Gli «autonomi» minacciano per martedì una pioggia di scioperi nei trasporti

Da Civitavecchia ieri hanno preso il mare tre navi per la Sardegna - Introvabili i marittimi precettati - Dalle 6 del mattino del giorno 10 si fermano per 24 ore i ferrovieri della Fisafs - La Federmar in due mesi ha proclamato oltre duecento ore di astensione dal lavoro nella « Tirrenia »

CIVITAVECCHIA — Un momento della protesta contro il provvedimento di precettazione

ROMA — I sindacati « autonomi » dei trasporti minacciano azioni di sciopero a partire dal 10 ottobre se non saranno assicurati « *concreti provvedimenti e garanzie* » dopo il decreto di precettazione voluto martedì dal governo contro i marittimi della Federmar-Cisal che da cinque giorni bloccavano i trasporti con la Sardegna.

Il 10 ottobre è la giornata nella quale i ferrovieri « autonomi » della Fisafs scenderanno in sciopero per 24 ore (dalle 6 del mattino) protestando così contro l'accordo contrattuale già raggiunto il 3 agosto e in corso di perfezionamento. Anche gli assistenti di volo aderenti all'« autonoma » Anpav sono sul « piede di guerra »: non si conosce la data ma sul trasporto aereo pendono 48 ore di sciopero consecutive. L'Anpav si è *premurata* soltanto di far sapere agli utenti che il preavviso sarà minimo.

A Civitavecchia ieri la situazione si era sbloccata solo in parte: il clima di tensione si è comunque allentato. La Federmar-Cisal ha respinto la precettazione e i marittimi interessati si sono resi irreperibili. Dopo il traghetto « Tirsus » delle Ferrovie, nella mattinata aveva preso il mare il « Gallura » (anche esso delle FS) e alle 13 l'« Hermea ». Nelle stazioni e sulle banchine sono ancora fermi 240 carri ferroviari e 40 automezzi con merci deperibili e bestiame vivo. In mattinata un comitato di base dei marittimi aderenti a Cgil-Cisl-Uil (impiegati della Tirrenia) ha indetto lo sciopero per « *protesta contro la precettazione* » perché questa rappresenta « *soltanto l'inizio di un preciso disegno di involuzione autoritaria e reazionaria gravemente lesiva delle nostre libertà costituzionali tutte, di cui il diritto di sciopero è solo un aspetto* ». Il comitato di base non lesina critiche agli organi di informazione per il modo in cui trattano la vicenda e ai sindacati confederali accusati di trascurare « *le espressioni della base* ».

A complicare la situazione si è aggiunto anche il maltempo: pioggia e mare grosso hanno da una parte reso ancora più precaria la situazione dei passeggeri e dall'altra compromesso la possibilità che un altro traghetto prendesse il mare. Nel primo pomeriggio la Capitaneria di porto ha deciso di far uscire dal parcheggio delle Ferrovie dello Stato i passeggeri che vi sostavano e ha fatto chiudere gli ingressi sorvegliati ora da polizia e carabinieri

Per l'intera giornata di ieri governo e ministeri della Marina mercantile e dei Trasporti hanno taciuto. L'unico atto pubblico compiuto da una settimana a questa parte è stato l'ordine di precettazione dei marittimi. Per quanto è dato di sapere, nessun tentativo è stato compiuto per trovare un'altra strada capace di liberare la Sardegna dall'isolamento e di comporre la vertenza. Il presidente della commissione Trasporti della Camera, Libertini, aveva indicato quella dell'utilizzo dei lavoratori aderenti alle Confederazioni. Si ha l'impressione che il governo giochi su più tavoli: alla Federazione marinara Cgil-Cisl-Uil si assicura che il contratto firmato il 25 luglio (approvato dai 50 mila marittimi) non si tocca, dall'altra invece si aprono trattative con gli « autonomi » facendo balenare, evidentemente, l'ipotesi che « *qualcosa si può fare* ».

Le conseguenze di quest'atteggiamento le stanno scontando le migliaia di passeggeri bloccati nei porti del continente e delle isole e un'intera regione colpita nelle sue attività economiche e nella sua immagine turistica.

Ma cos'è poi questa Federmar-Cisal? Ecco una breve scheda: organizza non più di 300-400 marittimi ed è presente soltanto nella Tirrenia. E' nata agli inizi di quest'anno da una scissione della Uilmarittimi. Alla ribalta son venuti poco più di due mesi fa: da luglio hanno attuato oltre duecento ore di sciopero e provocato due precettazioni. La Federmar, ammessa alle trattative ai primi di luglio quando cioè l'accordo era quasi in porto, chiede — ora che la firma definitiva al contratto è stata apposta — la revisione della parte economica e il mantenimento della cassa di previdenza nazionale: su questo ultimo punto il governo si era impegnato a presentare un disegno di legge.

Sulla vicenda si è espressa ieri la Federazione unitaria dei ferrovieri anche in rapporto allo sciopero degli « autonomi » della Fisafs parlando di « *un disegno repressivo e antisindacale* ».

g. f. m.

Presidiata per 3 giorni l'Assolombarda

MILANO — Da ieri e per tre giorni consecutivi, i metalmeccanici milanesi delle fabbriche in crisi presidiano la sede dell'Associazione industriale lombarda. Una grande gru sostiene, all'altezza circa di un quarto piano, uno striscione del FLM con la parola d'ordine della manifestazione: « Tre giorni in piazza per il lavoro ».

L'iniziativa è stata decisa dalla FLM dopo la « risposta negativa dell'Assolombarda sulla vertenza territoriale aperta con le diverse associazioni imprenditoriali ».

Si apre oggi il Direttivo con due ipotesi sull'orario

ROMA — Comincerà oggi in un albergo romano il direttivo della Federazione unitaria con una relazione di Roberto Romei a nome della segreteria. La riunione di ieri sera ha permesso al « vertice » CGIL, CISL, UIL di sbloccare la discussione sull'orario di lavoro e le lotte. Sul primo punto si è scelto di presentare due ipotesi alternative; toccherà poi al dibattito affrontare più da vicino e più concretamente la questione.

Anche tra i metalmeccanici, la cui segreteria si è riunita di nuovo ieri, sembra che non si riesca ad andare molto più in là dell'intesa sul metodo realizzata una settimana fa; resta aperta la definizione concreta dei settori in cui è possibile ridurre l'orario e sulle strade da seguire.

La Cisl che in tutti questi mesi ha portato la questione dell'orario al centro dell'attenzione, proponendo che nei prossimi contratti si prevedano riduzioni per tutti di circa due ore, sembra orientata a insistere sul principio della riduzione, ma con qualche disponibilità a discuterne i tempi e i modi e di muoversi nella linea di una articolazione. In questo senso si muove una intervista che Carniti ha rilasciato al *Corriere della Sera*: « *Occorre legare la riduzione dell'orario e della diversa ripartizione del lavoro* — sostiene il segretario della Cisl — *al mantenimento o, preferibilmente, all'accrescimento del livello complessivo di utilizzazione degli impianti. Questo significa che è con i contratti nazionali che si debbono realizzare le riduzioni, ma è in sede aziendale che si devono gestire i tempi e le modalità di attuazione* ». Comunque, la verifica avverrà nel dibattito oggi e domani.

Sulle forme di lotta sembra che si sia avviato un certo chiarimento. La CGIL ha insistito perché si avvii un vasto movimento che parta e coinvolga in modo massiccio il Mezzogiorno e i settori in crisi e si agganci ai piani di settore, con proposte e obiettivi molto precisi e ben delineati. Questo orientamento è emerso anche da una riunione dei dirigenti regionali tenutasi ieri pomeriggio.

Per la UIL Ravenna, in un'intervista rilasciata ieri alla « *Gazzetta del popolo* », spiega la proposta della sua confederazione: « *Non si tratta di uno sciopero generale. La UIL ha proposto uno sciopero dell'industria e delle regioni meridionali. Cominceremo con gli scioperi articolati per settori e zone meridionali più colpiti dalla crisi, poi passeremo al momento unificante che noi abbiamo indicativamente fissato per i primi di dicembre* ». In sostanza, al di là di ogni altra valutazione, l'insieme del sindacato pare disposto a rilanciare le lotte. La questione è di seguire bene come e per raggiungere quali obiettivi concreti. Da molto tempo si parla di un movimento articolato nel territorio e nei settori industriali, ma finora si è stentato a farlo nascere. Ora, partire già con idee di fissare fra due mesi un'iniziativa generale sembra a molti dentro il sindacato un po' una fuga in avanti.

Si tratta di vedere concretamente, invece, come si può mettere in moto subito, perché ora c'è bisogno di una forte pressione sul governo per battere resistenze conservatrici, per realizzare alcuni impegni raggiunti, per modificare impostazioni di politica economica e industriale ritenute errate o pericolose.

Il padronato, poi, va incalzato soprattutto sulle questioni della mobilità, dell'occupazione, sul rifiuto della legge per i giovani, sulle sue scelte di investimento. L'iniziativa presa ieri dalla FLM milanese nei confronti dell'Assolombarda può essere un segnale positivo in tal senso.

Il tesseramento mostra sintomi di sfiducia

Alfa: il malessere in fabbrica da dove nasce?

Dalla nostra redazione

MILANO — E' vero, come scrivono alcuni giornali, che quest'anno all'Alfa Romeo di Arese piovono disdette al tesseramento sindacale in numero molto maggiore rispetto agli anni scorsi? Cominciamo con l'esaminare le cifre. Dal primo gennaio al 30 settembre sono stati 340 i lavoratori, operai e impiegati, che hanno restituito la tessera. Nello stesso periodo 628 operai e 64 impiegati hanno chiesto, per la prima volta, l'iscrizione. Per dare un significato concreto a questi numeri, che, presi a sé, possono dire molto poco, è necessario avere presente anche la consistenza dei licenziamenti e delle nuove assunzioni: quelli sono stati 339 nei nove mesi, queste 425. Manca per ora una verifica precisa dell'incidenza che può aver avuto questo fattore. Quello che si può dire è che dei 339 che se ne sono andati molti erano anziani operai da anni sindacalizzati e dunque tutte tessere da contabilizzare tra le perdite, mentre i 425 nuovi venuti, in buona parte provengono da altre categorie e si dovrà attendere la fine dell'anno, quando scade la validità dei precedenti tesseramenti, per conoscere in che misura sono sindacalizzati e se intendono restarlo.

Come termine di riferimento possono valere i dati del '77, anche questi da prendersi con le stesse cautele e essendo avvertiti del fatto che non sempre sono identiche le variabili che possono modificare le valutazioni. L'anno scorso dunque le disdette sono state, nei dodici mesi, 310, le dimissioni 560 e le nuove assunzioni 1026.

Che conclusione trarre da questo raffronto? L'aumento del numero delle disdette è un fatto indiscutibile (310 in un anno nel '77, 340 in nove mesi quest'anno), ma è anche vero che, comunque, ci si avvia ad un saldo complessivo sempre positivo. In ogni caso quegli elementi per il momento di difficile valutazione, dei quali si diceva prima, sconsigliano giudizi affrettati.

Resta il fatto, però, che un peggioramento sembra esserci stato. Rientra in variazioni che vanno considerate come fisiologiche? E' un campanello d'allarme? Se i numeri non possono ancora dare una risposta esauriente, qualcosa si può comunque sapere interrogando chi nella fabbrica vive.

Dice il compagno Marras, dell'esecutivo del consiglio di fabbrica: « Novità ce ne sono, questo è certo. Negli anni scorsi una disdetta era in genere preceduta da una furiosa litigata. Un lavoratore veniva da me per sottopormi un problema, io gli dicevo che per il suo caso non si poteva fare niente, si finiva con l'urlare e lui, alla fine arrabbiatissimo, mi restituiva la tessera. Le defezioni erano tutte di questo tipo: incomprensioni con i propri delegati o con i dirigenti di fabbrica per ragioni specifiche, personali. Oggi vengono da me con la disdetta in tasca, già compilata, non mi lasciano neppure parlare ». E c'è un altro fatto, aggiunge. Prima erano i giovani, più facili agli entusiasmi come alle delusioni, a rappresentare il grosso; oggi vi sono anche lavoratori con 15 o 16 anni di anzianità. Operai del terzo livello, quello delle catene, da anni sempre inchiodati allo stesso lavoro. Molti hanno seguito corsi di riqualificazione senza trarne nessun vantaggio. Non intravedono più sbocchi e perdono la fiducia.

Una partita tutta da giocare

Insomma, dice Marras, prima avevamo di fronte una somma di casi singoli, ora un fenomeno che tende ad assumere dimensioni di gruppo, che « pesca » dentro un certo clima politico che va diffondendosi. Affiora e viene così in primo piano il discorso sul malessere operaio, sui limiti che ha incontrato l'adesione alla linea dell'EUR, sulle difficoltà e i contrasti che minano quell'unità di orientamento e di azione delle diverse componenti del sindacato che per molti anni ha costituito, al di là di ogni momentaneo dissenso, un motivo di fiducia per tutti.

« Una delle novità sta proprio qui — dice Ricotti, anche lui dell'esecutivo del consiglio di fabbrica —. I dissensi, le riserve sulla linea generale del sindacato, nella pratica quotidiana, si esprimono poi così: ogni caso di malcontento viene sfruttato, enfatizzato, ci si costruisce intorno una cassa di risonanza. Se si considera che tutto questo accade dentro un clima generale di confusione, di disorientamento, che viene alimentato da più parti e che trova anche in una diminuita partecipazione dei lavoratori un facile terreno di coltura, si avrà il senso dei guasti che una azione del genere può provocare ».

Ci sono seri motivi di allarme allora, che l'andamento del tesseramento non mette ancora nel giusto rilievo? E' vero, come qualcuno dice, che mentre « i generali a Roma preparano i piani per le battaglie d'autunno, lo stato dell'esercito peggiora »? Per Marras è vero. Lo scollamento tra iniziativa dei vertici e partecipazione della base operaia — dice — è stato, in troppi casi, una realtà inconfutabile. « Per preparare l'assemblea dell'EUR c'è stata lotta dura. Ma abbiamo fatto due assemblee generali e decine di riunioni di reparto. I lavoratori sapevano su cosa si discuteva, quali erano le alternative. Per le pensioni, per l'equo canone, per il ticket sui medicinali, e sono alcuni esempi, non si è fatto altrettanto ». Insomma, conclude Ricotti, « non si può a lungo gestire i consensi su scelte già fatte, anche se sono scelte giuste ».

Un quadro davvero poco tranquillizzante, pure se, avverte Ricotti, « la partita è tutta da giocare e si può vincere, se sapremo correggere gli errori ». Bisogna poi — è un altro avvertimento — non cadere nelle semplificazioni, saper cogliere le distinzioni. E' certo, ad esempio, per tornare alla disdetta delle tessere, che il cuore del malessere è dentro la fascia impiegatizia. E' qui che le dimissioni collettive sono state di maggior ampiezza, che qualcuno si è preso addirittura la briga di fare stampare dei moduli per la disdetta

Edoardo Gardumi

Raggiunto l'accordo per le MCM di Angri

Revocate le sospensioni si passa alla cassa integrazione a rotazione - L'Eni si impegna per attività sostitutive - Scioperi nel Salernitano e a Roma

ROMA — Nel tardo pomeriggio di ieri è stata raggiunta al ministero delle Partecipazioni statali un'intesa per le MCM (Manifatture cotoniere meridionali) di Angri. L'Eni-Data (la ex Tescon) rappresentata dall'Asap si è impegnata a creare nel Nocerino le attività sostitutive in cui possano trovare lavoro i dipendenti considerati in soprannumero nei piani di ristrutturazione della MCM. Il numero, oggi previsto in 43, sarà meglio precisato, assieme al tipo di attività sostitutive e all'attuazione dei piani di ristrutturazione, negli incontri dei sindacati con l'Asap che inizieranno martedì prossimo.

Nel frattempo viene revocata la sospensione dei lavoratori considerati in soprannumero e sarà applicata la cassa integrazione a rotazione. L'accordo riguarda anche i lavoratori dell'Intesa, azienda d'abbigliamento, di Nocera, pure dell'Eni che minacciava la sospensione di 29 lavoratori. L'Asap ha confermato inoltre l'impegno dell'Eni a ristrutturare le aziende in conformità con gli accordi raggiunti con la conclusione della vertenza di gruppo.

All'accordo si è giunti al termine di una giornata di tensione che ha visto i lavoratori delle MCM e dell'Intesa protagonisti di una ferma azione sindacale. Mentre i dipendenti delle MCM di Angri occupavano lo stabilimento per protestare contro le sospensioni, i lavoratori tessili delle aziende a partecipazione statale del settore, scendevano in sciopero in tutta la provincia di Salerno.

In mattinata una folta delegazione di lavoratori si era recata presso la sede della direzione Eni a Roma presidiando la mensa per sollecitare un incontro con i dirigenti dell'Ente. I dipendenti della direzione Eni e dell'Eni-Data scendevano in sciopero di solidarietà con i lavoratori delle aziende tessili del Nocerino dalle 11 alle 17. In un comunicato denunciavano come il posto di lavoro nelle MCM e nelle altre aziende del settore fosse minacciato soprattutto dalla « incapacità » del gruppo dirigente dell'Ente di « gestire le risorse messe a disposizione dalla comunità per lo sviluppo del Meridione ». Successivamente si univano nella sala mensa con i lavoratori delle meridionali, assieme ai quali invitavano la dirigenza dell'Eni « a dare quelle risposte che ad essa competono per la soluzione, in particolare, dei drammatici problemi del Mezzogiorno ».

Sempre ieri le cellule del PCI delle MCM di Angri, Nocera e Fratte, dell'Eni, dell'Agip, dell'Eni-Data e della Comerit, prendevano posizione sulla grave situazione determinatasi nelle aziende del settore, denunciando le gravi responsabilità della dirigenza dell'Ente. In particolare nel documento si sottolinea « la recente presa di posizione del PCI in Parlamento volta a subordinare l'aumento del fondo di dotazione richiesto dall'Eni all'esame delle Camere per accertare la validità dei piani presentati dal gruppo con l'impegno, nel frattempo, a garantire i livelli di occupazione esistenti »; la necessità di evitare ogni « soluzione di tipo clientelare » come già è avvenuto in passato.

Una «terapia d'urto» per i porti

Le indicazioni della conferenza dei comunisti del settore - Necessaria la creazione di 4 aree portuali integrate in un sistema nazionale - Gli stanziamenti

Dal nostro inviato

VENEZIA — La radiografia della rete portuale italiana ci mette in presenza di un malato grave, ma non incurabile. Il problema è tutto nella terapia che si intende adottare. Se si seguono le vecchie cure, si potranno avere, anche se molto improbabili, miglioramenti. Saranno, però, sempre temporanei e accompagnati da un costante e progressivo deperimento. Occorrono invece terapie d'urto, indirizzate ad ottenere la guarigione completa. Fuor di metafora bisogna cambiare radicalmente la politica portuale, smetterla con la distribuzione dei finanziamenti a pioggia, con la proliferazione dei porti, con i gretti municipalismi.

Le condizioni per cambiare ci sono. Una nuova terapia anche se non mancherà di incontrare opposizioni, incomprensioni, resistenze è, oltreché indispensabile, possibile. Ne hanno discusso nel convegno svoltosi ieri l'altro a Venezia, in preparazione della Conferenza nazionale dei Trasporti, i comunisti che lavorano nelle organizzazioni di partito, sindacali e territoriali delle maggiori realtà portuali italiane, del Nord e del Mezzogiorno.

Partiamo da un primo dato di fatto. L'Italia pur avendo uno sviluppo in banchine (159 km.) fra i più alti d'Europa, pur godendo di una posizione geografica invidiabile e anche una lunga tradizione come « crocevia » di traffici nell'area mediterranea, fra l'Europa del nord e dell'est e l'Africa e l'Asia, assiste da tempo ad un sempre più frequente dirottamento delle navi su altri scali e del Mediterraneo e dei mari del nord.

Non è qui il caso di ricordare le cause lontane e anche recenti di questo stato di cose. Il problema è, invece, di prendere piena coscienza della realtà esistente e di cominciare in concreto, senza perdere ulteriormente tempo, ad operare per riconquistare al paese una posizione di primo piano a livello europeo e internazionale.

Il porto non può continuare ad essere — lo ha ricordato il compagno sen. Girolamo Federici nella relazione — avulso (o comunque non integrato) da una visione organica di economia marittima che ha la sua espressione in un rapporto stretto fra flotta, sistema portuale, cantieri e riflessi diretti e indiretti sugli assetti territoriali, sullo sviluppo economico, commerciale, industriale. E non può non essere — ha detto il compagno Virgilio Gallo, segretario della Federazione portuali — un anello chiave in un sistema integrato (non solo nazionale, ma con proiezione europea) di trasporti, della catena nave-porto-ferrovia-autotrasporti.

Operando in quest'ottica il porto — non dimenticando mai che il nostro paese è soprattutto trasformatore di materie prime — ha una funzione economica oltreché logistica insostituibile in tre direzioni: i traffici internazionali, quelli da e per le regioni interne nazionali, quelli di cabotaggio, sfruttando appieno i due « canali » naturali (Tirreno e Adriatico) che corrono lungo tutto il paese.

Da questa visione della funzione e dell'importanza del porto scaturiscono le indicazioni e gli obiettivi sui quali i comunisti intendono confrontarsi e alla conferenza dei trasporti la prossima settimana, e in parlamento, e nei consessi regionali, chiamando innanzitutto il governo, a sciogliere gli intricati nodi che imbrigliano l'avvio di una diversa programmata politica portuale.

Bisogna quindi andare rapidamente — si è sottolineato in diversi interventi e nelle conclusioni del compagno sen. Alessandro Carri — alla creazione di un sistema portuale nazionale che concentri attenzione e risorse su quattro grandi aree: quella dell'alto Tirreno, quella napoletana, la pugliese e quella dell'alto Adriatico. Il che non significa affatto avere un atteggiamento punitivo o sacrificare scali minori o di diversa dislocazione. Anzi, l'obiettivo e quello di una loro specializzazione e valorizzazione, possibili solo in una visione unitaria del settore.

E' compito che dovrà assolvere il Comitato nazionale porti (il relativo disegno di legge — ha detto il compagno on. Tamburini — sarà varato rapidamente dalla commissione Trasporti della Camera) a cui è demandata la definizione del « piano » portuale e dell'utilizzo programmato e selezionato dei 700 miliardi previsti per il settore. Fin da ora, però, coinvolgendo le Regioni che di diritto faranno parte del Comitato porti, è indispensabile procedere al finanziamento, selezionato e sotto controllo parlamentare, delle opere già in avanzato stato di esecuzione e ultimarle.

Ilio Gioffredi

btp buoni del tesoro poliennali 12 per cento

scadenza 1° ottobre 1983

rendimento effettivo

12,87 per cento

prezzo di emissione per ogni 100 lire di capitale nominale

98,25

esenti da ogni imposta presente e futura

Le sottoscrizioni possono essere eseguite, al cennato prezzo di L. 98,25%, più rateo d'interesse, presso le Filiali della Banca d'Italia, le aziende e gli istituti di credito. I buoni e i relativi interessi sono esenti da ogni imposta diretta reale, presente e futura, dall'imposta sulle successioni, dall'imposta sui trasferimenti a titolo gratuito per atti tra vivi e per la costituzione del fondo patrimoniale, nonché dall'imposta sul reddito delle persone fisiche, dall'imposta sul reddito delle persone giuridiche e dall'imposta locale sui redditi. Le cedole di tali buoni sono accettate in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualsiasi periodo del semestre precedente la scadenza di esse.

in pubblica sottoscrizione fino al 20 ottobre