

# Deciso il programma di scioperi che impegna il Mezzogiorno

# Gruppo di disoccupati blocca tutte le merci all'Alfasud

La protesta va avanti da 5 giorni - L'azienda minaccia di mettere in libertà i lavoratori - I senza lavoro chiedono la garanzia del posto e la priorità nelle liste

Dal 16 ottobre al 16 novembre - Ieri si è fermata Messina - La riunione della segreteria Cgil, Cisl, Uil con le strutture meridionali e le categorie - La trattativa con il governo per risultati concreti

## La vera risposta al «malessere» degli operai

ROMA — C'è un movimento in piedi oggi nel Paese, capace di avanzare il programma di scioperi in campo occupati e disoccupati, di strappare risultati, di incalzare nel merito le scelte del governo, delle Partecipazioni Statali, della Confindustria? Noi crediamo di no. Un contributo importante è venuto in questi giorni, proprio in queste ore, dal piano di lotta varato da Confederazioni e categorie. E' questo un punto di riflessione presente tra i metalmeccanici al Consiglio generale della FLM.

### Finalità oscure

C'è un vuoto di iniziativa, mentre emerge un tumultuoso ribollire sociale, specie nei servizi, capeggiato dal sindacalismo autonomo, con finalità oscure; mentre affiora un pericoloso malessere nelle fabbriche. Che fare? Alcuni hanno la risposta pronta. L'ha e semplificata molto bene il milanese Bartolozzi, dirigente della FLM milanese. Siamo attenti — ha detto in sostanza — l'autonomismo anarcoido può far breccia anche tra i metalmeccanici. E allora bisogna buttare a mare tutte le ultime scelte del sindacato, cominciare da quelle dell'EUR. Basta col sindacato che fa politica, che si assume le sue responsabilità, che fissa le sue priorità (come ha fatto l'EUR). E' necessario ritornare al «pragmatismo», unico criterio che ci può salvare — cavalcare (così ha fatto capire) tutte le ribellioni, senza un disegno profondo di cambiamento a cui commisurare le proprie forze. Lo sciopero generale, subito — anche contro l'accordo per le pensioni, come ha proposto Tiboni (sempre della FLM milanese) — dovrebbe essere l'inizio di questa «svolta».

Certo, non tutti coloro che vogliono lo sciopero generale portano il ragionamento a questi approdi. Altri lo perseguono come un momento di unificazione (ma di che cosa, se manca il movimento?), poiché non si possono scorporare gli atteggiamenti assunti dal governo (Italiani di di Bologna), evidenziando quasi la funzione del sindacato come puro strumento di pressione. Lo sciopero, insomma, inteso come testimonianza di una volontà di opposizione, col rischio poi — eseguito l'atto — di continuare a delegare ai pubblici poteri le scelte concrete.

Ma esiste un'alternativa a questo dilemma — o sciopero generale o immobilismo — che «rinvia i problemi al giorno dopo». Esiste la possibilità di una risposta più convincente, al malessere e alle difficoltà? Molti hanno cercato di indicare una strategia di lotta più complessa, partendo innanzitutto dalla analisi delle «novità»: non è più la fase della «banconotta» (Sartori), della «FLM nazionale» non è passato l'attacco alla

scala mobile, è bloccata l'inflazione. «Oggi — ha detto Bartolozzi — possiamo discutere il rinnovo contrattuale con più potere e più fiducia».

Oggi esistono nuovi strumenti di programmazione (ancora Sartori), esistono piani di settore che certo perseguono vecchie logiche. E' possibile cambiare, non «con uno dei tanti scioperi che lasciano il tempo che trovano», ma costruendo vertenze cariche di obiettivi precisi, finalizzate al Mezzogiorno, senza la paura, sul serio «di disturbare il manovratore» (manovratore che teme più una contestazione nel merito che una protesta generica). Un movimento su questa base, nelle fabbriche e nel Mezzogiorno potrebbe anche trovare poi — lo hanno sottolineato in molti — un momento vero di unificazione nazionale. Questa è la risposta più seria — radicata nella scelta dell'EUR — ai fenomeni di dispersione e sfiducia: una offensiva di classe aggregata, con richieste precise, controparti precise, finalità precise, rifiuto, alla fine, pace e potere ai consigli di fabbrica e di zona.

Così è possibile andare da forti al contratto, scegliendo, con questa ottica, anche il nodo complicato dell'orario di lavoro, finalizzando ogni possibile riduzione al Mezzogiorno. Le diverse ipotesi — quella per la generalizzazione e quella per la riduzione graduata e articolata — si sono confrontate e intrecciate. La generalizzazione, hanno detto alcuni, agevolerebbe le concentrazioni al nord. «Sarebbe difficile, ad esempio, ha detto Sartori — chiedere una riduzione nei cantieri navali assetati di commesse». Le divergenze del gruppo dirigente sono dunque riemerse seppure in un clima pacato, senza dramatizzazioni.

### Un contributo

Un contributo importante per una possibile intesa, è venuto dall'intervento di De Stefanis della FLM di Torino. Ha illustrato una proposta unitaria (FIOM-FIM-UILM), tutta basata sull'obiettivo dell'espansione occupazionale al Sud: le trentasei ore nelle fabbriche del Mezzogiorno (col consenso dei lavoratori interessati); riduzioni a 38 ore in alcuni grandi complessi industriali che possono dislocare nuova manodopera nel Mezzogiorno.

Insomma per i metalmeccanici — a dieci anni dal 68-69, dalla conquista di grandi «nuovi poteri» — questo dovrebbe essere un contratto «over il Mezzogiorno». A questo fine dovranno mirare anche i diritti, da allargare, circa il controllo degli investimenti «senza paure cogestionali» (come detto l'Ule di Bari). Come rendere coerenti le singole scelte rivendicative e le strategie di lotta a tale ispirazione: ecco lo scoglio da superare.

### Bruno Ugolini

ROMA — Lo sciopero generale di ieri a Messina ha aperto la nuova stagione di lotte per lo sviluppo e l'occupazione nel Mezzogiorno. Nella stessa giornata, infatti, a Roma la segreteria CGIL, Cisl, Uil insieme ai rappresentanti delle strutture meridionali e delle categorie, approvava il piano di mobilitazione deciso nell'ultima riunione del direttivo unitario. L'appuntamento del 16 novembre (sciopero di 4 ore del Mezzogiorno e dei settori interessati) sarà, dunque, preparato da una serie di iniziative articolate.

Il calendario delle lotte sarà preannunciato nei prossimi giorni per consentire una più esatta consultazione di base, ma già alcune scadenze sono state definite: in Basilicata, sciopero generale il 16 ottobre con manifestazione a Potenza (vi parteciperanno anche delegazioni delle fabbriche Liquigas); lo sciopero regionale in Calabria avrà luogo il 31 ottobre e sarà caratterizzato da una manifestazione di massa a Roma (uno sciopero nel settore agricolo è previsto per il 17 ottobre); in Sicilia sono previsti due momenti di mobilitazione, il primo il 26 ottobre dei settori industriali con manifestazione interprovinciale, il secondo dell'agricoltura, il 7 novembre, con manifestazione regionale a Palermo; a fine ottobre si avrà una iniziativa di lotta in Sardegna dei settori minerario-metalurgico e chimico.

Il quadro d'insieme emerso nella riunione di ieri consente di «andare alla precisazione di scelte di interventi nel Mezzogiorno, capaci di creare già nel 1979 nuove e consistenti occasioni di lavoro concentrate in particolare nell'agricoltura».

Proprio per rendere concreta questa «precauzione» la segreteria della Federazione CGIL-CISL-UIL punta a un coordinamento delle iniziative. Il segretario confederale della CGIL, Diò, ha espresso preoccupazioni per il rischio di fare «un polverone alla rovescia» mentre Zoni della Uil, ha parlato addirittura di «situazione difficilmente governabile». Il problema, in realtà è come non frantumare le lotte, ma inserirle in un vero e proprio «piano» che unisca il movimento alla trattativa per ottenere risultati concreti.

Lo hanno sottolineato anche Macario, segretario generale della Cisl, e Garavini, segretario confederale della CGIL. Il primo ha detto esplicitamente che «è necessaria, nelle prossime settimane, una verifica col governo sulle varie questioni» prospettando «uno sciopero generale se non darà risultati». Il secondo ha collegato il confronto con il governo con l'appuntamento del 16 novembre: dal suo esito «dipenderà l'ampiezza della lotta».

## Scarse adesioni ieri allo sciopero «autonomo»

L'ondata di agitazioni «autonome»: scarsi gli effetti nei collegamenti urbani; in Sardegna soltanto con i traghetti FS; contenute le conseguenze negli aeroporti



### ROMA — Alle 21 di ieri

si è messa in moto «l'ondata selvaggia». Gli scioperi dei treni — indetti dai sindacati autonomi contro la precettazione dei marittimi — si concludono questa sera alle 21. Alla mezzanotte di ieri, infatti, è terminato lo sciopero di 24 ore degli autotrasportatori e dei marittimi della Tirrenia. I traghetti di questa società sono rimasti ormeggiati alle banchine di Genova e Civitavecchia. La Sardegna era comunque collegata dai traghetti delle Ferrovie Livie e nella stragrande maggioranza delle città assenti — i disagi per lo sciopero degli autotrasportatori. I trasporti urbani hanno camminato dappertutto — rare le eccezioni — nelle ferrovie in concessione si sono registrati dei ritardi o, come in Puglia, la soppressione di alcuni convogli.

### Passiamo agli aeroporti: qui

le agitazioni sono articolate. Nella fascia dalle 13 alle 15 l'Alitalia ha cancellato soltanto quattro voli nazionali (due per Milano, uno per Torino, uno per Palermo); otto voli sul medio e corto raggio hanno subito ritardi da 15 a 60 minuti; un volo transcontinentale — come annunciato — è stato posticipato di un'ora (quello per Tokio) e un altro (per New York) è partito in anticipo. Come si vede, le conseguenze di questa pioggia di scioperi nei trasporti sono state molto contenute.

E' molto probabile, invece, che i disagi si avvertiranno oggi nelle Ferrovie dello Stato. Qui è la stessa complessità del meccanismo del traffico per cui se si ferma uno scambista ecco un altro, che ne trascina altri.

### La direzione delle ferrovie

ha fatto sapere che saranno messi in atto tutti gli accorgimenti per assicurare la continuità dei servizi». Lo sforzo maggiore sarà prodotto per i treni a lunga percorrenza. C'è poi un avviso: attenti ai passaggi a livello che possono risultare incostituti.

La Federazione autonoma dei trasporti — la stessa che ha promosso quest'ondata di agitazioni — si è dichiarata ieri favorevole per l'autoregolamentazione dello sciopero: devono deciderla però tutti con una conferenza tripartita impronunciabile (sindacati autonomi e confederali).

NELLA FOTO — Il controllo passeggeri a Fiumicino: ieri giornata normale negli aeroporti

### Dalla nostra redazione

NAPOLI — Prima o poi il dramma della disoccupazione avrebbe portato anche a questo, ai disoccupati davanti ai cancelli delle fabbriche per «picchettare» perché «vogliono lavorare».

E' da venerdì scorso che i disoccupati della lista di vice Banchi Nuovi — un gruppo che raccoglie circa 700 senza lavoro — hanno completamente bloccato l'Alfa Sud di Pomigliano d'Arco. I camion carichi di merci non possono entrare né uscire: un altro colpo al già travagliato assetto produttivo dello stabilimento automobilistico. Subito, la direzione aziendale ha colto l'occasione per minacciare la «serrata»: in un comunicato dell'altro giorno, infatti, l'Alfa Sud sostiene che sarà costretto a mettere in libertà i lavoratori (cioè sospendere) se dovesse continuare il blocco delle merci.

Così, quella che doveva essere — almeno nelle intenzioni del gruppo promotore — una manifestazione per stimolare il rapporto tra i disoc-

### patati napoletani e la classe operaia,

si sta rivelando un pericoloso «boomerang» che rischia di creare una frattura tra operai e senza lavoro. Già ieri la FLM e i consigli di fabbrica dell'Alfa Sud, dell'Aeritalia e dell'Alfa Romeo, ai quali si è aggiunto anche il consiglio di zona CGIL-CISL-UIL di Pomigliano, in due distinti documenti hanno espresso il loro netto dissenso nei confronti di questa azione di lotta. Alla lista di vice Banchi Nuovi che chiede l'istituzione di nuovi corsi finalizzati per 10 mila disoccupati (dopo che al bando pubblico per soli 4 mila posti hanno risposto oltre 31 mila persone) la FLM ha risposto con chiarezza: «Queste forme di lotta sono assurde e insostenibili, e provocano isolamento ed esasperazione tra i disoccupati e gli occupati».

Come affrontare allora la lotta per l'occupazione a Napoli e in Campania? Quali risorse dare ai circa 380 mila disoccupati tradizionali «parcheggiati» da anni nelle liste del collocamento e ai 170 mila

### giovani in cerca di prima occupazione?

«Si tratta — sostiene la FLM — di costruire nell'immediato un fronte unitario di lotta — giovani, disoccupati, donne — imponendo l'attuazione degli accordi coi gruppi aziendali raggiunti in questi ultimi mesi a Napoli, collegandoli a corsi di formazione finalizzati a questi sbocchi produttivi». I metalmeccanici, dunque, si preparano ad aprire l'autunno contrattuale con uno sciopero provinciale nel corso di questo stesso mese di ottobre per strappare «impegni precisi alle partecipazioni statali, ai grandi gruppi aziendali privati e al governo, per costruire occasioni di lavoro produttivo».

Per i consigli di fabbrica dell'Alfasud, dell'Aeritalia e dell'Alfa Romeo, tuttavia, «non è tollerabile che, nonostante le centinaia e centinaia di ore di sciopero per l'occupazione, i lavoratori devono vedere messo in discussione il proprio lavoro in fabbrica».

### A questo «impegno di lotta»

i tre consigli di fabbrica fanno seguire un appello ai disoccupati di vice Banchi Nuovi, affinché «abbandonino una posizione che rischia di mettere in serie difficoltà gli stessi lavoratori dell'Alfasud».

Ma perché i disoccupati di vice Banchi Nuovi, dopo aver sfilato in corteo per mesi per le vie del centro di Napoli, sono andati a Pomigliano a bloccare l'Alfasud? «Perché vogliamo lavorare — rispondono —. Perché i corsi per 4 mila non soddisfanno nessuno. Perché deve essere sancito alla nostra lista di lotta il diritto alla priorità nell'avvicinamento al lavoro».

Ma l'unico risultato di questa illusoria «piattaforma di lotta» — che pure è il segnale del profondo malessere che continua a regnare a Napoli — per il momento consiste nella paralisi della più grande e nevralgica fabbrica napoletana. A chi può giovare questo? Non certo a chi lotta per l'occupazione.

Luigi Vicinanza

### ROMA — Si apre stamane

il palazzo dei congressi dell'EUR la Conferenza nazionale dei trasporti con la partecipazione di forze politiche e sindacali, di rappresentanti del governo e del parlamento, delle Regioni, degli enti locali. I lavori si svolgeranno parte in seduta plenaria e parte in commissioni di lavoro e si concluderanno nella giornata di sabato.

I suoi scopi sono ben noti: risalire dall'analisi complessiva della situazione che si è venuta a creare in questo settore per indicare le scelte a cui andare onde assicurare la massima efficienza dei servizi di trasporto. Il dato più grave di questa situazione è costituito dai disagi a cui sono sottoposti milioni di cittadini nei loro spostamenti casa-lavoro, nei collegamenti tra città, le aree più interne del Paese e le isole che gli scioperi irresponsabili degli «autonomi» esasperano e drammatizzano.

Nel trasporto delle merci le carenze di un sistema organico di distribuzione si fanno sempre più sentire determinando strozzature che in alcuni periodi dell'anno ai valichi di frontiera, nei collegamenti con le isole e nelle aree metropolitane, risultano di bloccare gli approvvigionamenti e ostacolare la collocazione dei prodotti sui mercati e nei vari punti di destinazione. Un sistema dei trasporti, quindi, che non funziona o funziona male e tale comunque da non assicurare una adeguata mobilità delle merci e delle persone. Un sistema che costa ogni anno cifre enormi, da capogiro (quasi 50.000 miliardi nel '76) tanto che la normale espansione della spesa del trasporto rispetto a quella del prodotto interno lordo nel '76 al '77 è salita dal 20,8% al 31,5% anziché la fetta sempre più grande di risorse nazionali. Tutto ciò è comprensibile se si pensa che l'89% del trasporto delle merci e il 65% delle merci avviene su strada.

Oggi appare sempre più

## Oggi all'EUR la conferenza nazionale dei trasporti

chiaro che l'uso e le stesse prospettive dell'automobile e più in generale della motorizzazione sono collegate alla esigenza di riequilibrare il sistema dei trasporti sull'esempio, del resto, di quanto si è saputo fare in altri paesi dell'Europa occidentale, secondo un giusto rapporto tra il trasporto su strada, quello su ferrovia e quello marittimo e fluviale. A conferma di questa necessità si può dire che in Germania e in Francia non ci sono meno automobili che in Italia, ma di esse se ne fa, per molti aspetti, un uso complementare e i cittadini, per recarsi al lavoro e penetrare nelle città, dispongono di adeguati mezzi pubblici. Lo stesso per le merci, tenendo conto che all'autotrasporto sono assegnati compiti prevalenti di distribuzione a corto raggio limitato a circa cento chilometri.

Per riequilibrare, quindi, il sistema, rendendolo funzionale e ridurre i costi che gravano sulla collettività, occorre

## Scelte prioritarie

Il primo e fondamentale compito della Conferenza dovrà essere, quindi, quello di saper indicare questa cifra di spesa secondo scelte di priorità che non sono più dilazionabili e a conferma di quanto in tale direzione si è saputo fare negli ultimi mesi con lo stanziamento di 1.677 miliardi per i materiali rotabili da destinare alle ferrovie. Occorre, inoltre, presumibilmente, a finanziare per altri 3.000 miliardi gli impianti fissi delle FS, 700 per i porti, 1.000

passare, anche nel settore dei trasporti, da un tipo di sviluppo incontrollato e anarchico ad uno sviluppo programmato che sappia conciliare le esigenze individuali a quelle più generali della collettività.

All'equilibrio tra i vari modi di trasporto occorre far corrispondere anche quello territoriale, secondo i piani che debbono essere predisposti in sintonia con quelli più generali di sviluppo economico e infrastrutturale, in grado di essere arretrati di vero e proprio sottosviluppo con particolare riferimento al Mezzogiorno. Anche per questo i trasporti non possono non costituire una delle scelte prioritarie nell'elaborazione del piano triennale del governo. Con questo piano si tratta cioè di stabilire, in rapporto con le risorse nazionali e la ripartizione della spesa pubblica, quanto debba essere destinato ai trasporti e soprattutto al potenziamento e allo sviluppo di quelli pubblici.

Il ministro Colombo, ma ad esse fare corrispondere un adeguato impegno per passare dalle parole ai fatti, secondo l'urgenza che ci è imposta dalla drammaticità della situazione. Noi comunisti, in preparazione della Conferenza, ci siamo riuniti in grandi manifestazioni a Napoli, Firenze e Venezia con i ferrovieri, gli autotrasportatori ed i portuali. Manifestazioni nel corso delle quali questa volontà è stata espressa con vigore a conferma di una potenzialità di lotta che, insieme all'impegno politico a livello istituzionale, è una condizione decisiva per cambiare davvero e, nel concreto, avviare, dopo la Conferenza, una politica nuova dei trasporti in Italia.

Alessandro Carri

## A proposito di «autonomi»

## Contratto sanità: se questo è un «bidone»...

Da una settimana scioperi negli ospedali di Firenze - Oggi agitazioni a Roma

ROMA — Oggi scioperano a Roma gli ospedalieri. Da oltre una settimana a Firenze lavora soltanto il 10 per cento della categoria. E' il degenzito — a leggere certi giornali — ne avrebbero guadagnato: ora si che l'assistenza sanitaria è garantita. Perché questi scioperi pochi giorni dopo la firma di un contratto costato «lotta e lunghe» e faticose trattative?

Viene fatta passare tra i lavoratori la parola d'ordine che questo contratto è un «bidone», a leggere i giornali, l'ultra sembra quasi che il sindacato abbia imposto ai lavoratori di restituire parte del salario alle amministrazioni ospedaliere.

E cominciamo proprio dalla parte economica. La lettera è comprensibile: depuran-

do gli aumenti salariali da quanto già gli ospedalieri percepivano fuori busta essendo il contratto scaduto due anni fa, gli incrementi salariali «pulti», nuovi, sono nell'ultima tabella Nel primo livello verranno inquadrati quei lavoratori addetti ad elementari compiti di pulizia: in pratica passano al secondo livello decine e decine di migliaia di lavoratori. Gli ausiliari, insomma, dal 1 ottobre vengono inquadrati direttamente al secondo livello. Non è salario questo?

Cambia anche il calcolo degli straordinari: l'aumento è di 1.250 lire per ogni ora straordinaria diurno non festivo. L'indennità notturna viene aumentata di 1.700 lire per ogni notte. Per i turnisti

Qualifica	base	base	in +	in +	aumento	maturato	totale	al 1. ott.
	74,76	1-X-78	all'anno	al mese	mensile in più	in lire (media)	aumento mensile	in agg. alle 23.000 (1)
Ausiliario	127.000	178.300	556.000	46.333	10.000	5.000	61.333	36.333
Inf. generale	144.400	210.900	606.000	50.500	10.000	6.000	66.500	41.500
Operario	144.400	210.900	606.000	50.500	10.000	6.000	66.500	41.500
Applicato e applicato princ.	150.830	210.900	530.000	44.160	10.000	6.000	60.160	35.100
Inf. profes.	169.100	248.800	770.000	64.160	10.000	6.500	80.660	55.660
Tecnico	175.000	248.800	710.000	59.160	10.000	6.500	75.000	50.600
Aggiunto e aggiunto princ.	197.000	249.000	428.000	35.000	10.000	7.000	52.000	27.000

(1) Già percepite come fuori busta.

Qual è l'operazione che il sindacato ha tentato con questo contratto per quanto riguarda la parte economica? Lo sforzo è stato quello di avviare un processo di re-regolazione (di maggiore giustizia salariale si potrebbe dire) spingendo verso l'alto i livelli più bassi e limitando gli automatismi, fatto che favorisce indubbiamente i lavoratori più giovani e i nuovi assunti. Ancora, questa volta dal versante della normativa contrattuale. La struttura del salario tende a valorizzare la professionalità. Non a caso con l'accordo il governo è stato impegnato a varare in tempi strettissimi la legge scaltro per la riqualificazione e formazione professionistica.

Dalla tabella, d'altronde, si comprende bene lo sforzo «preemptivo»: un lavoratore al primo livello del 1° ottobre avrà un aumento salariale medio di 36.000 lire, mentre per un «aggiunto» questo incremento sarà di 27 mila lire mensili. Oppure un infermiere professionale vedrà al primo livello del 1° ottobre 55.000 lire contro le 50.000 lire del tecnico.

Se il contratto non è «bidone» (e non lo è) né nei contenuti normativi né in quelli economici) allora il problema vero è un altro. Anche in questo settore dove forti sono le spinte corporative che vengono anche dalle altre categorie come quelle dei medici —, come in quello dei trasporti e

l'impiego pubblico in generale si fanno strada gli «autonomi», guadagnando terreno l'autonomia sindacale. C'è materia di riflessione per il sindacato unitario anche da questa vicenda degli ospedalieri. C'è indubbiamente un governo che non ha comportamenti lineari con le categorie, ci sono sindacati autonomi che giocano continuamente al rialzo raccogliendo tutte le spinte, le più corporative, c'è l'attacco all'unità dei lavoratori e delle organizzazioni.

Ma nel conto bisogna anche metterci probabilmente, un rapporto sindacato-lavoratori che negli ultimi tempi è andato logorandosi o rarefacendosi. E' in questi vuoti che passa l'autonomia

# Panorama

il primo settimanale italiano di notizie

## CASO MORO

NEL DOCUMENTO DELLE BRIGATE ROSSE:

- I giudizi di Moro sui suoi compagni di partito
- Gli schemi delle lettere che era obbligato a scrivere
- Il progetto di rapire il ministro Pandolfi
- I nomi dei capi delle BR al Nord

## SCIROPPI NATURALI

11 GUSTI per tutti i gusti

ARANZO AMARENA CAFÈ GRATAMENTA LIMONE TAMARINDO MENTA ORZATA CEREALTA GRANITINA POMPELMO

### SENZA COLORANTI

Sanley