

La FLM non trova ancora l'intesa per lotte e orario

La proposta di Pio Galli per un piano articolato di vertenze e per una riduzione dell'orario quando significati occupazione al Sud - Bentivogli e Mattina ripropongono lo sciopero generale e la generalizzazione al nord dell'orario ridotto

ROMA — C'è un clima di preoccupazione tra i componenti del Consiglio generale della FLM. Delegati e dirigenti sindacali sono chiamati oggi — ultima giornata di discussione — a compiere alcune scelte di fondo sulle scalfenze di lotta e sui contenuti rivendicativi (l'orario) del prossimo rinnovo contrattuale. Ma le divergenze rimangono; sono riemersi anche ieri, negli interventi, pur intrisi di pacatezza e sensibilità unitaria, dei tre segretari generali Galli, Mattina e Bentivogli. Il rischio è di andare così con ipotesi contrastanti alle assemblee di fabbrica, in una «atmosfera» assai diversa da quella che contraddistinse l'avvio di simili consultazioni nel '69, nel '72, nel '75.

Ma vediamo un po' quali sono i termini del dissenso. Il primo riguarda la strategia di lotta. Come rilanciare un movimento serio, capace di incidere, partendo dalla constatazione che oggi nel Paese c'è un vuoto di iniziativa? Tutti convergono che l'ipotesi Pandolfi, i piani settoriali non corrispondono alla piattaforma dell'Eur. Ma allora che fare? Considerare «chiusa la partita» — si è chiesto Pio Galli — o passare dal «vuoto» allo sciopero generale «contro tutto e contro tutto»? No, esiste la possibilità — lo hanno sottolineato anche Panzoso, Guarino, Rinaldini, Fizzanito di aprire vertenze, nei settori e nelle aziende, con obiettivi precisi, costruendo nelle realtà dove maggiore è la crisi (Calabria, Sardegna, Napoli, Taranto) un collegamento tra

lavoratori occupati e disoccupati, vertenze territoriali al nord e occupazione, controllo del mercato del lavoro, mobilità» come ha proposto Galli. A questo punto «lo sciopero del 16 novembre — detto il segretario della FLM — deciso dalla Federazione unitaria può diventare, nel quadro della giornata nazionale di lotta, un momento unificante di tutto il Mezzogiorno, di tutti i settori coinvolti dalla legge di ristrutturazione industriale, delle Partecipazioni Statali e di tutte le realtà territoriali e di gruppo che hanno vertenze aperte». Il resto della categoria dovrà decidere «a livello territoriale come partecipare a questa giornata di lotta per sviluppo e Mezzogiorno».

Non le scelte di un sindacato che vuole «incalzare il padronato, il governo e la realtà politica della sinistra — ha aggiunto Galli — sulle questioni concrete, di un sindacato che, anche in presenza di un quadro politico più avanzato, non smarrisce il suo antagonismo di classe», sapendo che nel Paese è in atto uno scontro (anche se la dialettica tra i partiti non è sempre esplicita, ha lamentato il segretario della FLM) tra le forze del cambiamento e quelle della conservazione. Una strategia di lotta complessiva, dunque, e non un atto isolato e tanto per salvarsi l'anima. Hanno invece insistito i due altri segretari, uno sciopero per l'intera categoria il 16 novembre gli interventi di Mattina e di Bentivogli (che però l'ha considerato co-

me punto finale di «un crescendo di articolazione». L'altro tema al centro di divergenze è quello della riduzione dell'orario di lavoro. «Se i risultati che noi strappiamo dal rinnovo contrattuale — ha detto Galli — rappresentassero un aumento dell'occupazione al nord, sarebbe una sconfitta». Questo («certezze» per il Mezzogiorno, come ha detto Rinaldini) deve essere l'asso dello scontro. «Al sud — ha spiegato Galli — è necessario richiedere una riduzione fino a 36 ore in tutte quelle fabbriche collegate a gruppi industriali di interesse nazionale, una riduzione collegata all'obiettivo di pianificare le produzioni al nord e trasferire tutte le produzioni aggiuntive al sud. Altre riduzioni dovranno toccare i comparti e settori organici dell'apparato industriale (telecomunicazioni, elettronica, strumenti, ecc.) con scelte diversificate tra gli stabilimenti del nord e quelli del sud, nonché «le lavorazioni a caldo e nocive» (dove si manifestano «crescenti problemi per l'immissione di nuove forze»). Una linea che ha un unico parametro: l'occupazione e il Mezzogiorno, ma che non trova il consenso delle altre organizzazioni.

Vincenzo Mattina, infatti, ha ribadito, una proposta di «generalizzazione» della riduzione dell'orario, con possibilità di deroghe e conseguenti rinvii nell'applicazione. C'è un pericolo di aiutare le concentrazioni al nord? Il segretario della Uilm ha avanzato una singolare indicazione: fare una legge che vietò di costruire fabbriche al nord (e non ci sarebbe più nemmeno bisogno di fare vertenze per il Mezzogiorno).

Anche Franco Bentivogli si è pronunciato per la «generalizzazione» al Nord e al Sud pur avanzando una disponibilità unitaria (invece Mattina aveva invitato a non aver paura di una consultazione tra ipotesi diverse) ad una intesa. Ma a quali condizioni? Che la scelta sia per una riduzione dell'orario di lavoro, capace di «aggregare» la categoria, e che la prospettiva della durata dello scontro. Insomma una riduzione che interessi tutti o quasi, senza il parame-

tro del Piano generale dei trasporti. Il non deve essere, ben inteso, un semplice accorpamento di piani di comparto, ma deve invece rispondere ad una esigenza di fondo: quella di dar vita ad un sistema integrato, coordinato, razionale, economico dei trasporti che privilegi quelli pubblici collettivi, senza «punire» l'auto, che anzi continuerà ad avere un suo preciso e insostituibile ruolo. Anche il presidente della commissione Trasporti e lavori pubblici del Senato, il de Tanga si è dichiarato favorevole a privilegiare il mezzo pubblico, ma con una

argomentazione abbastanza contraddittoria che mal cela una notevole predilezione per quello privato individuale. Parlando, infatti, dei servizi urbani ed extra urbani del loro attuale stato di difficoltà ha attribuito la responsabilità al prevalere degli «aspetti sociali» su quelli di «economicità e efficienza» a danno della finanza locale, per cui sembrerebbe che tutto il problema sarebbe risolvibile con un aumento di tariffe, quasi che questo non dovesse rispondere a precisi criteri di carattere sociale. Una nuova politica dei trasporti non va vista, però, solo

Modifiche all'accordo per le pensioni?

ROMA — Il comportamento che il governo sta avendo a proposito dell'accordo sulle pensioni preoccupa il sindacato. Ieri la segreteria della Federazione ha parlato di «marcia indietro» alla luce di due fatti ben precisi: la introduzione, nella legge finanziaria presentata martedì da Pandolfi alla Camera, di alcuni punti non previsti dall'accordo con i sindacati; il ritardo, inspiegabile, nella presentazione in Parlamento del disegno di legge che contiene i punti di riforma (cumulo, età pensionabile, tetto, ecc.).

vediamo innanzitutto gli elementi introdotti nella legge finanziaria, non previsti nell'accordo. Essi riguardano essenzialmente i meccanismi di rivalutazione delle pensioni. Finora, l'indice di rivalutazione delle pensioni superiori al minimo era calcolato facendo riferimento alle retribuzioni minime contrattuali degli operai dell'industria. L'accordo aveva stabilito che a partire dal 1. gennaio 1980 (nel '79 verrà infatti utilizzato un indice convenzionale pari al 2,9 per cento) l'indice sarebbe stato calcolato facendo riferimento alle retribuzioni medie di tutte le categorie dei lavoratori dipendenti, sia pubblici che privati. Ora la novità: nella legge finanziaria si dice che se il nuovo indice così calcolato risultasse superiore a quello vecchio finora in vigore, verrebbe ancora applicato quest'ultimo. I sindacati lamentano anche che, nella legge finanziaria, non sia prevista la eliminazione dell'attuale disposizione in base alla quale l'aggiungimento alla dinamica

Confronto tra operai e disoccupati davanti ai cancelli dell'Alfasud



Dalla nostra redazione NAPOLI — Soltanto per due ore ieri mattina i disoccupati di Vico Bacchi Nuovi — che da venerdì scorso picchettano i cancelli dell'Alfasud — hanno deciso di sospendere il blocco del mercato di «un entrata» allo stabilimento di Pomigliano d'Arco: quello che poteva determinare la sospensione immediata dal lavoro per migliaia di operai. Resta ancora il blocco delle merci in uscita, che pure potrebbe avere — nei prossimi giorni — gravi conseguenze. L'Alfasud, infatti, potrebbe decidere ugualmente la sospensione dei lavoratori, con la motivazione che lo stabilimento è intasato.

Questo momento, davanti ai cancelli dell'Alfasud. Gli operai di Pomigliano, insomma, vogliono fare i conti con questa difficile realtà, ma «rifiutano una logica che se innestata, la verrebbe impegnati tutti i giorni a fare i conti con le varie liste presenti nel movimento dei disoccupati». Tutto questo è stato detto ieri con chiarezza — tra la prima e la seconda assemblea, alla quale ha preso parte anche il compagno Guarino, segretario provinciale della FLM — a quattro delegati dei disoccupati di «Banchi Nuovi», che si sono incontrati — in fabbrica — con i rappresentanti dei lavoratori e hanno nuovamente avanzato le loro richieste. Diecimila corsi finalizzati a Napoli — questa la prima — e un incontro con il ministro del lavoro, per ottenere garanzie sul funzionamento dei meccanismi del collocamento.

Il Consiglio di fabbrica dell'Alfasud ha ribadito, dal suo canto, il punto di vista del documento approntato nei

giorni scorsi e confermato dall'andamento delle assemblee di ieri. «E tanto peggio — dicono i lavoratori — non ci va bene: noi come operai siamo impegnati a portare avanti lotte che contengono obiettivi occupazionali. In questi giorni, in particolare, si sta discutendo come rilanciare le questioni dell'Apom 2 e dell'Aerialita. Questo è l'impegno sostanziale della strategia di classe che è necessario portare avanti» per saldare, in concreto, il fronte degli occupati e dei disoccupati.

Molte analisi scarsi impegni alla conferenza dei trasporti

Il governo (presenti Andreotti, V. Colombo, Morlino, Donat Cattin) non scioglie i principali nodi di una politica di piano nel settore - Gli interventi di Libertini, Peggio, Carossino, Benvenuto e Tanga - Posizione critica dei sindacati - La relazione tecnica di Stagni - Dove convogliare le risorse

ROMA — La relazione introdotta dal professor Ernesto Stagni, i discorsi pronunciati dal presidente del Consiglio on. Andreotti, dai ministri dei Trasporti Vittorio Colombo e del Bilancio, Morlino, non sono stati sciolti, come sarebbe stato necessario, i principali nodi della politica nazionale dei trasporti. La Conferenza nazionale del settore che ha aperto i suoi lavori ieri al palazzo dei congressi dell'Eur, è stata propositiva e coraggiosa, ma ancora con scelte di linea, e con una certa ambiguità di fondo. Insomma una riduzione che interessi tutti o quasi, senza il parame-

tro del Piano generale dei trasporti. Il non deve essere, ben inteso, un semplice accorpamento di piani di comparto, ma deve invece rispondere ad una esigenza di fondo: quella di dar vita ad un sistema integrato, coordinato, razionale, economico dei trasporti che privilegi quelli pubblici collettivi, senza «punire» l'auto, che anzi continuerà ad avere un suo preciso e insostituibile ruolo. Anche il presidente della commissione Trasporti e lavori pubblici del Senato, il de Tanga si è dichiarato favorevole a privilegiare il mezzo pubblico, ma con una

argomentazione abbastanza contraddittoria che mal cela una notevole predilezione per quello privato individuale. Parlando, infatti, dei servizi urbani ed extra urbani del loro attuale stato di difficoltà ha attribuito la responsabilità al prevalere degli «aspetti sociali» su quelli di «economicità e efficienza» a danno della finanza locale, per cui sembrerebbe che tutto il problema sarebbe risolvibile con un aumento di tariffe, quasi che questo non dovesse rispondere a precisi criteri di carattere sociale. Una nuova politica dei trasporti non va vista, però, solo

come strumento di razionalizzazione e di coordinamento di un settore e solo come servizio. Una politica programmatica del settore è anche fonte di ripresa immediata e di prospettiva di attività produttive industriali (del rapporto trasporti-industria ha parlato anche il ministro Donat Cattin). Sono cioè — ha aggiunto — la sede «più idonea ad assicurare carattere di unitarietà alle diverse politiche di settore e per valutare in modo globale gli effetti di tali politiche sul territorio».

Che cosa resta delle domeniche di «austerità»

ROMA — Come sarà tra dieci anni piazza Venezia alle sette di sera? Un unico lastricato di automobili bloccate come oggi? A questa domanda si può riportare la complessiva tematica trattata in questi giorni all'Eur dalla Conferenza nazionale dei trasporti. Insomma, qual è il futuro dell'automobile e, soprattutto, quello di chi le usa? L'avvocato Anelli ha una terapia più o meno così: l'unico modo per risolvere il problema metropoli (con tutti gli annessi) — dice — è quello di immettere forti doti di tecnologia nel circuito delle città; tecnologia, naturalmente, programmata da chi la progetta e la produce. In altre parole: noi ci preoccupiamo di razionalizzare il trasporto privato, in cui siamo specialisti, poi però la smettiamo con tutte quelle storie sul trasporto collettivo e ci lasciamo lavorare. Una teoria che, come ben si capisce, avrebbe l'apprezzabile merito di sanare qualche ferita, ma che, alla lunga, rivelerebbe la propria inefficacia.

Qual è invece il vero obiettivo? Garantire ai cittadini un nuovo pubblico che sia efficiente e in grado di soddisfare ogni loro esigenza. Certo non è soltanto quella di pilotare una macchina piuttosto che un'altra: quale sostanziale differenza passerebbe tra una piazza Venezia intasata da macchine con motore a scoppio e la stessa piazza intasata da migliaia di automobili elettriche? No, la gente vuole anche altro. Per esempio «riappropriarsi delle città». Che sarà anche un modo di dire formalmente discutibile, ma rende abbastanza bene l'idea di cosa il cittadino vuole da Roma, da Napoli, o da Genova.

Il problema diventa particolarmente sentito nei mesi che seguono la crisi petrolifera. Nei pomeriggi domenicali senza auto, pedoni forzati a riscoprire angoli di città dimenticati; si riassume il piacere della bicicletta, che nel frattempo aveva quadruplicato il suo prezzo. Oggi il livello di caos metropolitano è salito: chi arriva in centro dalla periferia trova sempre più difficoltà a penetrare la città. Chi aveva in passato fatto dell'auto un baluardo di libertà oggi si vede clamorosamente smentito. Ma usiamo le parole della relazione alla Conferenza:

«occorre evitare che l'automobile, dopo essere stato un moltiplicatore di reddito, diventi a sua volta un divoratore di reddito». (Una cosa in proposito va ricordata: la 500 lire al litro per la benzina, prima sufficiente a scoraggiare in parte l'uso — o almeno l'abusivo — dell'auto, oggi non bastano più, perché nel frattempo la scala mobile ha svolto la sua azione di recupero sui salari).

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