

Giornata cruciale per la chimica

Oggi lo sciopero a Sassari Domani il corteo a Cagliari

Il movimento cresce nel vivo dello scontro - Una assemblea nella fabbrica spenta di Macchiareddu - Una piattaforma anche per gli operai degli appalti da mesi in cassa integrazione - Come sviluppare la potenzialità delle lotte

Dalla nostra redazione

CAGLIARI — Oggi si fermano le fabbriche di Sassari, domani un altro sciopero generale, nell'area industriale di Cagliari. Nuovi appuntamenti di lotta, dunque. Il movimento cresce nel vivo dello scontro sulle prospettive dell'apparato chimico dell'isola, pone con forza l'esigenza di un cambiamento reale della politica industriale così da garantire l'attività produttiva e l'occupazione.

Anche ieri da tutta la Sardegna (da Ottana, da Villacidro, da Porto Torres, dai bacini minerari, dalle imprese metalmeccaniche ed edili) folte delegazioni di operai e tecnici hanno raggiunto la Rumianca di Macchiareddu, ormai spenta, per esprimere l'impegno dell'intero movimento contro tutte le manovre in corso.

Proprio quest'assemblea ha deciso lo sciopero di venerdì nell'area industriale cagliarita e una grande manifestazione nel capoluogo. E non ci si fermerà. Lanciata dagli operai di Ottana è stata accolta con forti applausi alla proposta di un movimento più generale che non favorisca un «generico polverone» ma porti avanti precisi obiettivi per la rinascita dell'isola. Questo sarà il segno dell'odierna manifestazione a Sassari.

A Roma oggi sindacato e governo discutono finalmente le misure da adottare per il risanamento dei grandi gruppi chimici in crisi, nel maggiore stabilimento della Sir, che da un momento all'altro potrebbe fermarsi per esaurimento delle materie prime di cracking viene alimentato non con l'etilene bensì con il gasolio), i lavoratori della zona industriale si riuniscono in assemblea, poi la «marcia» sulla città, insieme ai sindaci della zona e alla giunta provinciale.

Quali gli obiettivi? Sono stati ribaditi nell'assemblea di ieri a Macchiareddu: piano di settore, risorse necessarie al risanamento, nuova gestione. «Questa piattaforma — ha insistito Spinella, del consiglio di fabbrica Rumianca-Sud — offre prospettive anche ai lavoratori degli appalti, pone l'es-

igenza di uno sviluppo equilibrato e non inchiodato alla monocultura chimica di base».

Il dibattito ha registrato una significativa convergenza anche da parte delle forze politiche, degli enti locali e del Consiglio regionale. Bisogna, però, evitare — è stato sottolineato da più parti — che l'unità sia formale, che poi ciascuno riprenda una strada diversa. «Non si debbono nemmeno dimenticare le responsabilità del passato — hanno sottolineato Ara di Ottana e Inconi, segretario provinciale della FULC — da parte di chi ha troppo confidato in uno sviluppo spontaneo e incontrollato della petrolchimica, dando appoggio alle imprese e coprendo gli sprechi di avventurati capitali d'industria». Proprio dalla Regione si attende una risposta contestuale alla soluzione del problema Sir. C'è il problema dei lavoratori edili in cassa integrazione perché le opere di raddoppio degli stabilimenti chimici sono state bloccate. Allora — ha sostenuto Cosu, per gli edili — si utilizzano i residui passivi (si è parlato di oltre 600 miliardi di lire) per un programma di spesa straordinaria della Regione.

Si tratta, in sostanza, di sviluppare l'intera potenzialità dell'unità manifatturiera per una soluzione della vertenza Sir che eviti nella maniera più assoluta il fallimento. Il rappresentante della Regione, l'assessore Griani, ha sostenuto infatti che «la Giunta andrà a Roma per sostenere che Rovelli è ormai un ostacolo da rimuovere».

La significativa convergenza, su una posizione che nel passato non sempre è stata condivisa — come ha rilevato l'on. Macciotta, intervenuto per il PCI — è un punto in attivo, ma non basta. Non mancano anche nel governo i portavoce del «partito dello stascio» e della «liquidazione», quelli che puntano a far «tabula rasa» della chimica del Sud. Contro questo «partito» i comunisti — che sostengono una linea identica a Cagliari come ad Augusta, a Marghera come a Roma — chiamano tutti a un analogo e coerente impegno nazionale.

g. p.

Una ridda di ipotesi sul piano del governo

ROMA — Incontro importante, oggi pomeriggio al ministero dell'Industria, tra il sindacato e il ministro Prodi per definire, nei suoi termini essenziali, le misure da adottare per fronteggiare la crisi, ormai non più sostenibile e comune sulle richieste avanzate, senza perdere tempo prezioso? A quanto pare no. I grandi capi della Federmecanica Mendilli in testa — hanno già dichiarato che vogliono tempo per «studiare» la «carta rivendicativa». Come se già non la conoscessero nei suoi punti essenziali; come se non avessero seguito da alcuni mesi a questa parte le assemblee operative, le conferenze di zona, la larga consultazione in cui la piattaforma è stata svicerata, approfondita, chiarita. C'è proprio bisogno di «studiare» ancora?

Certo, non tutti sembrano d'accordo sulla linea del perdere tempo, dell'erigere muraglie di parole access. Il «leader» degli industriali bresciani, Lucchini, ad esempio, ha dichiarato in un'intervista: «Perché non proviamo una volta tanto a firmare un contratto dignitoso e soddisfacente per entrambe le parti, senza imbarciare i fucili e senza scatenare una guerra?». Parole sante. Ma, purtroppo, non sembrano condivise dalla massima autorità della Confindustria, il presidente Guido Carli. Costui è addirittura passato alle mani della riforma delle tariffe, si propone di conseguire la migliore utilizzazione degli impianti e l'adeguamento dei livelli di produttività, al fine della promozione dei traffici, nonché di assicurare i minori costi possibili e la loro maggiore certezza.

Sono appunto questi i nodi cruciali del porto di Genova, uno scalo un tempo all'avanguardia, che in questi ultimi anni ha perso numerose battute in particolare nel traffico merci rispetto ad altri porti italiani e del nord Europa. Il rilancio del nostro scalo può quindi passare solo attraverso una consapevolezza della sua importanza e del valore strategico dell'insieme dei porti liguri per la pianura padana e per gran parte del nord Italia e del centro Europa. Da questa consapevolezza nasce quindi l'esigenza di acquisire nuovi traffici a Genova e al sistema portuale dell'Alto Tirreno. Ma come? La risposta è una sola e va individuata nella soluzione dei problemi delle aree e degli spazi portuali, degli investimenti, delle tariffe e di una partecipazione diretta dei lavoratori al controllo di questi fattori determinanti.

L'accentramento del ruolo di impresa al Cap (che nei mesi scorsi ha assorbito la Seport, un'impresa pubblica di sbarco e imbarco merci di oltre 1000 addetti), e con l'assegnazione (per la prima volta) di funzioni di direzione delle operazioni alla Compagnia, crea un nuovo riferimento, appunto il «binomio» Cap-Compagnia che dovrà gestire, nel contratto con le organizzazioni sindacali e con l'utenza, la riorganizzazione di tutti i servizi e del lavoro portuale.

Il nuovo modello di organizzazione del lavoro e dei servizi portuali avrà tre punti di riferimento: il Centro di programmazione (composto da Cap, Compagnia, Utenza, Dogana, Ferrovie e Autotrasportatori), i terminali ferroviari (per i traffici convenzionali e per i containers) sotto la direzione del Cap e della Compagnia, il livello terminali nave, dove le indicazioni della programmazione saranno attuate da parte della Compagnia, alla quale è affidata la responsabilità della direzione e dell'esecuzione delle operazioni. Il nuovo modello di erogazione dei servizi portuali è in grado di saldare il momento della programmazione con quello della sua attuazione.

Nell'accordo è considerato anche l'impegno a risolvere nel più breve tempo possibile altri problemi di organizzazione del lavoro e di difesa della condizione operaia, quali la regolamentazione del lavoro con pioggia, la riorganizzazione del lavoro nel settore frigorifero, la ricomposizione delle squadre di lavoro, la revisione delle modalità di chiamata e dei sistemi di utilizzazione della manodopera portuale.

Renzo Fontana

Si sono appena spente le luminarie dei giorni di festa e già infuriano le polemiche sui rinnovi dei contratti di lavoro. La «sceneggiata», ancora una volta, sembra ripetersi, secondo schemi ormai logori: con gli imprenditori che gridano allo scandalo, alla rovina, ignorando gli inviti dei dirigenti sindacali — l'hanno fatto a Bari i segretari della FLM ad una riflessione nel merito.

E' proprio necessario, insomma, subire la prassi degli altri rinnovi, il rito padronale delle schermaglie prolungate, delle pregiudiziali, delle dilazioni con i necessari scioperi massicci di risposta, delle finte trattative solitamente in ore notturne? Non sarebbe possibile avviare subito una riflessione puntuale e comune sulle richieste avanzate, senza perdere tempo prezioso? A quanto pare no. I grandi capi della Federmecanica Mendilli in testa — hanno già dichiarato che vogliono tempo per «studiare» la «carta rivendicativa». Come se già non la conoscessero nei suoi punti essenziali; come se non avessero seguito da alcuni mesi a questa parte le assemblee operative, le conferenze di zona, la larga consultazione in cui la piattaforma è stata svicerata, approfondita, chiarita. C'è proprio bisogno di «studiare» ancora?

Certo, non tutti sembrano d'accordo sulla linea del perdere tempo, dell'erigere muraglie di parole access. Il «leader» degli industriali bresciani, Lucchini, ad esempio, ha dichiarato in un'intervista: «Perché non proviamo una volta tanto a firmare un contratto dignitoso e soddisfacente per entrambe le parti, senza imbarciare i fucili e senza scatenare una guerra?». Parole sante. Ma, purtroppo, non sembrano condivise dalla massima autorità della Confindustria, il presidente Guido Carli. Costui è addirittura passato alle mani della riforma delle tariffe, si propone di conseguire la migliore utilizzazione degli impianti e l'adeguamento dei livelli di produttività, al fine della promozione dei traffici, nonché di assicurare i minori costi possibili e la loro maggiore certezza.

Sono appunto questi i nodi cruciali del porto di Genova, uno scalo un tempo all'avanguardia, che in questi ultimi anni ha perso numerose battute in particolare nel traffico merci rispetto ad altri porti italiani e del nord Europa. Il rilancio del nostro scalo può quindi passare solo attraverso una consapevolezza della sua importanza e del valore strategico dell'insieme dei porti liguri per la pianura padana e per gran parte del nord Italia e del centro Europa. Da questa consapevolezza nasce quindi l'esigenza di acquisire nuovi traffici a Genova e al sistema portuale dell'Alto Tirreno. Ma come? La risposta è una sola e va individuata nella soluzione dei problemi delle aree e degli spazi portuali, degli investimenti, delle tariffe e di una partecipazione diretta dei lavoratori al controllo di questi fattori determinanti.

L'accentramento del ruolo di impresa al Cap (che nei mesi scorsi ha assorbito la Seport, un'impresa pubblica di sbarco e imbarco merci di oltre 1000 addetti), e con l'assegnazione (per la prima volta) di funzioni di direzione delle operazioni alla Compagnia, crea un nuovo riferimento, appunto il «binomio» Cap-Compagnia che dovrà gestire, nel contratto con le organizzazioni sindacali e con l'utenza, la riorganizzazione di tutti i servizi e del lavoro portuale.

Il nuovo modello di organizzazione del lavoro e dei servizi portuali avrà tre punti di riferimento: il Centro di programmazione (composto da Cap, Compagnia, Utenza, Dogana, Ferrovie e Autotrasportatori), i terminali ferroviari (per i traffici convenzionali e per i containers) sotto la direzione del Cap e della Compagnia, il livello terminali nave, dove le indicazioni della programmazione saranno attuate da parte della Compagnia, alla quale è affidata la responsabilità della direzione e dell'esecuzione delle operazioni. Il nuovo modello di erogazione dei servizi portuali è in grado di saldare il momento della programmazione con quello della sua attuazione.

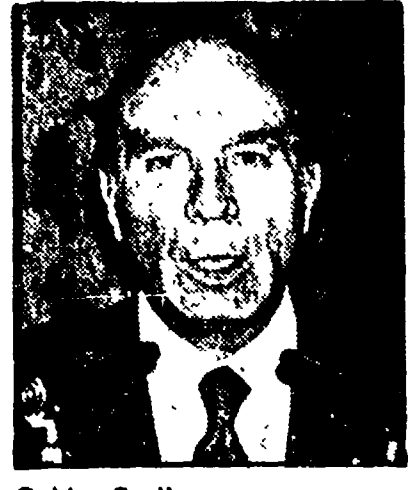
Nell'accordo è considerato anche l'impegno a risolvere nel più breve tempo possibile altri problemi di organizzazione del lavoro e di difesa della condizione operaia, quali la regolamentazione del lavoro con pioggia, la riorganizzazione del lavoro nel settore frigorifero, la ricomposizione delle squadre di lavoro, la revisione delle modalità di chiamata e dei sistemi di utilizzazione della manodopera portuale.

Un impegno a risolvere nel più breve tempo possibile altri problemi di organizzazione del lavoro e di difesa della condizione operaia, quali la regolamentazione del lavoro con pioggia, la riorganizzazione del lavoro nel settore frigorifero, la ricomposizione delle squadre di lavoro, la revisione delle modalità di chiamata e dei sistemi di utilizzazione della manodopera portuale.

Un impegno a risolvere nel più breve tempo possibile altri problemi di organizzazione del lavoro e di difesa della condizione operaia, quali la regolamentazione del lavoro con pioggia, la riorganizzazione del lavoro nel settore frigorifero, la ricomposizione delle squadre di lavoro, la revisione delle modalità di chiamata e dei sistemi di utilizzazione della manodopera portuale.

Contratti: perché ripetere il solito rito?

Le richieste della Federmecanica che vuol «studiare» la piattaforma della FLM La Confindustria: i costi eccessivi penalizzano l'occupazione



Guido Carli



Romano Prodi



Bruno Trentin

menti economici nella cifra di 30 mila lire in tre anni tra aumento eguale per tutti, riparametrizzazione e riforma degli scatti di anzianità. E non hanno nessun bisogno — come insinua Carli — di «irrigidirsi» nel 1979, per ricare «il consenso» della base. Il consenso non lo si riceve — i dirigenti sindacali lo sanno benissimo — in riferimento alla quantità delle ore di sciopero effettuate (ore che in Italia, a differenza che ad esempio, in Germania federale, «costano» soltanto ad ogni singolo operaio ed impiegato), ma in riferimento ai «risultati» che si raggiungono.

Ma del resto Guido Carli sa benissimo che al centro dei rinnovi contrattuali vi sono richieste che non «costano» una lira agli imprenditori e sulle quali — come

mostra l'esperienza del passato — si registreranno le principali difficoltà. Sono le richieste di «potere». «L'obiettivo prioritario del sindacato — sostiene Bruno Trentin, sempre nell'ambito delle interviste al «Mondo» — è quello di acquisire un potere effettivo di controllo, all'interno dell'azienda, sulla distribuzione di fatto, sull'organizzazione del lavoro, sulle condizioni di lavoro e, fuori dall'azienda, sulla creazione di occupazione».

Sono finalità che, a quanto pare, sono sfuggite persino al neo-ministro dell'Industria, Romano Prodi si è lasciato andare, questa volta, ad una affermazione drammatica: «Il rinnovo dei contratti potrebbe strozzare le capacità produttive, proprio quando la domanda estera fira». E' una affermazione che rimbal-

za nelle dichiarazioni padronali di questi giorni. Secondo tutti costoro, il sindacato dovrebbe lasciare fare ai manovratoli, il governo, gli imprenditori, e attendere, come la manna dal cielo, la realizzazione di qualche obiettivo di fondo come quello, ad esempio, della industrializzazione del Mezzogiorno. E' la tesi che traspare da uno studio, per altri versi interessante, della Confindustria, reso noto proprio ieri. L'ufficio studi imprenditoriale, prende atto che «il sindacato si è trasformato da organismo prevalentemente teso alla tutela economico-professionale dei lavoratori occupati e collaterale ai partiti politici, a soggetto largamente autonomo di azione politica, economica e sociale, proiettato verso un'azione di trasformazione dell'intera società», anche se permangono tesi divergenti, all'interno del sindacato stesso.

Ma il fatto è che, sempre secondo lo studio confindustriale, — questo è il concetto centrale — le diverse politiche sindacali hanno finito col provocare «l'arresto dello sviluppo economico» e lo «aflaccimento del processo di accumulazione del capitale». La crisi energetica, la mancanza di un'azione programmatica come punto di riferimento per gli stessi imprenditori, lo sciopero degli investimenti, non «entrano nulla. Bisognerebbe ritornare agli anni '50, quando, certo, i padroni alla Valleto avevano più «mano libera» nelle case di fabbrica, quando anche si fece più acuta la drammatica «forbice» tra Nord e Sud d'Italia.

Lo studio degli uomini di Carli si conclude, comunque, con una nota ottimistica. Si ritiene che nel 1978 il sindacato con la «svolta dell'EUR», avrebbe aperto una nuova fase più «responsabile», più rispettosa dei «vincoli» derivanti dalla necessità «di ripresa economica e crescita produttiva del sistema». Non vorremmo, però, che l'ufficio studi avesse preso leucole per lantern: certo, priorità delle rivendicazioni: ma per «cambiare» questo sistema. Esso si è dimostrato iniquo. Lo dimostra un fatto semplice: i treni dei meridionali costretti a riprendere la corsa verso il Nord. Bisogna impedirlo facendo le fabbriche nel Mezzogiorno. Questa è la posta in gioco. Su questo punto si può ragionare ed esprimere «responsabilità».

Bruno Ugolini

Nel porto di Genova si volta pagina comincia un nuovo modo di lavorare

Un assetto della gestione basato sul binomio Consorzio-Compagnia - L'accordo approvato all'unanimità dalle assemblee - Battute le posizioni estremiste

Dalla nostra redazione

GENOVA — Il porto di Genova volta pagina. Le assemblee dei lavoratori portuali riunite ieri mattina hanno infatti approvato all'unanimità (un solo voto contrario e un astenuto) l'ipotesi di accordo sul nuovo assetto gestionale dell'erogazione dei servizi e del lavoro portuale basato sul «binomio» Consorzio del porto-Compagnia unica lavoratori merci varie, il primo come gestore e responsabile del servizio di impresa, la seconda come organismo responsabile della direzione ed esecuzione delle operazioni nell'area nave-banca.

L'intesa sul riassesto che individua appunto nel Cap e nella Compagnia i due soggetti fondamentali per l'erogazione dei servizi e del lavoro da prestare alla nave e alla merce, era stata raggiunta nei giorni scorsi dal gruppo di lavoro formato da tutte le componenti interessate all'attività portuale (Consorzio, Compagnia, sindacato, utenza e Camera di commercio), e l'altro ieri aveva già ottenuto l'approvazione unanime del Consiglio dei delegati portuali.

Con le assemblee di ieri si chiude quindi una vertenza aperta da quasi quattro anni, che ha vissuto fasi travagliate e confuse, con momenti anche di divisione tra i lavoratori portuali e di tentativi di contrapposizione tra una parte di questi ed il sindacato unitario. Ma chi, soprattutto un anno fa, aveva cercato di specularsi su questi momenti di tensione, cercando di alimentare una presunta

crisi dei rapporti tra il Partito comunista ed i portuali, oggi è costretto a tirare i remi in barca.

Da questa lunga vicenda i portuali escono protagonisti, con una nuova possibilità di esercitare le loro capacità di governo del porto, ed esce rafforzata la credibilità del sindacato unitario e delle forze di sinistra, in particolare del nostro partito, che ha saputo sostenere nel confronto con i lavoratori una posizione seria e coerente, sconfiggendo quindi con il dibattito le fughe in avanti di chi puntava sulla creazione di un «ente unico» per la gestione dei servizi portuali, o di chi sapeva avanzare solo forti richieste salariali, ed un astratto garantismo su tutti i temi della condizione operaia: quelli che erano insomma i cavalli di battaglia del cosiddetto «collettivo portuale».

«Ma la difesa della condizione operaia — è stato ripetutamente sottolineato ieri dai portuali del Cap e della Compagnia nelle due assemblee che si sono svolte nella Sala chiamata e nelle officine Giaccone — può essere garantita solo dalla partecipazione di tutti i lavoratori alla decisione e alla gestione delle scelte che vengono fatte per l'acquisizione di nuovi traffici e il rilancio di questa grande azienda con oltre 12 mila addetti. La logica rivolta a isolare la condizione operaia come un pianeta a sé stante, accantonando i problemi della produttività, della competitività e del rilancio portuale, quasi fossero questioni estranee agli interessi della classe lavoratrice, deve quindi

RFT: ora scioperano 100 mila siderurgici

I sindacati chiedono la legge-quadro subito

ROMA — Sul disegno di legge quadro per il pubblico impiego preparato dal ministro del Lavoro Scotti, le confederazioni e i sindacati di categoria del settore manifestano alcuni elementi di dissenso, ma nel complesso non danno un giudizio positivo. In effetti il testo Scotti — ha detto ieri il segretario confederale della Cgil, Giovanni, che assieme al segretario della Cisl, Marini, e della Uil Bugli ha presieduto la riunione con le categorie dei pubblici dipendenti — «contiene norme molto vicine a quelle proposte dai sindacati, in particolare per quanto riguarda il rapporto legge-contrattazione, le procedure negoziali, i tempi e le modalità di attuazione degli accordi contrattuali».

BERLINO — Altri 20 mila lavoratori dell'acciaio appartenenti per la maggior parte al grande complesso Thyssen sono entrati ieri in sciopero in Germania Federale nella regione del Reno-Westfalia. Salgono così a circa 100 mila i lavoratori coinvolti in questo sciopero per il rinnovo del contratto regionale di lavoro che dura ormai da 37 giorni, il più lungo e il più duro nella Germania del dopoguerra.

Impegnato ad inserirla nelle norme che regolano la contrattazione, ma nella sostanza è «il rischio che non rimanga fuori». L'esclusione dei lavoratori della PS dalla legge quadro non ha più ragione di essere dal momento che per essi si deve arrivare in tempi solleciti alla smitizzazione.

L'accordo è considerato anche l'impegno a risolvere nel più breve tempo possibile altri problemi di organizzazione del lavoro e di difesa della condizione operaia, quali la regolamentazione del lavoro con pioggia, la riorganizzazione del lavoro nel settore frigorifero, la ricomposizione delle squadre di lavoro, la revisione delle modalità di chiamata e dei sistemi di utilizzazione della manodopera portuale.