Si sono conclusi i lavori del direttivo della FLM su contratto e vertenze generali

Metallurgici: unità del movimento per una reale svolta economica

Occorre battere il disegno dei grandi gruppi padronali e del governo che vogliono rilanciare il vecchio meccanismo di sviluppo - Oggi verrà presentata la piattaforma rivendicativa - Proposto uno sciopero generale nelle Partecipazioni statali e una manifestazione nazionale a Napoli

Oggi i grandi gruppi padronali, sostenuti dal governo, puntano ad uscire dalla crisi attraverso una ristrutturazione che restringa le basi produttive e l'occupazione. Occorre imporre un'altra strada, per uscire dalla crisi, una strada basata su una «linea di riconversione, ampliamento e diversificazione della base produttiva». Ma la realizzazione di un tale obiettivo «non sarà il frutto di accordi indolori e di programmazioni tecnocratiche». Una svolta nel meccanismo di sviluppo «esige lotte dure, coordinate, sistematiche a livello intersettoriale e intercategoriale».

Questo l'orientamento di fondo scaturito, dopo tre giornate di intenso dibattito, dalla riunione dei 123 membri del Comitato Direttivo della Federazione dei lavoratori metalmeccanici. Esso è contenuto in un documento, approvato a tarda sera e che affronta una serie di questioni di politica generale. E' stata anche varata una «*ipotesi di piattaforma*» che verrà resa nota oggi e che dovrà essere sottoposta alla consultazione delle assemblee di fabbrica prima di venir inviata alle controparti interessate.

Il documento di politica generale propone tra l'altro alcune iniziative di lotta come uno sciopero generale nel settore delle Partecipazioni Statali, un incontro a Napoli fra tutte le categorie industriali impegnate nei rinnovi contrattuali, le maggiori strutture territoriali del Nord e l'insieme delle strutture meridionali. Un incontro, seguito da una manifestazione di massa, per definire gli impegni e gli obiettivi immediati del movimento sindacale per il Mezzogiorno e per dare un segno preciso all'avvio dello scontro contrattuale. Per rendere insomma vivo questo «intreccio» che si vuole realizzare tra contratti e occupazione.

La linea politica proposta dai metalmeccanici, parte da una analisi della crisi, in un quadro politico profondamente mutato dalle elezioni del 15 giugno. L'offensiva padronale, mentre è in atto una difficile ricerca di nuovi sbocchi politici, è basata sull'attacco all'occupazione, al diritto di sciopero, mentre il governo ripropone la politica dei redditi. Il sindacato non deve rifugiarsi in una linea puramente difensiva o parziale. Occorre *unificare il movimento*, riproporre una strategia complessiva, battendo il disegno padronale di uscire dalla crisi restringendo le basi produttive. Tale linea è appoggiata dal governo: gli stessi recenti provvedimenti economici tutti puntati sul rilancio delle esportazioni, *si muovono* in direzione del mantenimento del vecchio meccanismo di sviluppo.

Ma «unificare il movimento», significa, tra l'altro, saper stabilire un rapporto nuovo tra categorie dell'industria e pubblico impiego. La ferma condanna dei recenti scioperi degli «autonomi» deve essere accompagnata da una seria riflessione autocritica, per sfuggire dall'alternativa inaccettabile tra «blocco retributivo e fuga corporativa». Oltretutto l'unità tra lavoratori dell'industria e del pubblico impiego è la condizione per una avanzata delle lotte per le riforme (trasporti, sanità, *scuola*, Pubblica amministrazione).

E così questo sforzo di unificazione, deve saper ricollegarsi all'iniziativa per il Mezzogiorno. Vengono proposti tra l'altro tre obiettivi: 1) la difesa dell'occupazione esistente; 2) l'attuazione degli impegni di investimento già contrattati con i *grandi gruppi*; 3) l'attuazione immediata della spesa pubblica per investimenti infrastrutturali e sociali già previsti dal governo.

Per l'*occupazione* occorre puntare sulle vertenze generali già decise all'assemblea dei delegati di Rimini, selezionando, all'interno di ciascun settore, i punti prioritari sui quali misurare la volontà del governo e delle controparti. E' considerato decisivo, in questo senso, il compito di coordinamento e iniziativa delle Confederazioni. Fra lotte contrattuali e quelle per gli investimenti, l'occupazione, le riforme, non ci può essere un «prima» e un «dopo». E così come debbono essere intrecciati gli obiettivi, così le lotte debbono essere intersettoriali, coordinate.

Un altro aspetto della lotta per l'*occupazione* riguarda la necessità di respingere ogni attacco sia sotto forma di licenziamenti che di riduzione di orario a zero ore, ricorrendo a tutte le modalità di lotta necessarie, comprese forme di sciopero alla rovescia e l'occupazione delle fabbriche. Viene inoltre respinta la cassa integrazione o perlomeno essa verrà attuata solo se lo riterranno necessario i lavoratori interessati e il sindacato. Vengono considerate in questo senso esemplari le recenti lotte all'Alfa Romeo e all'Innocenti-Leyland.

Occorre insomma «l'unità del movimento per una profonda svolta economica». E in tale contesto viene respinta ogni contrapposizione tra salario e occupazione. La politica dei redditi, esplicita nelle proposte governative di contenimento salariale, non si è mai risolta nei fatti in un aumento degli investimenti e dell'occupazione. E il contenimento dei salari aggraverebbe la spirale recessiva e la conseguente caduta dell'occupazione. Viene altresì respinta ogni ipotesi di centralizzazione del negoziato salariale.

Occorre invece, per *affrontare* le minacce di inflazione, una politica dei poteri pubblici sui prezzi, sulle tariffe (andando a una trattativa globale su quest'ultima materia).

Per quanto riguarda il discusso problema di una progressiva *fiscalizzazione degli oneri sociali*, il documento della FLM sostiene che essa implica una pregiudiziale svolta radicale nella politica fiscale, capace di liquidare il fenomeno vergognoso delle evasioni che sottraggono allo Stato e quindi alla collettività migliaia di miliardi. Il tema fiscale deve diventare decisivo dell'iniziativa e della lotta dei lavoratori, sia per ridurre il peso crescente dell'imposizione sui salari, sia per rendere possibile, mediante l'espansione delle entrate dello Stato, una più equa politica tariffaria e una nuova politica di investimenti sociali, sia per affrontare in termini graduali e selettivi il problema degli oneri sociali.

E' attorno a questi temi, a questi obiettivi, che verterà soprattutto lo scontro di questi mesi. Ma per portare avanti tali lotte, con questo necessario rapporto tra una categoria e l'altra, tra occupati e disoccupati, tra nord e sud, occorre una grande partecipazione di massa dei lavoratori nella elaborazione e nella selezione degli obiettivi, come nella scelta delle forme di lotta, nel controllo del negoziato e dei risultati. E un grande ruolo dovranno poter avere in questo senso i consigli di zona, le nuove strutture unitarie del sindacato.

Questa è la linea dei metalmeccanici sulle piattaforme di autunno, piattaforme sulle quali i partiti innanzitutto, le assemblee elettive, sono chiamati a un confronto e a una discussione, superando rapporti di maniera, solidarietà occasionali. Questo è il presupposto per il successo delle lotte, per il consolidamento della democrazia nel Paese.

b. u.

L'azienda ha deciso riduzioni d'orario a Pisa e Pontedera

Sciopero alla Piaggio contro le sospensioni

Oggi la prima risposta di lotta — Astensioni dal lavoro in tutti gli stabilimenti Pirelli di Milano — Ripresa l'attività all'Innocenti, mentre proseguono le trattative — Garanzie della Leyland sulla occupazione

Dal nostro corrispondente

PONTEDERA, 10

Una prima risposta ai tentativi di attacco ai livelli di occupazione portati avanti dalla direzione della Piaggio, la daranno i 10.000 metalmeccanici degli stabilimenti del gruppo nella giornata di domani, giovedì, partecipando compatti a scioperi in tutti gli stabilimenti che si concluderanno con assemblee esterne per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla validità della lotta. La decisione è stata adottata nel corso della riunione congiunta dei consigli di fabbrica del gruppo tenuta a Pontedera per esaminare la grave situazione determinatasi, all'interno della Piaggio, *dopo l'incontro* avvenuto a Genova il 5 settembre fra il coordinamento della Federazione lavoratori metalmeccanici e la direzione generale degli stabilimenti Piaggio.

I consigli di fabbrica, infatti, hanno valutato in modo estremamente negativo i contenuti dell'incontro, data la pesante richiesta di giornate da perdere negli stabilimenti di Pisa e Pontedera con il ricorso a cassa integrazione. La richiesta non trova una giustificazione nella situazione produttiva attuale, ma si riferisce a previsioni aziendali di futuri eccessivi stoccaggi di prodotti invenduti.

Quali i problemi posti dalle organizzazioni sindacali? Lo sviluppo degli investimenti finalizzati anche ad un impegno di ricerca e progettazione verso una diversificazione produttiva che permetta il mantenimento e l'incremento dei livelli occupazionali, il controllo sindacale delle previste ristrutturazioni.

Di fronte all'atteggiamento negativo dell'azienda, i sindacati hanno chiamato alla mobilitazione e alla lotta tutti i lavoratori del gruppo, con una prima risposta di una ora e mezza di sciopero da attuare domani con assemblee esterne davanti ai cancelli delle fabbriche.

Inoltre, i consigli di fabbrica hanno deciso di prendere una serie di iniziative di carattere politico a sostegno della lotta. Su iniziativa della Federazione lavoratori metalmeccanici avranno luogo incontri con la giunta regionale Toscana. Questa mattina, la FLM e il consiglio di fabbrica si sono incontrati con la giunta comunale di Pontedera.

i. f.

Dalla nostra redazione

MILANO, 10

Scioperi e assemblee questa mattina e nel pomeriggio in tutte le fabbriche della Pirelli della provincia di Milano. Secondo il programma predisposto dalla Fulc e dal comitato di coordinamento nazionale, alla Pirelli Bicocca, alla Sapsa, all'azienda di Seregno, di via Ripamonti, di Cinisello, i lavoratori si sono astenuti per due ore ed hanno partecipato alle assemblee indette dai consigli di fabbrica.

Alla Pirelli Bicocca, il più grande stabilimento del gruppo, le assemblee hanno interessato il primo e il secondo turno. Domani saranno i lavoratori del turno normale a scioperare contro il programma di ristrutturazione del gruppo che, pur programmando alcuni importanti investimenti, prevede una drastica riduzione della mano d'opera del gruppo.

A Milano e provincia ci sono particolari preoccupazioni per la Sapsa, per l'azienda di Seregno, per la stessa Bicocca dove la produzione dovrebbe essere specializzata puntando prevalentemente sulla produzione di pneumatici giganti.

Sempre a Milano la direzione della Magneti Marelli ha comunicato di aver avviato la procedura per la messa in cassa integrazione di circa 800 lavoratori degli stabilimenti di Torino, Pavia e Potenza per la durata di alcuni mesi.

Per la Leyland Innocenti, lo stabilimento automobilistico che occupa attualmente 4.500 lavoratori e che, secondo il piano di riduzione della produzione dell'azienda, dovrebbe diventare una fabbrica di meno di tremila persone, sono riprese ieri mattina, presso l'ufficio regionale del Lavoro, le trattative per concordare il programma di lavoro nei prossimi tre mesi, con l'intervento della cassa integrazione guadagni.

La produzione intanto è ripresa secondo un piano provvisorio che ha consentito il ritorno al lavoro di 3.500 dipendenti. L'azienda si è impegnata a presentare domani mattina un programma che consenta di salvaguardare — al termine dei tre mesi di cassa integrazione — il posto di lavoro a tutti i dipendenti.

RINVIATE LE TRATTATIVE PER IL TRASPORTO AEREO

Sono riprese ieri pomeriggio al ministero del Lavoro le trattative per il rinnovo contrattuale del trasporto aereo fra la Fulat, l'Intersind e le altre compagnie aeree. Era assente l'Anpac, l'associazione autonoma dei piloti, che in un incontro svoltosi martedì sera con i sindacati unitari ha ribadito il proprio intransigente rifiuto all'unificazione contrattuale, nodo questo che ha bloccato la vertenza per mesi. A tarda sera, dopo che il ministro Toros aveva lasciato la riunione, dando l'indicazione di discutere sulla base della sua precedente proposta, la discussione ha registrato momenti di tensione, per alcune inspiegabili difficoltà frapposte dall'Intersind. Comunque, presenti anche i segretari confederali Scheda, Manfron e Fantoni, è stato deciso, se non ci saranno fatti nuovi, che le trattative di merito per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro della categoria avranno inizio martedì 16 settembre.

Per il pubblico impiego

I sindacati chiedono un incontro al governo

A *conclusione del seminario* di Ariccia sul pubblico impiego e i servizi, la segreteria della Federazione CGIL, CISL, UIL ha deciso la prosecuzione del dibattito e la assunzione degli orientamenti conseguenti sulle politiche contrattuali nell'amministrazione statale, in una apposita sessione del comitato direttivo delle categorie interessate, prevista per il 2 e il 3 ottobre. Relativamente alle vertenze attualmente in corso nel pubblico impiego (statali, parastatali, postelegrafonici, ferrovieri) la Federazione CGIL, CISL, UIL ha sollecitato inviando un telegramma a Moro, un incontro con il governo per giungere ad una rapida soluzione.

Infine, la segreteria della Federazione «in base alla necessità — informa un comunicato — di ulteriori approfondimenti delle questioni sul tappeto, ha deciso di tenere il previsto comitato direttivo sulle politiche contrattuali, l'occupazione e gli investimenti, anziché l'11 e il 12, il 18 e 19 settembre e il comitato direttivo sui problemi dell'unità e del funzionamento della Federazione, il 9 e 10 ottobre prossimi».

Richieste UDI per asili-nido

In un documento trasmesso ai gruppi parlamentari e alle Regioni, l'UDI ha chiesto che nei provvedimenti anticongiunturali attualmente all'esame del Parlamento «*sia esplicitamente inserito il rifinanziamento della legge 1044 sul servizio nazionale degli asili nido*». Il provvedimento è oggetto da troppi mesi di temporeggiamenti tanto più inammissibili in quanto nel frattempo — rileva ancora l'UDI — il ministero del Tesoro ha invece deciso lo stanziamento di 71 miliardi a favore dell'ONMI.

Domani assemblea aperta alla Merrell

Domani all'interno dello stabilimento Merrell, la fabbrica chimica di Napoli, occupata dagli 870 lavoratori contro la decisione della società multinazionale di smobilitare l'azienda, avrà luogo una assemblea aperta. Sono in programma due tavole rotonde con la partecipazione di uomini politici, studiosi, economisti, dedicate rispettivamente alla riforma sanitaria e alla politica delle multinazionali. Intanto sempre domani avrà luogo a Roma un incontro fra le parti convocate, dal ministro del Bilancio, Andreotti.

Le ferrovie di fronte a una crisi d'indirizzo

Si stanno creando le condizioni per un nuovo rinvio del piano FS

E' mancato il confronto da cui dovevano scaturire le scelte - Non si tratta di stabilire soltanto stanziamenti e loro durata ma di individuare «indirizzi politici» - I punti qualificanti della prossima vertenza sindacale

Per la riforma dell'azienda

I postelegrafonici si fermano il 19

Esaminati dai sindacati i problemi del personale - Denunciato l'atteggiamento negativo del governo

I 180 mila lavoratori postelegrafonici sciopereranno 24 ore nella giornata di venerdì 19 settembre. La data è stata decisa dal comitato di coordinamento delle federazioni di categoria della CGIL (FIP), della CISL (SILP, SILULAP e SILTS) e della UIL (UILPOST e UILTES) insieme alla segreteria della Federazione CGIL-CISL-UIL nel corso di una riunione dedicata all'approfondimento della vertenza per la riforma dell'azienda, degli investimenti, del nuovo ordinamento e di «alcuni peculiari» problemi del personale postelegrafonico.

La scelta di tale data (l'azione di lotta infatti era stata indetta in un primo momento per il 15 settembre) «è scaturita — dice inoltre un comunicato dei sindacati di categoria — dalla volontà di tenere ben distinta la vertenza dei postelegrafonici sia per la sua specificità sia per la peculiarità del contratto della categoria da ogni e qualsiasi altra vertenza in corso». Come è noto per il 15 settembre è in programma anche uno sciopero di 24 ore dei ferrovieri CGIL-CISL-UIL con inizio alle 21.

Subito dopo lo sciopero, il comitato di coordinamento dei postelegrafonici si riunirà nuovamente per valutare l'andamento della vertenza e, «*nell'ipotesi del perdurare* dell'atteggiamento negativo del governo, — dice sempre la nota — per stabilire un inasprimento dell'azione sindacale nello stesso mese di settembre». I sindacati confederali dei postelegrafonici hanno assicurato l'espletamento «nel giorno dello sciopero, di tutti i servizi essenziali».

E' molto difficile che il Piano pluriennale delle Ferrovie entri in vigore, come previsto, il prossimo primo gennaio. Il progetto definitivo non è pronto e la strada da fare comprende la discussione con le Regioni, tutte interessate direttamente dagli interventi, il confronto con le confederazioni sindacali (nell'ambito della vertenza generale per i trasporti), l'esame del Comitato dei ministri per la programmazione, il dibattito parlamentare per la traduzione in legge. In tre mesi questo si può ancora fare ma l'esperienza mette in dubbio che ne esista la volontà. Già oggi le F.S. lavorano con lo «stralcio» di ciò che doveva essere, da oltre un anno, un vero e proprio Piano. Il tempo disponibile è stato molto; i mutamenti di politica invece risultano marginali.

Per essere efficace il Piano deve intervenire in tempi stretti, non più di cinque anni, con stanziamenti elastici, la cui entità deve corrispondere ad una accresciuta capacità di risolvere i problemi. L'esperienza della direttissima Firenze - Roma, con il costo triplicato e i tempi di attuazione saltati, il problema di Firenze rinviato per anni, deve far riflettere. L'investimento è stato condotto con i criteri privatistici suggeriti fin dall'inizio in notevole misura da un consorzio promosso dal gruppo Fiat. Da lì si è giunti all'appalto a più consorzi i quali, per il fatto di riunire tutti i maggiori interessi spartendo fin dall'inizio la torta, non hanno più motivo di farsi concorrenza. Appalto vero e proprio, nel senso di *gara*, non c'è. Anche la progettazione è passata in gran parte in mani private. E' probabile che, al punto in cui sono le cose, il ministero dei Trasporti vorrà fare una indagine per accertare in che misura i metodi adottati hanno influito sui costi e i tempi di attuazione e, quindi, quanto spreco effettivo ci costi il miraggio di efficienza promesso dai «privatisti».

Gli interessi dei gruppi di potere escludono, in partenza, la razionalità delle scelte: l'emarginazione della ferrovia rispetto alle autostrade appare oggi una scelta irrazionale, ma è stata imposta per due decenni dagli interessi dell'automobile e del cemento, interessi oggi più vivi che mai. Si è cercato persino di far dimenticare, nel frattempo, che le ferrovie furono nazionalizzate proprio perchè i metodi detti «privatistici» le avevano fatte fallire, riproponendo i medesimi metodi ad oltre mezzo secolo di distanza. I risultati sono gli stessi, anzi peggiori, in una fase in cui quei metodi portano alla crisi le stesse imprese private, anche se la nota spese risulta pagata in partenza dal contribuente, senza tante discussioni. Se non vengono mutati i presupposti di questa politica il Piano, sia pure di 10 mila miliardi, non renderà molto all'economia nazionale; e c'è da temerlo quando si legge ogni giorno che il coordinamento strada - rotaia sarebbe una ripartizione tecnica di quote di traffico, da fare a tavolino, anzichè un criterio di gestione che implica confronti politici ed economici con tutti gli interessati, a partire dal piano regionale dei trasporti.

L'industria dei materiali ferroviari, d'altra parte, si è andata *collocando passivamente* alle spalle delle commesse ferroviarie. Non ha mercato estero, manca di ricerca e sviluppo delle tecnologie, non si diversifica in produzioni similari. Colpa dell'Ente di gestione statale EFIM, cui è stato affidato il settore, ma anche della mancanza di verifica politica unitaria a livello di settore che dovrebbe avere il suo centro nel ministero dei Trasporti. Di qui accuse reciproche al posto di una spiegazione effettiva per i ritardi, gli alti costi, la perdita di occupazione, una possibile dipendenza dall'estero per la tecnologia futura dei trasporti che delineano il ripetersi di situazioni note. La crisi di una struttura economica, quale viviamo per l'insieme dell'economia, si presenta qui esemplare in quanto non nasce dal «caos capitalistico» ma dall'indirizzo dato alla gestione del potere pubblico.

Il sindacato fa la sua parte. In testa alle rivendicazioni della vertenza dei ferrovieri troviamo queste richieste:

— il ruolo dell'azienda pubblica e del ferroviere protagonista di un modo di produrre che utilizzi al massimo tutti i mezzi e le risorse;

— gli investimenti per la meccanizzazione, l'automazione, lo sviluppo tecnologico;

— l'ulteriore restringimento delle lavorazioni date in appalto;

— il decentramento aziendale, specie a livello compartimentale;

— l'eliminazione delle prestazioni e dei lavori inutili, poco produttivi, e delle condizioni di lavoro pesanti e nocive alla salute.

— il massimo di sviluppo ed utilizzo della professionalità, anche attraverso il lavoro di gruppo e la mobilità

— il miglioramento degli ambienti di lavoro e l'eliminazione dei fattori di nocività;

— la ristrutturazione delle carriere, eliminando le qualifiche inutili, ricomponendo la professionalità di ciascuna qualifica, assicurando un sufficiente grado di mobilità interna, aggregando i trattamenti economici in un limitato numero di livelli stipendiali;

— onnicomprensività della struttura retributiva, lasciando fuori dello stipendio soltanto poche voci specifiche, quando risultino veramente indispensabili per compensare la differenza di condizioni di lavoro a parità di qualifica e stipendio

Renzo Stefanelli

Minaccia di chiusura per la Lamborghini

Dalla nostra redazione

BOLOGNA, 10.

La Lamborghini auto di S. Agata Bolognese che nei suoi dieci anni di vita ha sfornato le «Miura», le «Espada», le «Urrago», le «Jarama», le «Countach» (costo medio sui 16 milioni, quest'ultima 30 milioni), i bolidi del vacuo prestigio del «miracolo economico», si dibatte nelle sabbie mobili dell'invenduto — un centinaio di esemplari sono in stoccaggio —, dell'insolvenza che supera i due miliardi, della minaccia che un comitato dei creditori chieda il fallimento. La crisi è ormai acutissima, quasi tutti i reparti sono fermi o stanno per arrestarsi; solo il reparto macchine utensili sta ancora lavorando, ne avrà per una ventina di giorni, ma non se ne vede praticamente l'utilità. La cassa integrazione si estende di settimana in settimana. I padroni della fabbrica, gli industriali svizzeri Rossetti (microrologeria) e Leimer (costruzioni stradali), portano gran parte della responsabilità dell'aggravamento della situazione avendo disatteso l'accordo sindacale dell'autunno scorso che prevedeva la riconversione produttiva basata su motori Diesel per applicazioni industriali e marittime. In questa situazione chiara è la posizione dei lavoratori e dei sindacati.

L'obiettivo fondamentale è di salvare la fabbrica, di mantenere il livello occupazionale, di creare le condizioni necessarie per avviare e realizzare completamente il piano di riconversione, nell'ambito della programmazione economica in Emilia-Romagna e nel paese. La scelta del Diesel non è casuale: si pensi che il nostro paese importa motori per un'ottantina di miliardi all'anno.

Queste posizioni sono state ribadite nell'assemblea aperta che si è svolta stamani cui *hanno partecipato* l'assessore regionale Righi, l'assessore provinciale Pirani, i sindaci dell'area che fornisce la manodopera e in cui sono ubicate le fonderie e le altre aziende fornitrici di particolari (Persiceto, Crevalcore, Nonantola, S. Felice sul Panaro, oltre che S. Agata), i rappresentanti delle segreterie provinciali del PCI, PSI, PSDI, DC, PDUP, della Federazione CGIL CISL UIL, della FGCI e del MGS. Da un anno i 315 lavoratori sono in lotta per imporre un preciso piano di riconversione, lotta che ha portato all'accordo a cui abbiamo fatto cenno. Gli impegni sono stati però disattesi.

r. b.

Diritto di sciopero e agitazioni avventuriste

Non è un caso che, proprio mentre ci si avvicina rapidamente all'apertura delle grandi vertenze per il rinnovo dei contratti, alcuni sindacati cosiddetti autonomi, i fascisti della Cisnal, comitati che si autodefiniscono «di base», abbiano promosso irresponsabili e avventuristiche agitazioni che hanno arrecato grave danno alla collettività e agli interessi dei lavoratori.

L'obiettivo di queste organizzazioni e di chi le manovra è duplice. Concentrando tutta l'attenzione esclusivamente sui salari, con richieste palesemente demagogiche, si vuole sconvolgere l'impostazione che i sindacati confederali stanno mettendo a punto per le lotte di autunno. Tale impostazione ha come centro il legame organico tra lotta per l'occupazione e lo sviluppo e rinnovi contrattuali, presuppone che l'azione per una rinnovata politica economica continui si estenda e si rafforzi. Rompere o indebolire questo legame giova solo a quelle forze politiche e del mondo imprenditoriale, che puntano invece alla ripresa di una inflazione galoppante e vogliono creare un clima di tensione, di marasma nel paese per giocare ancora una volta la carta dell'avventura e dello spostamento a destra.

E' in questo quadro che trovano spazio i tentativi di indebolire l'azione e la funzione del sindacato attraverso la limitazione legislativa del diritto di sciopero. Da qui ha preso le mosse infatti una orchestrata campagna contro il diritto di sciopero, campagna che i sindacati, le forze democratiche, il nostro partito sono fermamente decisi a respingere.

Ma ci sono anche persone, senza dubbio in buona fede, le quali ritengono che l'unico modo per evitare che piccoli gruppi irresponsabili e avventuristi provochino la paralisi di settori importanti della pubblica amministrazione sia appunto quello della limitazione legislativa del diritto di sciopero. Essi non solo sottovalutano l'aspetto obiettivamente antidemocratico che simili proposte assumono oggi nel nostro Paese e non solo mostrano d'ignorare che il movimento sindacale, in tutte le sue componenti, si è già pronunciato contro soluzioni del genere; essi non tengono neppure conto di un fatto significativo: che in quei paesi dove il diritto allo sciopero è regolamentato con misure legislative non si sono evitati scioperi «selvaggi» o «spontanei».

Altra dunque è la strada da battere, e utile è perciò il dibattito e la discussione: senza tabù, che non ci sono in questo senso da parte di nessuno, contrariamente a quanto affermava ieri l'ing. Luraghi sul Corriere della sera.

Il diritto di sciopero di tutte le categorie non può essere toccato. Ma si possono studiare, per fare un esempio, le forme di intervento per far fronte alle situazioni che possono determinarsi in settori come quello ospedaliero o quello della nettezza urbana. A questo dibattito i sindacati sono, come è stato dichiarato, disponibili. Dal canto loro i sindacati prospettano la «autoregolamentazione», così come è stato detto nel seminario Cgil, Cisl, Uil tenuto a Ariccia. La «autoregolamentazione», decisa dai sindacati, può anche diventare un eventuale elemento di libera contrattazione fra le parti? Riteniamo che su tali questioni si possa dibattere per andare a scelte positive, che non tocchino — ripetiamo — il diritto di sciopero di nessuna categoria.

Detto questo con chiarezza, non si può eludere la sostanza del problema del corporativismo, che è squisitamente politica. Se non si affrontano i problemi reali, se non si va alle fonti che alimentano certe agitazioni avventuriste, tutti i rimedi non potranno che essere parziali e inadeguati.

In primo luogo bisogna colpire e liquidare gli appoggi diretti e indiretti che sono venuti a gruppi di orientamento ristretto e corporativo. Forze politiche che hanno ricoperto e ricoprono responsabilità di governo, la DC in primo luogo, hanno largamente utilizzato tali organizzazioni per motivi clientelari. Non a caso un sindacato autonomo dei ferrovieri ha pubblicamente minacciato un parlamentare DC di togliergli l'appoggio elettorale. Il sindacalismo dei dirigenti finanziari è diretto da un parlamentare democristiano. Altri solidi appoggi e connivenze vengono offerti da gruppi dell'alta burocrazia.

Significa ciò limitare la libertà di associazione sindacale? Assolutamente no. Significa solo condurre una battaglia politica, legittima e assolutamente necessaria, per isolare gruppi che intendono colpire l'intera collettività per mantenere o assicurarsi privilegi di casta.

C'è quindi molto da fare e, in primo luogo, mettere ordine, riformare e rinnovare la macchina dello Stato, eliminare profonde sperequazioni tra settore e settore, categoria e categoria. Le responsabilità del governo sono ben nette a questo proposito e certi esponenti DC non possono far finta di meravigliarsi di fronte alle spinte corporative e settorialistiche, dopo che la politica del loro partito le ha provocate e favorite.

C'è ampio materiale per discutere in modo serio e responsabile. Solo da un confronto di questo tipo fra tutte le forze sindacali e democratiche possono venire valide indicazioni se veramente si vogliono evitare i pericoli e i danni prodotti da agitazioni avventuriste. Per chi invece persegue l'obiettivo di indebolire il sindacato e la stessa democrazia, la risposta non può che essere di lotta ferma e decisa.

Alessandro Cardulli

Alfa: nuovo confronto

Il confronto tra sindacati e direzione dell'Alfa Romeo, già fissato prima delle ferie, è iniziato ieri sera, presso la sede dell'Intersind. Al centro della riunione sono soprattutto le prospettive produttive del grande complesso dell'auto a partecipazione statale. Sono presenti i responsabili del settore auto della FLM, dirigenti milanesi e napoletani del sindacato, numerosi delegati delle fabbriche.

L'azienda nei giorni scorsi, dopo la massiccia protesta effettuata dai lavoratori — con l'entrata in massa nei capannoni del complesso milanese, per respingere un provvedimento unilaterale di ennesimo ricorso alla cassa integrazione — aveva dichiarato di non prevedere più per questi prossimi mesi, nuove sospensioni, nuove riduzioni produttive

Ma l'intenzione del sindacato è ora quella di verificare fino in fondo questa disponibilità, questi mezzi impegni verbali. Soprattutto si vogliono conoscere — per un confronto concreto — i piani precisi della direzione del gruppo industriale. Occorrono cioè garanzie concrete per l'occupazione, garanzie concrete sul fatto che non si vada a nuove riduzioni produttive, ma anzi si inizi una politica capace di espandere l'occupazione. E per questo occorre procedere sia pure *gradualmente a riconversioni* produttive. Certo questo presuppone un impegno non solo del gruppo Alfa Romeo, ma del governo nel suo insieme

Questo è il senso della lotta intrapresa dai lavoratori del gruppo, puntando, tra l'altro, all'attuazione di precisi accordi che prevedono investimenti nel Mezzogiorno. L'azienda, d'altro canto, insiste molto sulla richiesta di una «mobilità della manodopera». Il sindacato è disposto a discutere, proponendo una «mobilità» che non si risolva in un «nomadismo incontrollato»

L'incontro è stato sospeso poco dopo le 19, e riprenderà oggi, alle 14.30. L'azienda ha chiesto la sospensione per riflettere sulle richieste fatte dal sindacato che riguardano tra l'altro gli investimenti, l'incremento dell'occupazione e la garanzia di non ricorrere alla cassa integrazione fino a parte del 1976

Le risposte fornite dall'azienda sono state considerate dai sindacati deludenti in quanto esse si sono incentrate solo sul problema della mobilità e dei trasferimenti.