

Operai, donne, disoccupati «faccia a faccia» con Bruno Trentin

Alla Fatme la prima assemblea d'autunno

ROMA — Alla Fatme è già «autunno». È iniziato così, con una grande assemblea unitaria nella sala mensa con gli studenti, le donne, i giovani disoccupati, i pensionati, i lavoratori delle fabbriche che «non tirano». Una novità per Roma e un grande passo in avanti per il consiglio di zona che qui «governa» tre quartieri della grande periferia urbana (Appio-Tuscolano-Castellano) e ventimila abitanti e i nuclei di classe operaia della capitale.

Per la prima volta i nuovi soggetti dello scontro politico, il «nuovo movimento», che segnò la sua data di nascita nel novembre dello scorso anno, sono entrati nella più grande fra le più antiche industrie della città per sostenere un «faccia a faccia» di due ore e mezzo con i «garantiti», con la classe operaia occupata e con il sindacato (feri rappresentato da Bruno Trentin).

Non bastano più gli strumenti tradizionali perché è più aspro lo scontro

«E' la prima volta che entrano in una fabbrica — lo dice con emozione Maiorani — a nome degli studenti della zona — e siamo qui per dire, per rivendicare che la scuola non sia più un corpo separato dalla società e dalla fabbrica. I contratti possono dirlo e lo scontro politico, la forbice si stringa». Continua una professoressa del sindacato scuola, Loredana Fralzone: «Sfruttiamo gli spazi di democrazia che anche nella scuola ci siamo conquistati: è proprio vero che fab-

brica e scuola non possono fare un lavoro in comune sull'organizzazione del lavoro?». Sono tutti temi che Trentin riprenderà nelle sue conclusioni parlando proprio dai contratti per chiudere i quali «non bastano più gli strumenti tradizionali perché più aspro è lo scontro di classe, più alta la posta in gioco». Ma è davvero possibile credere che si discuterà delle percentuali di salario o solo dell'orario di lavoro? I segnali, i più diversi, non mancano: dal terrorismo alla vo-

lenza, ma anche i messaggi che provengono dal fronte del moderatismo e della conservazione. «Potremmo fare dei buoni contratti puntando, per esempio, sul salario. Ma saremmo un sindacato che si chiude in difesa, che non risponde alle attese, alle domande politiche che ci pongono i giovani e tutta l'area dell'emarginazione. Quindi: buona amministrazione aspettando tempi migliori o i contratti come strumento — ecco la lezione del '68-'69 — per imporre una svolta com-

pletiva al Paese, come occasione per mutare gli equi rapporti di forza e di potere nella fabbrica e nella società?». Giocare all'attacco, dunque, rimettendo «in moto la macchina del '68 e del '69: quella della democrazia, dell'unità tra i lavoratori e gli altri soggetti che attendono risposte dalla classe operaia e dal sindacato. E' questo fronte che dobbiamo mostrare al padrone anche al tavolo delle trattative dove debbono sedere le Leghe dei disoccupati».

Ma la partita è già aperta e si gioca su più tavoli: schemi Pandolfi, piani di settore, le pensioni, la riforma dello Stato, mentre si preannuncia la «guerra santa» della Confindustria. Un esempio? Trentin cita il nuovo livello di contrattazione sull'orario di lavoro che il sindacato vuole conquistare nelle aziende e nel territorio. Una rivendicazione sulla quale si può rilanciare l'unità non solo di una categoria, ma di tutti i lavoratori e far compiere un salto di qualità al consiglio di zona, alle Leghe dei disoccupati che potranno intervenire, così, sui turni, sulle lavorazioni nocive, sull'organizzazione del lavoro, sulla mobilità da un'occupazione ad un'altra, sui servizi. Questo significa cambiamento, ma non è un processo indolore.

G. F. Mennella

Sardegna isolata dagli autonomi In migliaia bloccati nei porti

Giorni e notti, e sotto la pioggia, a Civitavecchia in attesa di imbarcarsi sui traghetti - Atteggiamento irresponsabile dei dirigenti della Federmar e della Cisl che minaccia agitazioni selvagge anche nello stretto di Messina e nelle FS



ROMA — Da ormai quattro giorni è praticamente impossibile (se non con l'aereo) raggiungere la Sardegna e dall'Isola il continente. Gli «autonomi» di quel sindacato (poche centinaia di aderenti) di recente costituzione che si chiama Federmar, aderente alla Cisl, hanno bloccato nei porti di Civitavecchia, Genova, Napoli, Palermo, Olbia, Cagliari i traghetti della Tirrenia che assicurano il collegamento con la Sardegna e la Sicilia. Anche i traghetti delle FS sono bloccati per lo sciopero degli autonomi Fisafs, pur aderenti alla Cisl. Migliaia di persone sono in attesa nei vari scali. A centinaia sono costrette — nonostante i ricoveri di fortuna allestiti, per esempio, a Civitavecchia dalla capitaneria di porto — a trascorrere notti all'addormentata e da quasi due giorni, sotto una pioggia battente che ha investito tutto il litorale tirrenico, numerosi sono i bambini in tenera età, gli anziani. E nel corso della notte sono giunti a Civitavecchia altre centinaia di persone per cercare di imbarcarsi, mentre gli «autonomi» hanno annunciato

altre 24 ore di sciopero. In attesa di imbarco anche molti camion TIR, alcuni dei quali trasportano C'è fra la gente bloccata (ma forse sarebbe più esatto dire «sequestrata») nei punti di imbarco da e per la Sardegna, tensione, rabbia. Impossibile infatti comprendere o trovare un minimo di legittimazione al comportamento degli «autonomi». Lo sciopero, la lotta sindacale non possono, anche ammesso che siano sorretti anche da motivazioni giuste, trarsi in atti di prevaricazione nei confronti della maggioranza della categoria e, come nel caso specifico, in rappresentanza nei confronti di altri cittadini, lavoratori in prevalenza, colpevoli soltanto di aver necessità, senza alcun altro mezzo disponibile, di raggiungere o di lasciare la Sardegna. I dirigenti della Federmar respingono l'accusa di «irresponsabili» loro rivolta. Ma è responsabile il loro comportamento? Dicono di voler riaprire la trattativa contrattuale non riconciliandosi nella intesa sottoscritta dai sindacati federali dei marittimi (e approvata dalla

stragrande maggioranza della categoria) e da loro stessi in un primo momento accettata. Ma qualcosa non quadra in tutto il loro comportamento. Proprio ieri gli «autonomi» (aderenti alla Cisl) dei traghetti delle FS in servizio sullo stretto di Messina hanno preannunciato pesanti agitazioni per domani (due ore di sciopero per ciascun turno) e per giovedì 12 ottobre (21 ore di astensione dal lavoro) rivendicando un «parallelismo con le omogenee categorie marittime», con un trattamento cioè di cui sono insoddisfatti e per questo scioperano, i loro colleghi della Federmar. C'è da chiedersi piuttosto qual è il disegno reale degli «autonomi» della Cisl, tenendo conto che anche la Fisafs (ferrovieri) ha seguito la stessa strada e ora si appresta a nuove agitazioni che dovrebbero sconvolgere il servizio ferroviario: l'intenzione è quella di proclamare uno sciopero di 24 ore dei macchinisti e del personale viaggiante per il 10 ottobre e agitazioni articolate per la settimana successiva.

Pirelli: controproposte ai 9 sabati lavorativi

Il gruppo della gomma ha richiesto un massiccio ricorso allo straordinario - Il rifiuto del consiglio di fabbrica

MILANO — La richiesta è stata avanzata nel giorno scorsi dalla direzione della Pirelli Biccoca al consiglio di fabbrica, come se si trattasse di un problema di ordinaria amministrazione. L'azienda, hanno detto in breve i dirigenti dello stabilimento, ha bisogno di nove sabati lavorativi in aggiunta all'orario contrattuale per far fronte a impreviste commesse venute soprattutto da alcuni paesi del Terzo Mondo. Il magazzino, pressoché svuotato, non consente di recuperare scorte sufficienti. Di qui la domanda di straordinario per 1.200 operai del settore di produzione dei pneumatici pesanti, da effettuarsi per nove sabati su tre turni, dal sabato alle 6 del mattino di domenica.

La questione, secondo la Pirelli, doveva rimanere circoscritta allo stabilimento della Biccoca. Diventerà invece un problema nazionale e di gruppo. Così ha deciso il consiglio di fabbrica della Pirelli Biccoca. Lo diventerà perché i delegati del gruppo hanno espresso una netta opposizione a questa richiesta, argomentando questa posizione, ammettendo cosa c'è dietro la domanda dei nove sabati di straordinario e tirando la conclusione che non di un problema di ordinaria amministrazione si tratta, ma di un problema di politica di fabbrica. La richiesta della Pirelli dicevano, è motivata con un'improvvisa ondata di ordini: si tratterebbe di circa 25 mila coperture, il 6 per cento della produzione annua azienda, destinate all'Irak, all'Iran, ad altri paesi emergenti e all'USA, per il rinnovo del parco dei mezzi pubblici di New York. La realtà del gruppo, così come delineata nel rapporto redatto recentemente sottoscrit-

La segreteria unitaria discute le prossime iniziative di lotta

Giovedì e venerdì il direttivo - La UIL propone uno sciopero dell'industria a dicembre

ROMA — CGIL, CISL, UIL stanno preparando la riunione del prossimo comitato direttivo, indetta per giovedì e venerdì. Sarà un appuntamento importante perché si tratta non solo di fare il punto sulla situazione sindacale, ma di aprire il prossimo anno contrattuale. Molti i temi sul tappeto: la verifica del confronto con il governo; il giudizio sul primo incontro con la Confindustria, in vista del prossimo abboccamento il 9; la definizione dell'ipotesi di autogestione dello sciopero sul quale si è svolta la consultazione con le categorie; il varo della vertenza complessiva del pubblico impiego. Le varie questioni saranno affrontate da Roberto Ronchi nella relazione introduttiva. Per discutere le linee essen-

Gli investimenti nei trasporti un volano per il Sud

Dal nostro inviato NAPOLI — La legge che stanziava 1.650 miliardi per l'acquisto di materiale di trazione e rotabile per le ferrovie parla chiaro: il 45 per cento deve essere destinato al Mezzogiorno. A questa precisazione voluta dal Parlamento devono attenersi l'azienda FS e il ministero dei Trasporti nella assegnazione delle commesse (da sottoporre anch'esse a controllo parlamentare).

Il pericolo che, come già è avvenuto in passato, si possano esercitare «diramamenti» verso le industrie del Nord, è sempre presente, ma deve essere scongiurato. Aiuti investimenti previsti devono tradursi in un volano per la ripresa produttiva e occupazionale. Perché ciò avvenga — hanno sottolineato i comunisti delle aziende produttrici di materiale rotabile, delle ferrovie, dirigenti sindacali e di partito nella conferenza della Fiera del Mediterraneo a Napoli — è indispensabile la completa e sollecita applicazione della legge. Il Mezzogiorno dispone di una struttura industriale di settore in condizioni di rispon-

dero allo sforzo produttivo richiesto dalla legge per i prossimi due anni. Nel Sud è infatti concentrata una percentuale notevole delle aziende di materiale rotabile. Le più consistenti sono quelle a capitale pubblico (Efim e Iri) che proprio nel Meridione contano il 68 per cento dei dipendenti. Ora lavorano all'incirca al 40 per cento delle loro potenzialità, mentre il resto (Ismo di Messina, Safer di Napoli) si minacciano in giustificati ricorsi alla cassa integrazione e licenziamenti. L'assegnazione delle commesse (si tratta dello stanziamento — lo ha ricordato il compagno Libertini nelle conclusioni — più consistente degli ultimi anni) deve perciò essere qualcosa di più della «boccata d'ossigeno» per sopravvivere. Deve invece essere l'occasione per l'avvio di una politica di programmazione settoriale, di rinnovo e ristrutturazione degli impianti, per la creazione di sistemi integrati produttivi che consentano, in un regime di

quando direttamente in questi enti locali che Regioni. Il piano integrativo per il materiale rotabile non può che essere una tessera di un moderno, efficiente, economico servizio di trasporto ferroviario. La stessa politica di trasporti presenti, i compagni Carri e Libertini, gli operai della Materfer. Il governo — hanno detto — deve presentare subito il disegno di legge per la riforma dell'azienda FS e quello per il finanziamento della prima parte del piano triennale per gli impianti fissi per un ammontare di 4500 miliardi (1450 per il Sud), due mila di quali da finanziare con il piano triennale. Occorre, in sostanza, definire una precisa politica dei trasporti. Un'occasione prossima di confronto e per importanti decisioni sarà la conferenza nazionale dei Trasporti (Roma, 11-14 ottobre). In quella sede il governo dovrà, nel rispetto della linea concordata dalla maggioranza, indicare con precisione la ripartizione delle risorse e della spesa pubblica e sciogliere le riserve che bloccano importanti provvedimenti elaborati in Parlamento. Ilio Gioffredi

Altri tre operai ustionati alla FIAT

E' la terza volta in un mese — Spruzzi di acciaio fuso sui lavoratori — Conseguenze non gravi grazie alle nuove misure di sicurezza

Dalla nostra redazione TORINO — Per la terza volta in un mese, un gruppo di operai è stato investito da getti di acciaio fuso alla Fiat Ferrerie di Torino. Tre lavoratori hanno riportato ustioni diffuse in varie parti del corpo, ma, per fortuna, nessuno di loro versa in condizioni preoccupanti. Il nuovo incidente si è verificato nel primo pomeriggio di ieri nella seconda acciaieria elettrica delle Ferrerie, sul medesimo palco di colata e quasi nello stesso punto dove un mese fa il capofesso Eugenio Blandino era morto carbonizzato da una massa di metallo liquido a 1.800 gradi ed altri due operai avevano riportato gravissime ustioni. Questa volta, però, le protezioni fatte in-

stallate dai lavoratori hanno trattenuto la massa dell'acciaio e solo alcuni schizzi hanno raggiunto gli operai. Già in un'altra occasione, il 13 settembre alla prima acciaieria elettrica delle Ferrerie, le nuove protezioni avevano funzionato, limitando la gravità delle ustioni riportate da quattro operai investiti da getti di acciaio. Due dei lavoratori sono stati portati al centro ospedaliero del CIO, dove sono stati dimessi dopo le prime cure; il capofesso Dionigi Battello, di 44 anni, è stato giudicato guaribile in venti giorni. L'operaio Nunzio Ratti in quindici giorni. Il terzo lavoratore, Michele Rainieri, è stato semplicemente medicato nell'infermeria di stabilimento.

Si possono costruire macchine meno pericolose?

Dalla nostra redazione MILANO — Che di lavoro si muore ancora la cronaca lo ricorda pressoché ogni giorno. E' accaduto duemilaquattrocento volte nel 1976. 69.400 sono stati i casi di invalidità permanente da infortunio nello stesso anno, secondo i dati dell'Inail. Qualche giorno fa, in un quartiere tra i più popolosi di Genova, è scoppiata un'altra piccola Seveso: la conceria Boccardo ha ucciso quattro persone e ne ha intossicato centinaia. Nel maggio scorso, durante la manifestazione nazionale dei lavoratori chimici cui partecipò Luciano Lama, un operaio della Montedison di Castellanza (dove da anni si combatte la battaglia della salute in fabbrica) disse, in proposito: «quando scoppia il "caso" se ne parla per un po', si fanno lotte, poi tutto tende a ricomporsi: fino al caso successivo. Di una cosa si parla poco: di chi progetta e costruisce gli impianti. A costoro della salute di chi ci lavora non importa niente». Vediamo ancora le cifre fornite dall'Inail. Tra i cosiddetti «agenti» degli infortuni al primo posto vengono collocati «materiali, sostanze e radiazioni» (27,4 per cento), al secondo l'ambiente di lavoro (22,4 per cento), infine le macchine (13,9 per cento),

ficientemente attendibile. Il primo, più diffuso, è del tipo «classico». Dice, grosso modo: d'accordo, cerchiamo di superare il «paleo-capitalista» che è in noi, per il profitto è il profitto e noi da quello parliamo: diceva come dobbiamo costruire le nostre macchine per evitare che finiamo in galera, punto e basta. Il secondo invece (quello ad esempio dell'ingegner Palmaro: «il punto da cui dobbiamo partire è la salute») dà un peso maggiore alla vita umana e agli aspetti sociali, nega che se ne debba fare un problema di costi economici «tout court». Che pure, come ricordava un altro dirigente di una grande industria, sono alti: qualcosa come 500.000 miliardi l'anno. Tutti, comunque, nessuna voce esclusa, hanno riconosciuto la necessità di «prevenire» le cause di incidente sul lavoro anziché medicar poi, ammesso che sia possibile, a cose fatte. Le grandi battaglie del '67-'68-'69 contro la nocività in fabbrica — ha detto l'ing. Palmaro — sono state una «grossa realtà» che ha cambiato sostanzialmente le cose: l'istituzione delle commissioni ambiente, l'articolo dello statuto dei lavoratori che dà loro la possibilità di chiedere e ottenere controlli nell'am-

La Massey Ferguson annuncia 4 mila licenziamenti in Europa

Dal nostro corrispondente LATINA — Novemila licenziamenti nel mondo di cui 4 mila in Europa nel gruppo della Massey Ferguson, importante multinazionale canadese che produce trattori e pale meccaniche per l'agricoltura e l'edilizia. Quattro sono gli stabilimenti in Italia: Aprilia, Reggio Emilia, Como e Ravenna con 3 mila operai e con una produzione del 20 per cento per l'intero e il resto per l'Europa. Questa drastica riduzione di personale, secondo mister Ray, capo delegato dell'industria canadese, è da ricercarsi in una crisi di mercato dell'edilizia che ha in-

vestito varie parti del mondo. Intanto, però, non ha avuto azione di gonfiata, vi è il tentativo di andare in altre nazioni come il Marocco dove il costo del lavoro è più basso. Comunque tutto ciò riflette incertezze ed esitazioni nella politica industriale della fabbrica di Aprilia e l'avvio di un confronto con gli enti locali e regionali, i partiti e le Commissioni parlamentari Industria sulla preoccupante situazione venutasi a creare alla Massey Ferguson. Un'assemblea si svolgerà nelle prossime settimane nella Repubblica Federale tedesca con i sindacati europei.

L'EUROPEO EDIZIONE SPECIALE La morte del Papa I SUOI 33 GIORNI La storia, i personaggi e i documenti di questo pontificato L'EUROPEO più fatti - più immagini