

Grottaminarda: sciopero fallito per le intimidazioni della Fiat

Indetto contro le provocazioni antisindacali - Venerdì astensione totale, poi sono andati casa per casa a «convincere» gli operai - Cisl e Uil a fianco dell'azienda

Dagli agrari risposte negative sugli impegni per investimenti

Venerdì prossimo sciopero degli edili - Tentativo del padronato di trascinare il confronto per le lunghe

ROMA — Dopo il compatto sciopero dei metalmeccanici della scorsa settimana, venerdì scorso toccò agli edili, con un'astensione dal lavoro di otto ore che bloccherà tutti i cantieri del paese, gettare sul tavolo di trattative, finora inconcludenti, tutto il peso di una mobilitazione convinta e sostenuta delle piattaforme contrattuali. Come per i metalmeccanici, anche per gli edili il confronto prosegue. Il padronato non ha avuto, come altre volte, il coraggio di provocare una rottura aperta, anche se è evidente il tentativo di trascinare il negoziato per le lunghe, forse nella speranza di un'evoluzione del quadro politico più «aperto» alle sue ragioni.

Gli stessi ostacoli ha incontrato finora la trattativa tra Confagricoltura e sindacati dei braccianti.

Ieri sera è ripreso il negoziato. Alle richieste sindacali di cominciare ad ec-

aminare nel merito le richieste riguardanti l'occupazione e gli investimenti, si è però continuato ad opporre da parte della Confagricoltura un atteggiamento di intransigente chiusura.

L'atteggiamento adottato dalla Confagricoltura è stato quello di dilazionare le risposte. Sulle richieste avanzate dai sindacati in materia di finanziamenti pubblici, le risposte sono state totalmente negative sia sulla richiesta di esame preventivo dei finanziamenti pubblici in sede di commissioni sindacali comprensoriali sia su quella di garantire una correlazione tra i finanziamenti e i livelli di occupazione. Il rifiuto è esteso anche all'assunzione di impegni a che gli investimenti siano usati per la finalità per la quale sono elargiti nonché alla richiesta che i finanziamenti sindacali in prevalenza usati per

opera di trasformazione agraria e fondiaria che le statistiche — anche di parte padronale — vedono in netto e preoccupante declino.

La Federbraccianti ritiene giunto il momento di accompagnare alla trattativa il movimento. Essendo ormai ampiamente esauriti i confronti tra le parti e occorrendo individuare — sostiene Donatella Turtura — tutte le misure necessarie di iniziativa sindacale. Questa mattina, intanto, si prende a trattare.

Sempre oggi la FLM torna ad incontrarsi con i dirigenti delle aziende pubbliche, l'Intersind. Venerdì si rivedrà con la Federmecanica. Nelle fabbriche metalmeccaniche non si assiste passivamente, non ci si limita ad attendere che i frutti maturino da soli, a Roma. Sono stati proclamati, e verranno effettuati questa settimana scioperi articolati di tre ore.

Dal nostro inviato

GROTTAMINARDA — Lo sciopero contro le provocazioni antisindacali alla FIAT è fallito. In quantotanto ore la direzione aziendale — dopo il primo grande sciopero di massa di venerdì scorso — ha energicamente riaperto la fabbrica sotto il suo controllo. Tra sabato e domenica «emissari» della FIAT, affiancati da sindacalisti Cisl, sono andati casa per casa, intimando agli operai di non scioperare.

L'opera di «persuasione» ha ottenuto il risultato voluto: ieri mattina al primo turno ha scioperato soltanto una decina di operai; al secondo una cinquantina. Le assemblee non si sono potute svolgere.

Lo sciopero di due ore era stato proclamato dalla FLM nazionale venerdì, quando i 750 operai del nuovo stabilimento FIAT-IVECO nella Valle dell'Uffita in Irpinia, si fermarono per l'intera giornata. Fu la risposta spontanea all'ennesima provocazione aziendale che aveva sequestrato ad un lavoratore fra comunicati sindacali da affiggere in bacheca. I volantini denunciavano un precedente «sequestro» delle copie della piattaforma contrattuale FLM e 143 nuove assunzioni effettuate «a modo irregolare» con l'aiuto di Cisl e Uil. Era una provocazione studiata e tavolosa: infatti, durante lo sciopero un caporeparto, alla testa di una squadra di «mazzieri», aggredì alcuni operai.

Ieri mattina la tensione era all'apice. L'azienda ha imposto un lungo, svenante braccio di ferro. Per tutta la mattina ha fatto girare tra i reparti sindacalisti Cisl (in gran parte ex fascisti locali e ex sindacalisti autonomi) e «capi» che ammonivano gli operai a non scioperare. A mezzogiorno, l'ora fissata per lo sciopero del primo turno, la provocazione si è rinnovata. Davanti al cancello principale si sono schierati i «vigilantes». Nel piazzale sono state fatte confluire alcune jeep dei carabinieri.

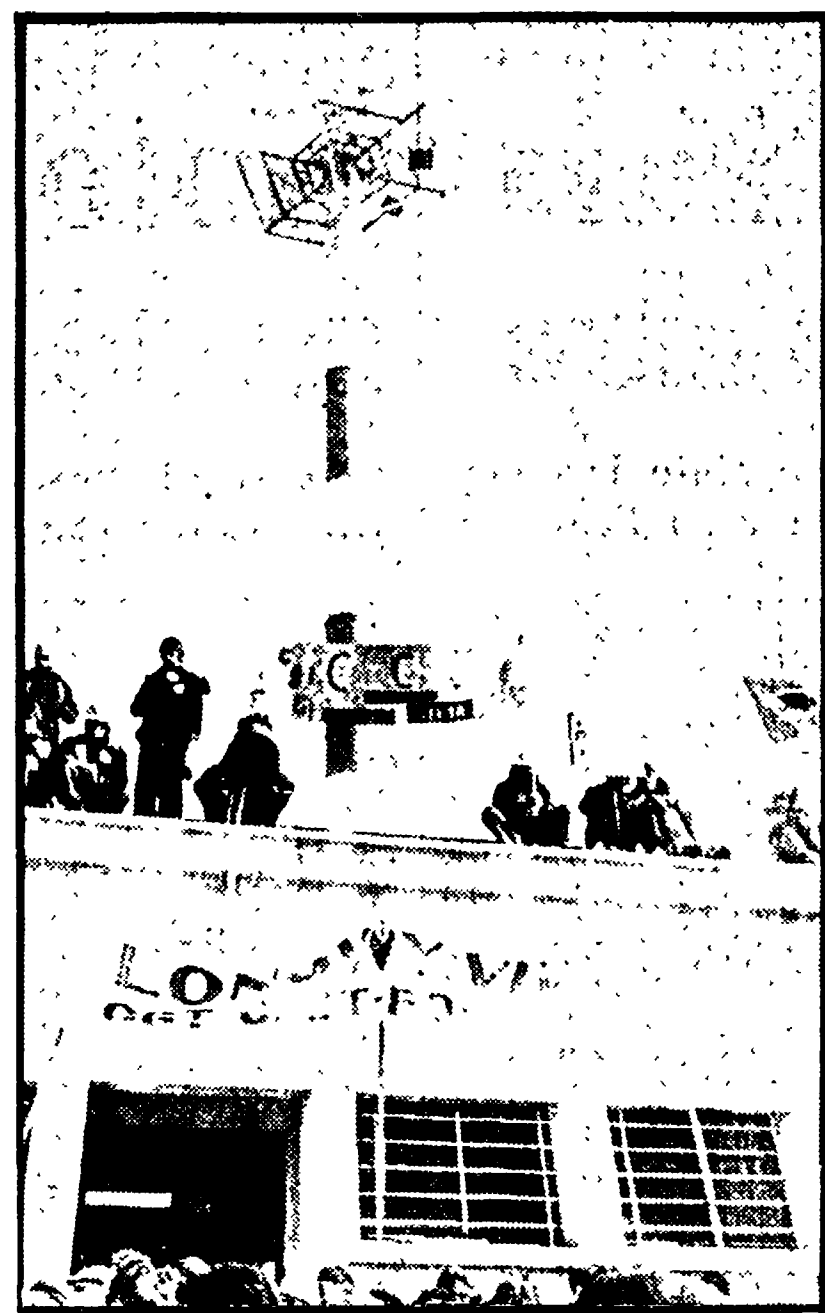
Per due ore non si è saputo cosa stesse accadendo all'interno della fabbrica. Alle 14, finalmente, quando è terminata il lavoro, gli operai sono usciti incrociandosi con il secondo turno. Si sono formati alcuni capannelli. Si è capito, allora, il perché dello sciopero mancato. «Ci hanno messo paura — dice un operaio, andandosene frettolosamente — i «capi» ci hanno minacciato. E poi la Cisl ha detto che questo sciopero non l'aveva proclamato, che era, perciò, una cosa solo della CGIL, che vuole strumentalizzare gli operai». Si è saputo anche di un'assemblea della Cisl svoltasi domenica a Grottaminarda alla quale è intervenuto il vice direttore del personale che è anche il vice sindaco del paese. Questa assemblea ha approvato un documento che ribalta completamente i fatti.

A Grottaminarda la FIAT ha rispolverato il fantasma di Valletta. La sua politica nei confronti del personale è la stessa degli anni '50 a Torino. Le assunzioni sono state fatte — nonostante precedenti accordi — con criteri discriminatori. A Grottaminarda e Flumeri si parla di alcuni notabili che venderebbero i posti ai disoccupati per 2 milioni di lire. Pochi comunisti, nonostante la loro posizione nelle liste di collocamento, si sono visti riconoscere il diritto al lavoro.

Anche l'ultimo blocco di assunzioni, 143, è stato effettuato stravolgendo completamente le graduatorie. Cisl e Uil anche in questo caso si sono accodate alla FIAT. «Ad Avellino — commenta il compagno Giovanni Rondinelli, segretario provinciale della FIOM-CGIL — che qualche mese fa venne aggredito durante un'assemblea in fabbrica da alcuni «mazzieri» — non è mai esistita una vera unità sindacale. L'auspicio della FIAT, poi, ha acuito i processi di contrapposizione. Cisl e Uil sono completamente subalterne alla logica dell'azienda, prestandosi a tutte le manovre per spaccare l'unità dei lavoratori».

«Non è un caso — sostiene Tiziano Rinaldi della FLM nazionale — che la Fiat abbia diviso il movimento proprio qui nel Sud, ed in questa fase, quando un milione e mezzo di metalmeccanici è in lotta per il rinnovo del contratto. Si vuole dimostrare che come l'Alfasud è una fabbrica ingovernabile, qui la Fiat di Grottaminarda i lavoratori sono divisi tra di loro: che insomma nel Mezzogiorno non ci sarà mai una classe operaia combattiva».

Luigi Vicinanza



Alla prova dei siderurgici il «rigore» di Barre

PARIGI — L'immagine qui sopra riprodotta mostra un gruppo di operai siderurgici di Longwy durante l'occupazione del ripetitore televisivo della zona della Lorena. I metallurgici — ventimila sono minacciati di licenziamento in tutta la Francia — chiedono che si parli della loro lotta.

Di questa si parla ovviamente anche a Parigi. Il confronto sindacato-governo continua e fra breve si prevede l'apertura di un tavolo anche con gli imprenditori. La proposta del governo di puntare su una «società di riconversione», una sorta di agenzia pubblica da costituire nelle zone colpite dalla crisi siderurgica per assorbire manodopera licenziata è stata accolta con freddezza dai sindacati. Ora il primo ministro Barre è in una situazione, per così dire, delicata. Alcuni commentatori fanno notare che il «premier» non può rinunciare alla linea di rigore economico alla quale è ispirata il «piano acciaio» con i suoi drastici tagli all'occupazione. Ma il presidente della Repubblica Giscard d'Estaing si è espresso a favore di provvedimenti che attenuino il costo sociale della linea del rigore. In terzo luogo le lotte divampano in tutto il Nord e nella Lorena e già si sono registrati numerosi scontri con la polizia: si pone, insomma, il problema della controllabilità della situazione.

E' difficile dire lo sbocco verso il quale va la vertenza dei siderurgici. Il fatto che sindacati e governo non mollino il tavolo delle trattative e che queste dovrebbero allargarsi agli imprenditori fa capire quanta preoccupazione si nutra da tutte le parti.

La lotta delle hostess e steward blocca i voli Alitalia e Ati

PCI: pesanti le responsabilità del governo e delle aziende

ROMA — Gli aerei Alitalia e Ati dal pomeriggio di ieri (e fino alle 16 di oggi) non volano. Lo sciopero indetto dalla Fulat (sindacati unitari) e dall'Anpav (autonomi) per protestare contro la rottura delle trattative per il contratto degli assistenti di volo, ha portato infatti alla paralisi del traffico aereo.

Le difficoltà, però, non sembrano dover cessare con la fine dello sciopero. Una nuova astensione dal lavoro, questa volta di tutto il personale del settore, di terra e di volo, è stata già programmata dai sindacati unitari per giovedì dalle 7 alle 11. Il «comitato di lotta» dal canto suo ha deciso di prorogare fino alla mezzanotte di oggi l'agitazione che nell'ultima settimana, strumentalizzando il forte e giustificato malcontento degli assistenti, ha provocato notevoli disagi al trasporto aereo. Nel decidere la «proroga» il «comitato» ha voluto riconfermare la sua vera natura antisindacale, affermando che la nuova agitazione è sì contro la «netta chiusura» della Alitalia, ma anche «contro lo sciopero» indetto dalla Fulat.

Stamane, indetta dalla Fulat e dalle confederazioni, si svolgerà all'Hotel dei congressi assistenti di volo. Da essa potrebbe uscire la decisione di un ulteriore inasprimento dell'azione di lotta, fino a coinvolgere tutto il settore dei trasporti, se la controparte (Alitalia, Ati, Intersind) non recederà dalle sue posizioni.

Ma quali sono gli orientamenti che finora hanno prevalso nella controparte padronale? L'emblematica vicenda contrattuale, non solo quella degli assistenti di volo, ma prima ancora quella dei piloti, dimostra che «siamo in presenza» — come ha rilevato nella sua ultima riunione il gruppo di lavoro del trasporto aereo della direzione comunista — di aziende pubbliche che non intendono avere alcun rapporto di confronto con il sindacato e con i lavoratori, per cui la prima parte dei contratti (quella del

personale di terra, ad esempio ndr) è disattesa e ogni giorno si realizza una politica esaientemente a creare conflitti e difficoltà ai sindacati confederali».

Le vertenze per gli assistenti e tecnici di volo e quella aziendale integrativa che si sta per aprire per il personale di terra sono e saranno un banco di prova, ma se necessario anche un terreno di scontro. E' evidente però che l'Alitalia, da come si sono messe le cose al tavolo delle trattative per gli assistenti di volo, sembra intenzionata a ricalcare la strada già percorsa per i piloti per i quali — osserva il gruppo di lavoro del PCI — si sono dati «aumenti ingiustificati nella quantità e nella mancanza di ogni gradualità», ma soprattutto si sono fatti passare «a fronte di una ipotesi di razionalizzazione retributiva non reale che appare solo il pretesto per gli incrementi retributivi».

La professionalità dei piloti non è ovviamente in discussione. Essa va «correttamente valorizzata», ma questi risultati non si ottengono con i modi e i criteri adottati nel contratto con il quale di fatto si peggiora la loro condizione di lavoro «dando alle aziende la discrezionalità assoluta e senza controllo della loro prestazione».

Si prosegue da parte dell'Alitalia, anche sul terreno delle vertenze contrattuali, un atteggiamento tendente a giustificare con un certo stato di «ingovernabilità» i disservizi endemici del trasporto aereo e i conseguenti disagi per gli utenti. Se questa è la linea seguita in primo luogo dalle aziende che gestiscono i servizi aerei e quelli di assistenza a terra, le responsabilità di fondo di quanto avviene ricadono sulla politica del governo che nonostante gli impegni, anche programmatici, assunti, «ha lasciato e continua a lasciare» — si rileva da parte comunista — il settore in balia di se stesso, venendo meno ad ogni intervento di indirizzo, di coordi-

namento, di programmazione».

L'azione del governo in questa direzione è costellata di impegni non mantenuti, di interventi contraddittori «spesso subalterni a logiche provincialistiche, clientelari, aziendali, di iniziative del giorno per giorno in cui sono inscritti interessi speculativi» e l'effetto di tutto ciò sono il disordine e il caos nel servizio. In sostanza «la politica del trasporto aereo è affidata anziché alle decisioni del governo e agli indirizzi del Parlamento, alle aziende che operano nel settore e in primo luogo all'Alitalia che talvolta, con eccessiva disinvoltura e al di fuori di ogni controllo delle istituzioni e dei lavoratori, colma questi vuoti».

Così la Direzione dell'aviazione civile del ministero dei Trasporti è senza autorità e autonomia operativa e l'impegno più volte assunto di riformare l'aviazione per metterla in grado di affermare l'autorità dello Stato sul settore, continua ad essere disattesa: lo stesso succede per il riaspetto organico del sistema aeroportuale. L'Italia continua ad avere il numero più elevato in Europa di scali aerei aperti al traffico e il più basso tasso di efficienza e regolarità del servizio. E si arriva addirittura al «blocco burocratico» dell'installazione di sistemi di assistenza al volo come è avvenuto per l'aeroporto palermitano di Punta Raisi con le conseguenze a tutti note per la sicurezza di questo scalo.

Il gruppo di lavoro del trasporto aereo ha preso alcune decisioni operative. Fra queste la sollecita presentazione di una proposta di legge «aperta al contributo di tutte le forze democratiche e dei lavoratori» che affronta i problemi nodali di riforma del settore: vettori, società di gestione aeroportuale, Civiltà via, ecc.

Ilio Gioffredi

Agitazioni in alcune banche Ritardi per gli stipendi

Sciopero fino a domani dei cassieri del S. Spirito e del Credito italiano - Astensioni anche alla Banca d'Italia

ROMA — Grossi disagi, questo mese, per chi riceve lo stipendio tramite banca. Da ieri, infatti, sono in sciopero i cassieri del Banco di Santo Spirito e del Credito italiano. L'agitazione è sostenuta da un novello «movimento opinione cassieri», dietro il quale mal si cela, comunque, il sindacato autonomo Silces-Cisl. Ieri a Roma e provincia una trentina di agenzie su 42 del S. Spirito sono rimaste chiuse. Lo sciopero si concluderà soltanto domani.

Alla Banca d'Italia la CGIL ha indetto un'astensione di quattro ore per il pomeriggio di oggi (interessa soltanto i 3 mila dipendenti dell'amministrazione centrale) e altre quattro ore per il pomeriggio di domani (comprendente anche le filiali). Lo sciopero è programmato in modo tale da non coinvolgere gli utenti. Ma i sindacati di categoria della Cisl, della Uil, e l'autonomia Fabi hanno deciso di andare per conto loro e di proclamare otto ore per domani. All'agitazione saranno interessati tutti gli ottomila dipendenti della Banca d'Italia per cui i riflessi — in termini di disagi — sull'utenza si faranno sentire.

I cassieri del S. Spirito e del Credito italiano si fermeranno per tre giorni per una vertenza riguardante gli svi-

luppi della loro professionalità. Spieghiamo. La normativa contrattuale — ricordiamo che il contratto nazionale dei bancari sarà rinnovato questo mese — prevede che un cassiere «lasci la cassa» per passare ad altro tipo di lavoro dopo sei anni di permanenza nella qualifica. Lo stesso contratto prevede la promozione automatica a capufficio al compimento del settimo anno di anzianità. Accade allora che se non si riesce ad «uscire dalla cassa» nell'intervallo fra il 6. e il 7. anno il passaggio sarà possibile soltanto per l'esclusiva ed insindacabile volontà dell'azienda.

La questione dei cassieri è «dentro» gli incontri che la Federazione unitaria dei bancari (Fub) sta avendo, per esempio, con il Banco di Santo Spirito. Si tratta degli incontri semestrali — previsti dal contratto — sull'ambiente, i carichi e i ritmi di lavoro, gli organici e la salute dei lavoratori. Il primo incontro i sindacati lo hanno avuto il 20 di questo mese quando registrarono segni di disponibilità da parte dell'istituto. Perché allora queste tre giornate consecutive di sciopero collocate alla fine del mese? Si pensi al S. Spirito che paga gli stipendi dei dipendenti della Regione La-

zio, Fatme, Ospedali Riuniti, università, Ferrovie, Alitalia, Enel.

Il S. Spirito è un po' un apprendista stregone. Ha cercato un rapporto privilegiato con il sindacato autonomo, facendolo, in certa misura, prosperare e oggi ne paga le conseguenze. E la controparte per gli autonomi non è l'istituto ma il sindacato unitario che «punisce i lavoratori».

Alla Banca d'Italia la vertenza riguarda il ricalcolo della contingenza. La richiesta è l'allineamento con i bancari, ma l'istituto centrale oppone atteggiamenti formalistici rivolgendosi, per «pareri di legittimità» ai ministri del Tesoro e del Lavoro, mentre — dice la CGIL — la questione si può risolvere in una trattativa fra le parti.

«Un tentativo — dice la CGIL — di porre in crisi il sindacato proprio quando la CGIL sta elaborando una piattaforma per aumentare efficienza e democrazia». Alla manovra della Banca d'Italia gli altri sindacati hanno risposto con «un'operazione di lacerazione dell'unità» con la decisione di scioperare tutta la giornata di domani. E ieri Cisl, Uil e Fabi hanno tenuto un'assemblea: alla presidenza c'era anche il «collettivo autonomo»!

Nella suddivisione per «classi» i comuni che hanno registrato il maggior aumento percentuale di dipendenti sono quelli con una popolazione compresa fra le 10 mila e le 30 mila unità. Seguono, al secondo posto, i comuni da 30 a 100 mila abitanti, e all'ultimo, quelli con oltre centomila abitanti. Un discorso a parte meritano i comuni piccoli e piccolissimi che in casi estremi come afferma la relazione contano da 3 a 5 dipendenti, sindaco compreso.

Per grandi aree geografiche il più alto incremento (71,8 per cento) si è avuto nell'Italia centrale (gli impiegati sono aumentati del 100% rispetto ai salariati) e fronteggiati un aumento della popolazione del 15,4 per cento. Nelle regioni meridionali l'aumento è stato del 60,1 per cento (popolazione + 4,5%). Nel Nord è stato del 52,2% (la popolazione è aumentata del 15,2%). Nelle isole gli aumenti più bassi: 45,8% per i dipendenti, 3,2% per la popolazione.

Perché ad Enna nessuno vuole andare alla Cartotecnica?

ENNA — Sono ventimila i disoccupati iscritti alle liste di collocamento in questa provincia siciliana, ma alla Cartotecnica che chiede manodopera non si presenta nessuno. L'azienda ha acquisito, sembra, delle importanti commesse che non potrà onorare se non trova lavoratori.

Fra i quali la notizia. La contraddizione fra una zona meridionale delle più emarginate che invoca lavoro e un'azienda che in questa stessa zona non trova manodopera è troppo stridente per non indurre a tentare di capire perché ciò è possibile. I luoghi comuni non bastano.

In realtà, questo è un tipico caso della distanza che intercorre fra domanda e offerta di lavoro. Quest'ultima si presenta con il connotato della forte specializzazione: i giovani cercano un lavoro che risponda al loro titolo e rifiutano, così, l'occupazione in una fabbrica dove le condizioni lavorative sono pesantissime e l'ambiente estremamente nocivo. E qui scatta il problema per il sindacato. I giovani non accettano più impieghi dove le condizioni di lavoro sono intollerabili o penose o nocive o pesanti. L'intervento deve essere concentrato allora sull'organizzazione del lavoro comprendendo in questa espressione problemi come la professionalità, l'ambiente, il modo stesso del produrre.

Non c'è, quindi, da menare scandalo per notizie come queste, le quali pongono invece la necessità di fatti concreti. E quello di Enna non è un caso isolato. Fu questo giornale a tirare fuori la notizia dei giovani bolognesi che rifiutavano il lavoro edile.

Dipendenti comunali aumentati in sette anni del 142%

ROMA — I dipendenti comunali hanno raggiunto la ragguardevole cifra di 450 mila unità con un incremento in 7 anni (1969-76) del 142 per cento. Il tasso più elevato di aumento si è registrato per gli impiegati rispetto ai salariati. E' quanto emerge da una ricerca condotta congiuntamente dalla cattedra di sociologia del diritto dell'università di Roma e dall'Irpal (istituto per le ricerche sulla pubblica amministrazione). Dall'indagine risulta anche un altro dato interessante e cioè che l'incremento maggiore non si è avuto nel Mezzogiorno, ma nelle regioni dell'Italia centrale.

Nella suddivisione per «classi» i comuni che hanno registrato il maggior aumento percentuale di dipendenti sono quelli con una popolazione compresa fra le 10 mila e le 30 mila unità. Seguono, al secondo posto, i comuni da 30 a 100 mila abitanti, e all'ultimo, quelli con oltre centomila abitanti. Un discorso a parte meritano i comuni piccoli e piccolissimi che in casi estremi come afferma la relazione contano da 3 a 5 dipendenti, sindaco compreso.

Per grandi aree geografiche il più alto incremento (71,8 per cento) si è avuto nell'Italia centrale (gli impiegati sono aumentati del 100% rispetto ai salariati) e fronteggiati un aumento della popolazione del 15,4 per cento. Nelle regioni meridionali l'aumento è stato del 60,1 per cento (popolazione + 4,5%). Nel Nord è stato del 52,2% (la popolazione è aumentata del 15,2%). Nelle isole gli aumenti più bassi: 45,8% per i dipendenti, 3,2% per la popolazione.



La Chrysler Simca 1308 GLS Superstrada è l'auto ideale anche per i lunghi viaggi. A 140 all'ora il silenzio e la potenza del motore ti accompagnano per chilometri e chilometri, quanti ne vuoi.

5600 giri. Motore trasversale a 4 cilindri. Trazione anteriore. Accensione transistorizzata. Brillante in ogni tratto di strada, affidabile sempre: chilometri o in autostrada.

Pochi esemplari per pochi intenditori. E' ad un prezzo estremamente competitivo. La 1308 GLS Superstrada è la risposta a chi chiede a un'auto sempre qualcosa in più. 1308 GLS Superstrada 5.500.000 lire (salvo variazioni della Casa), IVA e trasporto compresi, naturalmente. Garanzia totale 12 mesi.

Un motore brillante. Più grinta anche nei brevi tragitti. La 1308 Superstrada ha una cilindrata di 1442 cc. che sviluppa una potenza di 85 CV DIN.

Options di serie. Proprio così. Senza nemmeno doverlo chiedere, la 1308 GLS Superstrada ti dà, oltre al resto, le ruote in lega leggera, le gomme maggiorate, i vetri azzurrati e tutte le finiture in

CHRYSLER SIMCA 1308 GLS SUPERSTRADA.
TI ATTENDE DAL TUO CONCESSIONARIO.

Concessionari Chrysler Simca sulle Pagine Gialle alla voce Automobili.