivo come forma di lotta all'evasione fiscale, di cui sono solitamente additati quali responsabili i commercian-

Convegni ed incontri al SAIE

- OGGI 10 OTTOBRE
- Ore 9 al Palazzo dei Congressi (Sala Italia): «Programmazione, finanziamenti ed industrializzazione degli impianti sportivi», organizzato dal Centro Studi del CONI.
 - Ore 10 al Palazzo dei Congressi (Sala Verde): «Costruire in Porotoni: i vantaggi di una muratura che abbinata la funzione portante a quella isolante», organizzato dal consorzio Porotoni Italia.
 - Ore 15 al Palazzo dei Congressi (Sala Verde): «Integrazione fra strutture in acciaio e in cemento armato», organizzato dalle Aziende Finsider.
 - Ore 15 al Palazzo Affari (Sala Convegni): «Le pavimentazioni industriali e speciali», organizzato dalla Imper.
- MERCOLEDI' 11 OTTOBRE
- Ore 9 al Palazzo dei Congressi (Sala Italia): «L'edilizia convenzionata: l'impegno del Movimento cooperativo», organizzato dall'ANCPL e dall'ICI.
 - Ore 10 al Palazzo Affari (Sala Convegni): «Aspetti concreti e prospettive del cemento armato precompresso nell'edilizia civile e sociale», organizzato dal Gruppo Italiano Produttori Acciaio per Cemento Armato Precompresso.
 - Ore 15 al Palazzo dei Congressi (Sala Italia): «Impermeabilizzare con manti sintetici», organizzato dall'Assogomma, gruppo Produttori Manti sintetici per impermeabilizzazione.
- GIOVEDI' 12 OTTOBRE
- Ore 10 al Palazzo Affari (Sala Convegni): «Nuovi sistemi di riscaldamento per l'edilizia industrializzata», organizzato dall'AIICARR.
 - Ore 15 al Palazzo dei Congressi (Sala Italia): «La preparazione delle superfici e la pitturazione dell'acciaio per la protezione anticorrosiva», organizzato
- SABATO 14 OTTOBRE
- Ore 9.30 al Palazzo Affari (Sala Convegni): «Edilizia industrializzata e nuova normativa sui contenuti dei consumi energetici: progettazione ed esecuzione», organizzato dall'associazione Ingegneri della Provincia di Bologna.
 - Ore 9.30 al Palazzo dei Congressi (Sala Verde): «La sicurezza nella casa», organizzato dalla rivista Cinquemattoci.
 - Ore 10 al Palazzo dei Congressi (Sala Azzurra): «Come risolvere i problemi di aderenza su fondi umidi ed in altre condizioni difficili. Trattamenti per impermeabilizzare i pavimenti resistenti all'acqua con pressione negativa», organizzato dalla PPM.



ARREDA LA STANZA DA BAGNO

SAIE 7-15 ottobre 1978
PADIGLIONE N
STAND 73-74-113-114



di CIANO D'ENZA (RE) Tel. (0522) 878.194 - 878.321/2 - Dall'1-11 Telex 530497

PRODUCE: **LANA DI ROCCIA A FIBRA LUNGA PER COIBENTAZIONI EDILI, INDUSTRIALI E NAVALI**

OFFRE:

- materassini e feltri per coperture (Fibromat)
- pannelli per pareti e pavimenti (Fibropan)
- pannelli a fibre orientate per terrazze (Fibropan O)
- copelle per tubazioni (Fiber-rock)
- treccia per fasciature

La FIBROLERMICA S.p.A., ormai affermata in campo internazionale per la vasta gamma dei suoi ottimi prodotti e l'accuratezza della produzione, è in grado di assicurare ogni garanzia e quanto di meglio viene oggi prodotto nel campo specifico dell'isolamento per evitare i costosi sperperi di energia.

PER ESSERE IN REGOLA CON LA LEGGE 343 USATE PRODOTTI COIBENTI F.T.