

Perché rifiutano gli straordinari al sabato

Gli operai Fiat lanciano un segnale al Mezzogiorno

Sulla risposta degli operai della Fiat Mirafiori alla richiesta di un comando di lavoro straordinario al sabato di produzione del modello «127», in questi giorni è dirompente la polemica. Del picchetto una settimana fa, Giovanni Agnelli non ha saputo dire altro se non che si sarebbe trattato di «autolestionismo» dei lavoratori, aggiungendo che, quando il mercato tira, si deve solo pensare a soddisfare la domanda, e che del resto si avrà tempo di vedere dopo. La direzione della Fiat è ancora intervenuta il 26 ottobre, da un lato, per ribadire che, essendo elevata la richiesta di vetture «127», e dovendo attendere i clienti 60-80 giorni per ricevere l'auto, è necessario produrre subito 4.500 vetture in più; dall'altro lato, per sostenere che «se si faranno straordinari, e se l'azienda riuscirà a consolidare le sue posizioni sul mercato, si potrà procedere a nuove assunzioni». Si è affermato inoltre che non abbiamo capito se il ragionamento fosse da attribuirsi a corso Marconi o alla «Repubblica» — che la Fiat sta chiedendo in sostanza 11.400 giornate-uomo. Se si volesse ottenere lo stesso risultato attraverso nuove assunzioni, bisognerebbe far entrare a Mirafiori 52 nuovi dipendenti. Dunque si occupano i lavoratori di ostacolare gli interessi elementari dell'azienda (far fronte alle variazioni congiunturali di un mercato difficile), e contemporaneamente, di bloccare la tempistica in un bicchier d'acqua.

Le cose non stanno così. La reazione negativa dei sindacati e dei lavoratori alla richiesta di sei sabati lavorativi è innanzitutto un segno che da una cinquantina di anni grande stabilimento italiano di quella «sensibilità» per i problemi dei disoccupati e del Mezzogiorno, che ha ricordato Giorgio Napolitano nella riunione del Comitato Centrale del Pci. E' analoga condanna da gran parte dello schieramento politico, quale la seconda cui, nel quadro di una regressione generale degli investimenti e di accresciute difficoltà di una parte cospicua dell'apparato industriale italiano, si manifestano anche i fatti ben noti. Vi sono un'altra parte, fabbriche e interi settori produttivi in crisi profonda, che minacciano o attenuano sospensioni e licenziamenti; e vi sono nello stesso tempo, aziende e settori che reggono bene che accumulano ordinativi e dove, ormai, le assunzioni nuove assai limitate, cresce la quantità di ore lavorate procapite ben oltre a quanto si potrebbe ottenere dalla riduzione delle assenze alle soglie fisiologiche. Vi sono infine un numero di giovani che non riescono ad entrare in fabbrica, anche quando lo chiedono, e vi sono decine di milioni di ore di lavoro straordinario contabilizzate (dovute al prolungamento dell'orario normale nella stessa azienda) e di ore contabilizzate (fatte in aziende differenti da quella ove il lavoratore è regolarmente assunto).

E' lo stesso sindacato a riconoscere le difficoltà ad intervenire non solo nella foresta ma anche sui fatti ben noti, ma anche sul monte ore straordinario dove esiste un grado di sindacalizzazione medio o alto. L'accettazione o la ricerca del lavoro straordinario ha molti motivi: la pressione esercitata dall'inflazione nonostante l'indicizzazione dei salari, la scarsa qualificazione del lavoro, la riduzione del reddito familiare provocata dal mancato impiego della moglie o del figlio. Di qui proviene anche il rischio di un'ulteriore classe operaia. Ma non ci può essere dubbio sulla necessità di ridurre il ricorso al lavoro straordinario, sia quale scelta individuale del lavoratore per risolvere le sue esigenze di reddito, sia quale linea del padronato (o almeno di una parte del padronato) per evitare cambiamenti strutturali e proseguire secondo le regole del passato.

Proprio di questo si tratta e di questo si intende discutere, anziché di fatti ben noti, e di polemiche. Non si sta, cioè, contendendo sui «principi» della rigidità e della mobilità della forza lavoro, della flessibilità della domanda e dell'offerta di beni di consumo, della forza lavoro, della concorrenza, della produttività, ecc. In questi anni hanno conquistato notevoli quote del mercato nazionale. Si vuole discutere, invece, su come concretamente deve muoversi la forza lavoro nel tempo e nello spazio, su come concretamente si deve corrispondere la produzione ad una più forte domanda congiunturale, contenendo gli effetti della concor-

Si estende la mobilitazione unitaria per un nuovo sviluppo economico

Grandi cortei in Sicilia e Piemonte

Cinquantamila in piazza a Palermo - L'isola ferma per 24 ore - Gli impegni non mantenuti per il Sud - Hanno scioperato novecentomila lavoratori piemontesi dei settori industriali - Anche oggi il picchettaggio a Mirafiori contro gli straordinari

BRINDISI
Tanti giovani assieme agli operai

Dal nostro inviato

BRINDISI — La storia di «Brindisi punto di crisi» è raccontata tutta nel cartello, negli striscioni, negli slogan dei cortei di migliaia di lavoratori, giovani e studenti che hanno paralizzato lo sciopero generale di 4 ore dell'industria. Una storia, ma anche un obiettivo: trasformare il «punto di crisi» in «punto di attacco» per uno sviluppo concreto di questa provincia e del Mezzogiorno.

Qui a Brindisi avrebbe dovuto esserci il polo chimico della Puglia. A conti fatti vi è soltanto una «cattedrale» e una «chiesetta». La «cattedrale» Montedison incentiva a colpi di milioni gli «autolestionamenti» (finora quasi 250), blocca gli investimenti, non paga i crediti accumulati dalle imprese appaltatrici le quali a loro vol-



ta scaricano tutti sui lavoratori licenziandoli (il provvedimento, nell'immediato, incombe su 230 edili e 54 metalmeccanici). Nella «chiesetta Lepetit», che pure nei primi mesi di quest'anno ha incrementato del 12% il suo volume d'affari, si disattendono gli accordi sindacali per la diversificazione della produzione e si ricorre alla cassa integrazione per 229 operai.

L'erosione è lenta, ma si può correre ai ripari prima che si abbatta la mureggiata. «Si deve costruire il molo al porto» — afferma il compagno Di Pietrangeli, segretario della Camera del Lavoro — ma perché i lavori vadano avanti celermente bisogna sconfiggere l'equivoco tra crisi e strumentalizzazione. Qui, ora, c'è soltanto strumentalizzazione». Pochi giorni fa, nel corso di una visita dell'assemblea consortile dell'ASI alle nuove infrastrutture

Dalla nostra redazione
TORINO — Novecentomila lavoratori del Piemonte hanno dimostrato, con una grande giornata di lotta, che tutto il movimento operaio è unito nella battaglia per l'occupazione e non intende lasciare questo compito ai soli lavoratori delle aziende minacciate da licenziamenti. Lo stesso impegno, la stessa consapevolezza hanno dimostrato le migliaia di giovani, studenti, disoccupati, che hanno contribuito alla riuscita delle numerosissime manifestazioni organizzate ieri in varie località della regione.

Le quattro ore di sciopero proclamato dalla Federazione piemontese CGIL, CISL, UIL hanno fatto registrare partecipazioni variabili dall'85 al 100 per cento in tutti i maggiori stabilimenti del gruppo Fiat (Mirafiori, Rivalta Spa Stura, Lingotto, Ferrero, Materfer, Lancia di Torino, Chivasso e Verone) all'Olivetti, all'Indesit, in centinaia di altre fabbriche metalmeccaniche grandi e piccole. La riuscita è stata pressoché totale nelle fabbriche tessili e nell'abbigliamento di Torino, a cominciare da tutte le Facis, e di Novara, dove lo sciopero è stato di otto ore.

Quasi pubblicistica la partecipazione nei grandi complessi della gomma, plastica, chimica, vetro (Pirelli, Michelin, Ceat, Farmitalia, ecc.) nei cantieri edili di centinaia di imprese, tra gli alimentari.

Nella stessa giornata di ieri i sindacati hanno annunciato nuove iniziative per dare continuità alle lotte sull'occupazione che culmineranno nello sciopero nazionale previsto per il 15 novembre. Stanno «saranò» nuovamente picchettate decine di fabbriche torinesi a cominciare dai maggiori stabilimenti Fiat, e cioè quelle dove i padroni rifiutano nuove assunzioni e la applicazione della legge sui giovani mentre tentano di imporre straordinari massicci per fare normale produzione.

Tutto questo a prevedere, che i picchetti odierani saranno soltanto dimostrativi, perché la maggior parte dei lavoratori «comandati» di straordinario resteranno a casa, come già era avvenuto sabato scorso. A Mirafiori, ieri la Fiat ha incaricato i capi di distribuire un tesserino personale a ciascuno degli operai «comandati» per ogni sulle linee della «127». Centinaia di tesserini sono stati strappati oppure restituiti a mazzette intere in direzione.

In una conferenza stampa tenuta ieri è stato annunciato che non solo proseguiranno a Mirafiori i picchettaggi ogni sabato, visto che la Fiat si rifiuta di contrattare organici e assunzioni alla «127» ma d'ora innanzi saranno bloccati anche tutti i trasferimenti interni, perché la Fiat intende «re-orientare» la carriera di Mirafiori una linea della «131» da Rivalta (dove sarà sostituita dalla nuova «138») ed avviare un'altra linea per la «132» diesel ma rifiuta di contrattare con i consigli di fabbrica gli organici relativi ed i programmi produttivi.

Inoltre saranno avviati scioperi articolati in tutti i reparti ove vi sono carenze di organico e strozzature produttive, mentre si chiede una riunione del coordinamento nazionale Fiat FLM per estendere la lotta a tutto il complesso.

Dalla nostra redazione
PALERMO — La Sicilia si è fermata ieri per ventiquattro ore. A Palermo sono confluiti per una imponente manifestazione regionale (che ha fatto registrare la presenza più massiccia, mai avvenuta per uno sciopero regionale nell'isola: oltre cinquantamila persone) le delegazioni di tutte le province. Tre cortei, uno cittadino, che è partito dalla piazza Croce, con in testa le «tute blu» degli operai dei Cantieri Navali, gli altri due, delle delegazioni del resto della Sicilia, che si sono avviati, all'arrivo delle decine di pullman e treni speciali dalla piazza Stazione Centrale e da piazza Tredici vittime, per poi congiungersi in piazza Politeama.

Il fiume di folla ha avuto un attimo di sosta: mentre si concludevano sul palco sudale i comizi dei dirigenti della Federazione unitaria, al le 11, ancora altri cortei, provenienti dalla Sicilia orientale, non avevano potuto raggiungere la piazza, gremita in tutta la sua estensione. Poi si è concesso un momento di tregua, lungo oltre due chilometri, la cui testa ha raggiunto la presidenza della Regione, in piazza Indipendenza, quando gli ultimi, fittissimi «cordoni» non avevano compiuto che i primi metri del percorso.

Alla testa i cantieristi di Palermo issano il loro striscione («Palermo difende il suo Cantiere»), è lo slogan scandito per tutta la durata della manifestazione; poi, gli operai delle aziende regionali; decine di gonfioni dei comuni; il gruppo più folto viene da Agrigento, dove un comitato unitario degli enti locali gestisce assieme ai sindacati la vertenza contro i grandi gruppi e tutti gli altri.

Tra le mille voci, quella di una ragazza che dagli alto parlanti di una «Ape» imbandita con il suono di una lotta (un grande striscione recita: «Lavoro per le giovani donne siciliane»); le centinaia di immagini; la falce e il trattore dipinti sulla grande insegna verde della cooperativa agricola giovani le «Salvatore Carnevale» e i cartelli delle «Leghe» dei giovani disoccupati.

Un loro rappresentante, Salvatore Palazzo, di Palermo, apre significativamente il comizio in piazza Politeama. E ricorda come la legge «295» non abbia visto la mobilitazione adeguata del governo della Regione. Chiama tutti i giovani siciliani alla lotta unitaria con gli operai. Il cui posto di lavoro è minacciato e con le popolazioni.

Pietro Ancona (CGIL) e Sergio D'Antoni (CISL) della Federazione unitaria regionale illustrano i motivi della mobilitazione: uno sciopero contro l'immobilismo della Regione, innanzitutto, ma non per questo un ripiegamento su problematiche localistiche. Anzi, l'opposto: gli obiettivi sono infatti l'attuazione e il rilancio dei contenuti su cui si siglò due anni addietro l'intesa siciliana (che ora la DC, in seguito a scontri interni di impronta clientelare, vorrebbe bloccare); un piano d'emergenza che mobiliti le risorse finanziarie della regione, che avvisi la programmazione regionale e faccia sentire tutto il peso dell'unità autonoma per l'attuazione degli impegni meridionali, ancora disattesi.

Aperti ieri a Pistoia i lavori della conferenza nazionale del Partito

Trasporti e industria, due crisi parallele

La relazione introduttiva di Alessandro Carri - Si esauriscono le commesse legate ai piani delle Ferrovie - Le difficoltà e i riflessi sui livelli occupazionali - Investimenti per il potenziamento e lo svecchiamento dei mezzi

PISTOIA — Che il problema dei trasporti debba essere affrontato con estrema urgenza e in termini nuovi dando preminenza a quelli pubblici è un concetto che si avvertiva a tutti i livelli. Quello dei trasporti è uno di quei campi — ha detto il compagno Vannino Chigi, segretario della Federazione pistoiese, aprendo ieri a Pistoia i lavori della conferenza nazionale del partito sul ruolo dell'industria per una nuova politica dei trasporti — «dove più evidente può presentarsi l'intreccio tra scelte rigorose di politica economica, urgenza del rilancio produttivo e

contributo al definirsi di una convivenza civile più umana».

Mettere ordine significa anche rilanciare i comparti industriali addebiati alla produzione di mezzi e di materiali per il trasporto significa rivitalizzare ed espandere quell'insieme di attività produttive che potremmo opportunamente definire come «economia dei trasporti». Un'esigenza avvertita chiaramente dall'accordo programmatico di luglio e più recentemente nella relazione programmatica e previsionale al bilancio dello Stato in cui si sottolinea — come ha ricordato il com-

pagno Alessandro Carri nella relazione introduttiva della conferenza — che il settore dei trasporti deve essere considerato uno strumento importante per lo sviluppo economico e sociale. Attualmente stanno venendo drammaticamente al pettine i nodi di una politica trentennale distorta e rovinosa dei trasporti. Le conseguenze si avvertono con pesantezza anche nell'industria produttrice di mezzi e materiali per i trasporti, nell'industria produttrice delle costruzioni.

Nelle aziende produttrici di materiale ferroviario, ha detto il compagno Carri, sono in fase di esaurimento le commesse legate ai vari piani nazionali e di interventi straordinari delle FS e già si sta ipotizzando una notevole riduzione dell'attività produttiva e il ricorso alla cassa integrazione per gran parte dei 14 mila addetti del comparto. Una crisi ancora più accentuata si registra nel settore della produzione di autobus.

Non è un caso d'altra parte

V. Colombo discrimina la CGIL

ROMA — Alla critica alla condanna dell'azienda poelettrografica e al gestione degli accordi sindacali il ministro Vitorino Colombo risponde con le ripliche. E' successo ieri nel corso delle relative relazioni tra movimento sindacale e governo».

entrassero i rappresentanti della CGIL, il segretario federale CGIL, Giuseppe De Benedetti, ha detto che con atti come questo si può provocare «un mutamento delle relazioni tra movimento sindacale e governo».

Gli scioperi decisi dai sindacati

Da martedì 8 in lotta i lavoratori delle FS

In agitazione gli autoferrovie, giovedì gli statali

ROMA — I treni si fermeranno martedì 8 novembre dalle 10 alle 12; gli addetti agli impianti fissi delle stazioni scioperano per 24 ore dalle 21 venerdì 11 alla stessa ora di sabato 12; sempre sabato 12 si ferma per 24 ore il personale degli uffici centrali e compartimentali; queste le iniziative di lotta decise dalla segreteria unitaria del Sfl-Cgil, Saur-Cisl e Sli-Uil.

In una dichiarazione alle agenzie di stampa, Sergio Mezzanotte, segretario generale del Sfl-Cgil, ha detto: «Abbiamo ritenuto di dover sostenere anche con lo sciopero le richieste di riforma dell'azienda delle FS, di spianamento della categoria del personale». A proposito delle forme di lotta, Mezzanotte ha sostenuto che le decisioni tengono conto della preoccupazione «di non danneggiare troppo l'utenza: la scelta di effettuare due ore di sciopero in un momento in cui il traffico è meno intenso quando il ministero dei trasporti ha detto che in questo giorno non si danneggiano molto i pendolari».

A proposito del confronto con il governo, il segretario del Sfl-Cgil ha detto che «il tempo che abbiamo rappreso di lotta e di sciopero, la segreteria unitaria della federazione unitaria degli autoferrovie e interregionali ha deciso lo stato di agitazione della categoria. Tempi e modalità delle azioni di sciopero saranno concordati nei prossimi giorni con la segreteria della Federazione CGIL-Cisl-Uil». Il 3 novembre come già annunciato scioperano per il contratto i lavoratori statali. L'astensione sarà di 24 ore.

Per il mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali

La FLM respinge l'impostazione della GEPI sui cantieri navali

Sciopero di due ore l'8 novembre nella cantieristica e nella siderurgia

ROMA — Si è svolto ieri presso la GEPI l'incontro per esaminare le richieste di lavoro produttive e occupazionali nel cantiere in questione. Respungendo fermamente l'impostazione rinfacciaristica della GEPI la FLM promuoverà incontri con le forze politiche, le commissioni parlamentari, le Regioni, gli enti locali per chiedere l'intervento del governo per il mantenimento delle capacità produttive e occupazionali del cantiere.

La FLM infine ha invitato i lavoratori a non considerare l'eventuale comunicazione delle direttori dei cantieri di cui sopra e a presentarsi regolarmente ai cantieri, così come stanno facendo i lavoratori di Montebelluna, Venezia e Palermo.

A Venezia intanto i consigli di fabbrica della Breda, del Snav, dell'Indesit di Montebelluna, della Grandi motori di Trieste, dell'Arsenale triestino San Marco, dell'Italalder e dell'Italcantieri di Trieste e le FLM di Venezia, di Trieste e di Montebelluna hanno deciso

con Gondrand l'U.R.S.S. è vicina

Il nuovo accordo di collaborazione esclusiva tra la S.N.T. FRATELLI GONDRAND e il SOVTRANSAVTO di Mosca, Ente Sovietico per i trasporti camionistici, consente di:

- caricare un camion a Torino, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Trieste, Parma, Bologna, Firenze, Roma e scaricarlo a Mosca, Leningrado, Kiev, Togliatti, Riga, e in qualsiasi altra località dell'URSS ove finora non era possibile
- effettuare trasporti celeri ITALIA/URSS e viceversa a mezzo camion, senza trasporti, sia per partite complete, sia groupages
- trasportare partite di merci con qualsiasi modalità di resa (franco partenza, franco frontiera, franco destinazione)

IL SERVIZIO CELERE CAMIONISTICO GONDRAND/SOVTRANSAVTO È UNA GARANZIA PER GLI ESPORTATORI ITALIANI

con Gondrand le vostre merci per tutta l'U.R.S.S. GONDRAND

SOCIETÀ NAZIONALE DI TRASPORTI FRATELLI GONDRAND S.p.A.
Presente in 70 località italiane, 220 sedi di Gruppo in Europa
Sede Sociale: Milano - Piazza Fidia, 1 - telefono 8088 - telex 37198