A Torino gli operai vogliono stringere Il vertice confindustriale è con Carli

Indetti nuovi scioperi dopo il niente di fatto con la Federmeccanica - La giunta della Confindustria è per la linea dura - Anche Truffi d'accordo con un coordinamento delle iniziative per i contratti

Mentre le trattative per i rinnovi contrattuali ristagnano, ieri la FLM, dopo l'ennesimo infruttuoso incontro con la Federmeccanica, ha proclamato 14 ore di sciopero, da attuarsi fra il 19 marzo e il 6 aprile, nelle aziende private), la giunta della Confindustria riconferma il carattere oltranzista delle proprie posizioni. Infatti, nella sua riunione di ieri ha creduto opportuno far quadrato attorno alle «direttive» di Carli e di Agnelli, cioè attorno alla parola d'ordine del «non calare le braghe» rivolta agli industriali italiani. Un atteggiamento che non riesce certo a soffocare malumori e differenziazioni presenti all'interno del fronte padronale, venute alla luce l'altro giorno anche all'assemblea dei giovani imprenditori. Ad ogni modo, un più esplicito quadro delle opinioni imprenditoriali si potrà registrare di qui all'assemblea annuale della Confindustria.

Nel frattempo i lavoratori non sono certo disposti all'attesa. Le trattative per i contratti devono finalmente imboccare la strada del confronto nel merito, spazzando via ogni tattica dilatoria. E' questa la richiesta emersa ieri dalle manifestazioni svoltesi a Torino e in alcune zone di Milano. Così si prepara la riunione di lunedì tra confederazioni e categorie per discutere una possibile risposta complessiva. Questa — ha detto ieri Truffi segretario degli edili — si rende necessaria pur mantenendo «ogni specifico tavolo di trattative» e coinvolgendo anche disoccupati ed emarginati.

Il compagno Pezzella è stato licenziato

AVELLINO — Ancora una giornata di lotta e fasi alterne allo stabilimento Fiat di Flumeri. Ieri, infatti, mentre la maggioranza dei 300 operai del primo turno è entrata in fabbrica, l'adesione allo sciopero da parte dei 500 lavoratori del secondo turno è stata totale; anzi, la durata è stata prolungata da 4 ore all'orario completo di lavoro. Da registrare anche il senso di responsabilità dimostrato da operai e sindacalisti nel respingere i tentativi di provocazione, che non sono mancati, sia da parte della Fiat che delle forze dell'ordine schierate attorno allo stabilimento con un impressionante numero di uomini e di mezzi.

Si conferma così l'esistenza nella classe operaia della valle dell'Ufita, di una ancora grave divisione: se parte di essa dimostra, infatti, di essere in grado di saper lottare contro la repressione e per la democrazia all'interno della fabbrica, vi è purtroppo una larga fascia di lavoratori, non sindacalizzati sul cui processo di crescita pesano i contrasti esistenti in seno al sindacato.

Si conferma anche — ad ulteriore riprova della validità dello sciopero proclamato dalla FLM — l'intenzione della Fiat di procedere con la mano pesante negli stabilimenti meridionali: l'altro ieri sera al compagno Antonio Pezzella è stata notificata la lettera di licenziamento in tronco. L'FLM però — come ha detto il compagno Rinaldini — è decisa a fare del licenziamento del compagno Pezzella, anche per il significato politico che esso ha, una questione nazionale. D'altronde, la presenza davanti ai cancelli della Fiat di Flumeri — assieme ai consigli di fabbrica delle aziende metalmeccaniche irpine — di folte delegazioni di operai di Cameri, Rivalta, Cassino e della Mirafiori ha offerto una testimonianza «fisica» dell'impegno di lotta di tutti i lavoratori del gruppo Fiat.

A Torino per 4 ore fermi anche i treni

Dalla nostra redazione

TORINO — Ferrovieri e metalmeccanici si sono uniti ieri a Torino per dare vita ad una grande giornata di lotta sui trasporti, che ha raccolto il consenso e l'appoggio anche di altre categorie di lavoratori, soprattutto di quelli costretti a fare i «pendolari» sui treni.

I ferrovieri di tutti gli impianti del nodo di Torino hanno effettuato uno sciopero di quattro ore, proclamato dai sindacati confederali Sfi-Saufi-Siuf, e non hanno fatto circolare nessun treno dalle 9 alle 13 (questo periodo era stato scelto in modo da limitare il disagio al minor numero possibile di viaggiatori). Contemporaneamente, molte migliaia di operai della Fiat Mirafiori, Fiat Osa, Mottori avio ed altre industrie meccaniche, durante gli scioperi per il contratto di ieri mattina, sono usciti dalle fabbriche con vari cortei ed hanno raggiunto la stazione ferroviaria del Lingotto, alla periferia di Torino, effettuando una grande assemblea con i ferrovieri. Altre riuscite assemblee si sono tenute a Porta Nuova e in altre stazioni.

Gli obiettivi principali della vertenza intercategoriale sui trasporti, aperta dai sindacati torinesi, sono: nuove assunzioni tra i ferrovieri (a Torino, per ammissione della stessa direzione FS, mancano 146 capistazione, 205 manovratori, 300 macchinisti, eccetera); il potenziamento degli impianti e delle stazioni periferiche usate dai pendolari; il mantenimento dei 500 chilometri di linee piemontesi, usate soprattutto da pendolari, che il governo vorrebbe sopprimere; gli «attestamenti incrociati» dei treni pendolari (per esempio si chiede che i convogli provenienti da sud attraversino tutta Torino, fermandosi in quattro stazioni cittadine fino alla più settentrionale); biglietti e abbonamenti cumulativi treno-tram, eccetera.

Sempre ieri si sono svolte a Torino altre riuscite manifestazioni dei metalmeccanici, come il corteo di oltre tremila operai della Fiat Spa Stura con i lavoratori di un'azienda in crisi, la Gimac. In tutti i maggiori stabilimenti torinesi della Fiat e Lancia gli scioperi di ieri per il contratto e contro le rappresaglie padronali sono riusciti con partecipazioni prossime al 100 per cento.

Nella foto: Un particolare dell'assemblea dei lavoratori della FIAT e dei ferrovieri nella stazione del Lingotto a Torino. Le iniziative di lotta stanno esprimendo la ferma volontà dei lavoratori perché si arrivi a una stretta decisiva delle trattative contrattuali.

Al 23° giorno sono partiti i primi aerei militari

Il Senato: ora intervenga Andreotti

ROMA — La vertenza contrattuale degli assistenti di volo ha fatto ieri il suo «ingresso» nelle aule del Parlamento. La Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato, in sede di discussione del bilancio di previsione dei Trasporti, ha preso posizione con un ordine del giorno, approvato all'unanimità, che «*impegna il governo e in prima persona il presidente del Consiglio*» a promuovere una iniziativa che consenta «*una rapida e positiva soluzione della vertenza*» e che «*nel quadro degli interessi generali del paese rispetti i diritti dei lavoratori*».

Il senso della delibera è chiaro. Il governo non può mantenere — come ha detto nel suo intervento il compagno Sgherri — un «*atteggiamento di neutralità che si è di fatto identificato con le posizioni sostenute dall'Alitalia*», ma deve svolgere «*un ruolo attivo accogliendo la piattaforma proposta dai sindacati unitari ed obbligando l'azienda a trattare mettendo da parte la volontà di peggiorare le condizioni dei lavoratori attraverso richieste di aumenti dell'orario di lavoro*». Ciò che sta avvenendo nel trasporto aereo è la conseguenza diretta — ha ricordato ancora Sgherri — di una persistente frammentarietà di competenze che ha consentito all'Alitalia di operare al di fuori dei necessari controlli governativi e parlamentari. Ma è conseguenza anche della carenza di «*una effettiva volontà politica*» e del timore «*di rimuovere incrostazioni di potere e posizioni di sottogoverno che hanno costituito sinora una pesante remora per una corretta gestione del settore*».

Il ministro Vittorino Colombo che stamane comparirà per la prevista «audizione» assieme a Bisaglia, e ai presidenti dell'IRI e dell'Alitalia davanti alla commissione Trasporti della Camera, concludendo il dibattito al Senato non è andato molto più in là di una sollecitazione alla Federazione unitaria a fissare con «*urgenza*» una «*autoregolamentazione dello sciopero nel settore dei pubblici servizi*». Per il resto ha illustrato le misure di emergenza adottate ieri l'altro: l'impiego di aerei militari nei collegamenti fra Roma e Cagliari (ieri pomeriggio è partito da Ciampino il primo volo: inspiegabilmente e assurdamente, nonostante le centinaia di richieste, è decollato con una ventina di posti vuoti) e la «*utilizzazione razionale*» dei mezzi disponibili. Ha annunciato che è in preparazione un «*libro azzurro*» sulla situazione del settore e ha invitato l'Alitalia ad una «*gestione che tenda a conseguire un equilibrio o un utile di bilancio, senza perdere di vista l'obiettivo di soddisfare al massimo la domanda dell'utenza con servizi qualitativi e quantitativamente adeguati*».

Insomma, sia pure a denti stretti, il ministro ammette che le cose non vanno, ma si guarda bene dall'entrare nel merito. Sembra, cioè, che egli non abbia molto da dire sul fatto che — come aveva rilevato Sgherri — l'Alitalia al pareggio del bilancio c'è arrivata «*a discapito del personale, attraverso il mancato rinnovo del parco aereo, la perdita di linee, il ridimensionamento dei servizi tecnici, la rinuncia ad una efficace presenza nel settore dei "charter" e "cargo"*».

Ieri in preparazione dell'odierna «audizione» la commissione Trasporti della Camera aveva nuovamente ascoltato i dirigenti della FULAT e quelli dei sindacati autonomi.

Il panorama della giornata di ieri si completa con una serie di incontri separati che il sottosegretario Pumilia ha avuto con i sindacati e l'azienda sulle questioni delle festività e del contratto integrativo del personale di terra, questioni — afferma la FULAT — che sono «*parte complessiva*» della vertenza. Un nuovo incontro è previsto per sabato. Stamane, infine, a Fiumicino si riuniscono gli esecutivi dei consigli di azienda per un esame della situazione.

Ilio Gioffredi

Il «comitato» è stanco, ma insiste

ROMA — *Al quartier generale del «comitato di lotta» a Fiumicino è esposto l'elenco nominativo per ordine alfabetico dei «crumiri»: sono 167. Chiediamo la situazione ad un banco Alitalia. Voli nazionali: partono 18 aerei. Voli internazionali: 2 (uno per Atene e Il Cairo e un altro per Amburgo). Venti in tutto: non è poco con i tempi che corrono nel trasporto aereo.*

Siamo al 23. giorno consecutivo di sciopero degli assistenti di volo: se non ci sono defezioni di massa, certo è che la compattezza dei primi giorni comincia a diventare ricordo. Non se lo nascondono nemmeno quelli del «comitato di lotta».

Sono le 16,30: sotto l'ombrello della torre di controllo comincia l'assemblea pomeridiana delle hostess e degli steward. Saranno 400. «Non dobbiamo nasconderci una certa stanchezza anche fisica», dice l'assistente che apre l'assemblea. E aggiunge: «Dobbiamo attrezzarci per i tempi lunghi che governo, Alitalia e sindacati vogliono imporci». Questo sarà il leitmotiv degli interventi: padroni, partiti, sindacati, giornali, governo, tutti sullo stesso piano, tutti schierati coi disegni dell'Alitalia. Se ne ricava l'impressione che comincia a farsi strada la coscienza — inconfessata — di essersi cacciati in un cul de sac. Una hostess riconosce che «i nostri scioperi non li paghiamo soltanto rimettendoci la paga, ma anche nei confronti dell'opinione pubblica che non è con noi». Chiede un confronto con i sindacati, un rapporto positivo con la Fulat e viene applaudita. Ma allora bisogna pur ricordare che soltanto pochi giorni fa i sindacalisti sono stati accolti al grido di «scemi, scemi». Ma la richiesta di un contatto con la Fulat tornerà: «I lavoratori — dice uno steward — vogliono essere informati: di cosa si sta trattando al ministero del lavoro. Su che cosa hanno rotto?».

Si riaffaccia il qualunquismo e c'è anche chi tira fuori l'asso dalla manica. Parla un assistente dell'Alitalia: «Sappiamo con certezza che al ministero del lavoro hanno concordato due ipotesi: se il "comitato di lotta" cede ci imporranno un contratto peggiorativo; se resistiamo fino al 21 marzo allora governo, Alitalia, sindacati accetteranno la nostra piattaforma». E subito dopo la nota demagogica che spiega anche la notizia... sensazionale: «Abbiamo resistito 23 giorni, possiamo scioperare anche altri dieci!».

Si capisce, allora, che la carta era truccata: è un modo come un altro per mettere la toppa alla stanchezza, per dare uno sbocco ad un braccio di ferro entrato ormai in un tunnel pericoloso. Non è un caso che la proposta di studiare nuove forme di lotta proprio per attrezzarsi a quei tempi lunghi, cade di fatto nel vuoto. Si parla, invece, di una manifestazione clamorosa: andare in corteo al Quirinale entro questa settimana (forse oggi?).

A poche decine di metri si svolge un'altra assemblea: anche questa è «autonoma» e riguarda il personale di terra dell'Alitalia, Itavia, Aeroporti di Roma. Ma sono soltanto pochissime decine di lavoratori. «Dobbiamo fare come gli assistenti di volo — dicono — siamo contro la linea dei sacrifici e contro la ristrutturazione che vuole l'Alitalia». Sono davvero pochi e chiedono un'assemblea generale di tutte le categorie del trasporto aereo a Fiumicino. Il Comitato di lotta saluta quell'assemblea come un successo: fino a che punto, visto l'aria che tira?

Una parte dell'assemblea degli assistenti è dedicata ai giornalisti (con il solito «vizietto» di mettere tutti nello stesso calderone). Ma una hostess comunque dice cose giuste: «Esigiamo come donne e come lavoratrici il rispetto: rifiutiamo l'etichetta di cioccolatini incartati».

Giuseppe F. Mennella

Una doccia fredda a S. Donà di Piave le lettere a 1000 operai della Papa

E' il drammatico epilogo di una vertenza durata due anni — Si prepara una risposta di lotta — Le gravi responsabilità della DC e della Regione

Nostro servizio

VENEZIA — A San Donà, qualcuno già parla di sciopero generale: le mille lettere di licenziamento inviate dal tribunale ai lavoratori dell'azienda Papa (produttrice di infissi e dichiarata fallita nel novembre scorso), epilogo di una vicenda «simbolo» di un certo modo di governare, hanno rimesso in risalto, in tutta la sua drammaticità, la situazione del Sandonatese.

Le azioni di lotta verranno comunque stabilite dall'attivo dei consigli di fabbrica della zona convocato a San Donà di Piave per domani pomeriggio. «Quello che è certo — dice Gianni Speranza, segretario provinciale della FLC — è che occorre rinvigorire l'iniziativa sindacale per un rilancio della politica economica ed occupazionale del territorio».

A San Donà, oltre alla situazione dei mille lavoratori della Papa (i quali, se entro il 31 marzo — data in cui scadrà la cassa integrazione — non interverranno fatti positivi, si troveranno in mezzo alla strada), vi è tutta una miriade di piccole aziende che ristrutturano, chiudono i battenti, «rinascono» in un modo del tutto incontrollato, mentre cresce la disoccupazione giovanile (nei primi sei mesi del '78 i giovani iscritti alle liste speciali erano aumentati del 30 per cento mentre il numero degli iscritti alle liste ordinarie aveva avuto un incremento del 50 per cento, salendo da 1650 a 2368 su una popolazione di poco più di venti mila abitanti) e dilaga il lavoro nero.

In questa zona, l'assenza di strumenti di programmazione regionale e di governo del mercato del lavoro, la mancanza di strumenti conoscitivi e preventivi, hanno particolarmente pesato. Qui i lavoratori, nelle loro manifestazioni hanno chiesto l'adozione di provvedimenti programmatori al governo regionale, con particolare vigore, mentre era nel pieno la vertenza della Papa. La giunta regionale, però, ha sempre taciuto, lo stesso «piano» da essa presentato ed approvato lascia alquanto a desiderare per quanto riguarda gli «strumenti».

Oggi sono ancora queste le richieste che partono dal Sandonatese mentre i mille posti di lavoro della Papa sono fortemente minacciati, come pure rischia di scomparire un'industria che avrebbe potuto assumere un ruolo altamente positivo nel settore del legno ed in quello edilizio. La vicenda della Papa non sottolinea, però, soltanto l'inesistenza di un'adeguata programmazione industriale: in due anni di vertenza la regione non è riuscita a svolgere un ruolo positivo, nonostante decine e decine di incontri fra i lavoratori e i rappresentanti della giunta democristiana.

I rinvii, le verifiche mai effettuate, lo svilimento e lo svuotamento di fatto delle proposte costruttive che venivano presentate dalle varie istanze, sono stati per due anni all'ordine del giorno. Addirittura — è solo un esempio — non si è ancora riusciti a sapere chi, dopo il fallimento dell'imprenditore, ha le concessioni per le importazioni di legnami dall'Indonesia e quali sono le quantità in percentuale che il governo indonesiano permette di esportare in tronchi ed in legname già tagliato. Non si tratta di una questione secondaria, perchè questa verifica avrebbe permesso di valutare le prospettive per la segheria (uno dei principali reparti della fabbrica).

L'assenza della Regione è stata insomma praticamente assoluta, addirittura sono stati gli enti locali (Provincia, Comune, comprensorio) a farsi carico del problema proponendo e lavorando attorno a soluzioni positive, portate poi al logoramento dal governo regionale che, anche in quella occasione, ha continuato a nicchiare.

Simonetta Pento

Per i postelegrafonici ieri «sì» della Camera

ROMA — La decima commissione della Camera ha approvato ieri il contratto per il personale delle poste e telecomunicazioni. Il presidente Libertini, all'inizio della discussione, ha informato la commissione sui numerosi passi compiuti per rendere possibile in questa situazione di crisi l'approvazione del provvedimento. A questo proposito ha dato atto, ringraziandolo, al presidente della Camera on. Ingrao di avere agevolato in tutte le forme possibili la conclusione positiva dell'iter di questo disegno di legge.

Nel dibattito è intervenuto il compagno on. Baldassari. Il provvedimento consente — ha sostenuto — di compiere un considerevole passo in avanti alla categoria e ciò rende possibile spianare la strada alla riorganizzazione del sistema postale e alla riforma dell'azienda. Ciò comporta, naturalmente, da parte del governo e della DC, l'abbandono di tutte le forme di gestione clientelare che finora hanno reso impossibile un serio discorso sulla funzionalità di un servizio che comporta oneri assai rilevanti per i cittadini italiani e risulta oggi del tutto inefficiente.

Il gruppo comunista, come ha rilevato l'on. Pani, ha rinunciato alla votazione dei numerosi emendamenti presentati per migliorare il provvedimento al fine di consentirne l'approvazione nella giornata di oggi.

La dichiarazione di voto favorevole a nome del gruppo comunista è stata fatta dalla compagna on. Marchi, la quale ha anche ribadito l'impegno del PCI a proseguire la battaglia per il risanamento del sistema postale, al fine di renderlo più efficiente e meno costoso.

Il provvedimento passa ora al Senato.

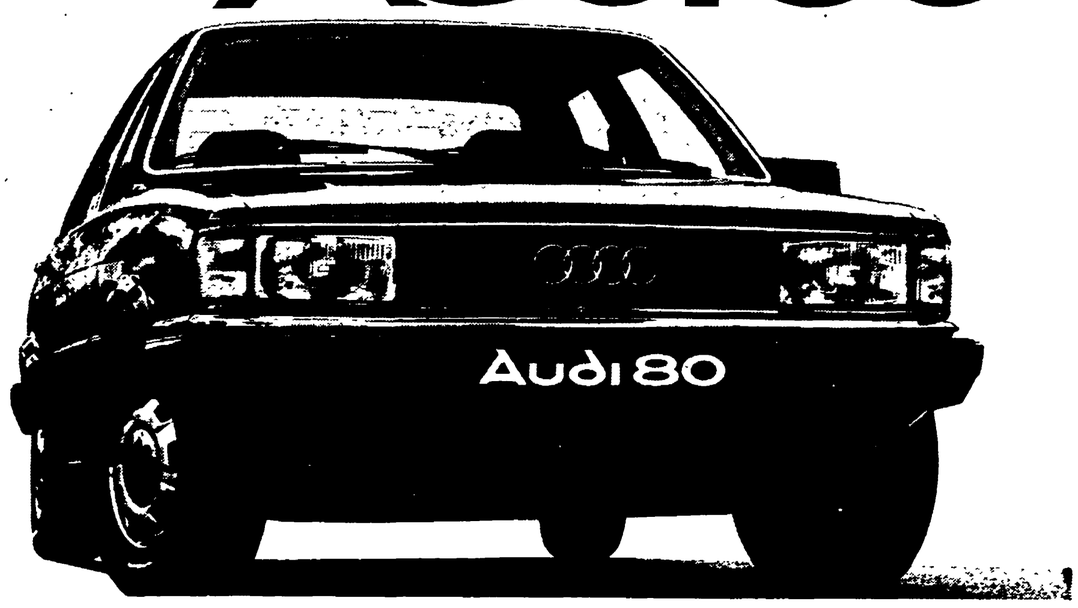
Gli operai Ajinomoto attendono il ministro

ROMA — Da tre giorni i 250 dipendenti dello stabilimento chimico ex Ajinomoto di Manfredonia (Foggia) sono «accampati» dinanzi al ministero dell'Industria in attesa che il ministro Prodi trovi un ritaglio di tempo per discutere il destino della fabbrica, spenta da due anni e già avviata sulla strada della liquidazione. I lavoratori, che dalla fine del mese sono anche senza cassa integrazione, non chiedono altro che il ministro mantenga l'impegno assunto nell'ambito della trattativa governo-Regione-sindacati sul Mezzogiorno. Nell'incontro sulla Puglia, infatti, il governo ventilò una possibilità di soluzione, ma finora non si è saputo nulla di più.

La vicenda Ajinomoto, un impianto costruito nel 1966 con capitale pubblico, inizia nel '77 quando la finanziaria Insud (gruppo Efim) abbandona il pacchetto azionario in suo possesso (50%) al socio giapponese Ajinomoto Co. di Tokio. Pochi mesi dopo, però, i giapponesi chiudevano lo stabilimento vendendo azienda e dipendenti a un gruppo finanziario denominato «Generale Investimenti». I lavoratori chiedono assicurazioni sull'occupazione e sulla produzione e la vertenza si conclude con l'impegno — garantito dal governo — di un progetto di riconversione industriale. Si apre, così, il capitolo cassa integrazione conclusosi, appunto, a febbraio con la disoccupazione forzosa dei lavoratori. Intanto, degli impianti resta quasi nulla, in quanto la precedente società ha provveduto a portare via le parti essenziali, ufficialmente per non perdere i brevetti. Restano 250 lavoratori in attesa di sapere quale sarà il destino loro e della fabbrica.

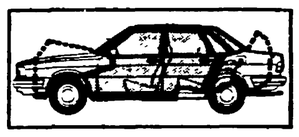
Come sarà l'automobile degli Anni Ottanta? Ecco la nostra risposta!

Nuova Audi 80

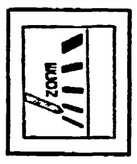


Per l'automobile degli Anni Ottanta: più sicurezza, più silenziosità, più confort, più chilometri per litro di benzina. Perché?

La nuova Audi 80 è più lunga di 183 mm. Una parte di questa maggiore lunghezza è stata destinata all'aumento delle zone ad assorbimento d'urto, costruite secondo nuovi concetti per garantire l'indeformabilità dell'abitacolo in caso di urto frontale o di tamponamento.

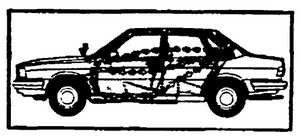


Fra le molte caratteristiche della nuova Audi 80 c'è anche la vasca fonoassorbente, a strati multipli, che pur essendo leggerissima ha l'effetto insonorizzante di un muro di mattoni dello spessore di 15 cm.



Sulla plancia della nuova Audi 80 uno strumento particolarmente utile: l'economètro, un indicatore del consumo specifico istantaneo di benzina che insegna a guidare consumando il minimo per il massimo delle prestazioni.

Un vecchio adagio consiglia: testa al fresco e piedi caldi. Il sistema di riscaldamento e di aerazione della nuova Audi 80 consente questa confortevole climatizzazione a strati.



Audi 80 L/80 GL: 1300 cmc - 60 CV - 140 km/h
Audi 80 GLE: 1600 cmc - 85 CV - 165 km/h
Audi 80 GLE: 1600 cmc - 110 CV - 181 km/h

Audi
del Gruppo Volkswagen

Con 800 punti di Vendita e Assistenza in Italia.
Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.