Sempre difficoltà per la ripresa di tutti i voli

A cosa mirano ora quelli del comitato?

L'accordo è stato raggiunto, ma ancora non si vola; il comitato di lotta respinge l'intesa e pure il referendum, tentando un colpo di mano che dimostra più la rabbia ostinata di una minoranza che la risposta razionale di chi ha condotto una lotta per raggiungere determinati obiettivi. Il comitato nelle settimane scorse, utilizzando il malessere di duemila hostess e steward che da 18 mesi attendevano di rinnovare il contratto, è riuscito a ingaggiare un braccio di ferro con l'azienda, e, in polemica spesso feroce con il sindacato, ha trascinato la categoria in uno sciopero ad oltranza.

Molte motivazioni sono confluite in questa complessa vicenda: limiti del sindacato, spinte psicologiche e sociali che abbiamo anche cercato di capire e di interpretare, pur non essendo favorevoli a forme di lotta che non tengono conto delle esigenze della collettività e si collocano ben fuori dalle tradizioni del movimento operaio. I metalmeccanici non ricorrono mai a scioperi ad oltranza non solo perché non se lo possono permettere (per loro un mese senza salario pone anche problemi di sussistenza), ma perché sono sindacalmente e politicamente maturi.

Il sindacato è rimasto in primo tempo spiazzato dalla reazione delle hostess e degli steward, ma poi ha offerto loro la possibilità di ritrovare un'unità di lotta e ha costretto l'Alitalia che da un anno e mezzo resisteva e il governo che non si è certo distinto per autonoma capacità di iniziativa, a sedere giorno e notte al tavolo delle trattative finché non si è giunti all'intesa. I contenuti sui quali ci si è messi d'accordo sono senza dubbio avanzati, non solo sul piano salariale (100 mila lire in media di aumento se le sognano i metalmeccanici!), ma su quello normativo e politico.

Il comitato di lotta, però, dice lo stesso «no». Dice che è tutta una «truffa», che è un «bidone». Ma tace sul fatto che nessuna compagnia aerea al mondo ha il controllo sindacale sugli organici, o si impegna a non volare senza l'equipaggio al completo (quando le norme internazionali stabiliscono che basta garantire la sicurezza e il rispetto del rapporto assistenti - passeggeri). E le 14 ore e mezzo come massimo mentre l'Alitalia ne chiedeva 16? E l'applicazione dello Statuto dei lavoratori? Non sono queste, in sostanza, le cose per le quali hanno scioperato gli assistenti di volo?

Non possiamo non chiederci, dunque dove vogliono andare a parare quelli del comitato. Crediamo che le hostess si rendano conto — nonostante la loro non lunga esperienza sindacale — che una intesa così è quanto di più avanzato potessero ottenere. E capiscano che insistere ancora significherebbe imboccare una strada senza sbocchi. Anche quelli del comitato sanno che i lavoratori riflettono, pensano, sono coscienti di quel che fanno. Perché altrimenti rifiuterebbero il referendum? Perché — come è già successo — ricorrerebbero all'intimidazione? Il nostro timore è che la logica della prevaricazione tenda ad affermarsi, man mano che cresce la sensazione di restare isolati non solo dall'opinione pubblica, ma anche dalla gran parte della categoria.

Mercoledì le assemblee del sindacato

ROMA — A due giorni dalla sigla dell'ipotesi di intesa per il contratto degli assistenti di volo, le difficoltà nel trasporto aereo permangono notevoli. Il rifiuto dell'accordo da parte del «comitato di lotta» e la proroga dello sciopero degli assistenti che lo seguono, hanno finora impedito che la situazione si andasse gradualmente normalizzando.

Per l'Alitalia c'è stata una ripresa dei voli pari a circa il 20 per cento del programmato. Anche per l'Ati, nonostante gli assistenti interpellati abbiano risposto positivamente alla chiamata in servizio, ci sono difficoltà. L'azienda afferma in una nota che diversi voli in partenza dagli aeroporti di Capodichino (Napoli) e Fiumicino (Roma) hanno dovuto essere cancellati perché «molti assistenti di volo hanno optato per la mancata presentazione ai turni di imbarco di Napoli e Roma al fine di evitare il picchettaggio attuato dai colleghi del comitato di lotta». Sono stati comunque garantiti con i «Fokker» i collegamenti con Palermo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria e una serie di altre tratte fra diverse città italiane.

Le decisioni della Fulat

La segreteria della Fulat riunitasi ieri mattina per una valutazione complessiva della vertenza ha nuovamente ribadito «l'invito ai propri associati a riprendere le attività di volo respingendo ogni provocazione e ogni intimidazione». Fin da stamane, ad iniziare dai responsabili sindacali di base della organizzazione unitaria, gli assistenti che con impegno hanno portato avanti la battaglia contrattuale a fianco del sindacato, cominceranno a riprendere servizio. Ciò potrebbe cominciare ad allentare le difficoltà provocate dalla non più comprensibile agitazione del comitato di lotta che ad un confronto sereno e obiettivo sui termini dell'intesa, preferisce opporre una serie di no ricorrendo anche, si è verificato nell'assemblea di venerdì, a palesi travisamenti e ad interpretazioni di comodo di vari punti dell'accordo.

Anche per consentire che i lavoratori siano correttamente informati sui «termini esatti dell'accordo» e per «fare chiarezza contro le molteplici e interessate disinformazioni» che il comitato di lotta «va diffondendo nella categoria strumentalizzando la buona fede dei lavoratori», la segreteria della Fulat ha deciso la stampa immediata di un volantino (conterrà tutti i punti dell'intesa raffrontati con il vecchio contratto e note esplicative) da diffondere fra tutti gli assistenti di volo e fra gli altri lavoratori del settore.

Come si andrà al referendum

Questa sarà solo la prima fase della «informazione». Per mercoledì mattina sono invece fissate le prime assemblee degli assistenti aderenti alla CGIL, CISL, UIL. Successivamente si dovrebbe arrivare ad una assemblea generale, prima di passare all'effettuazione del referendum che nell'attuale situazione di tensione e di fronte ai non pochi tentativi di prevaricazione messi in atto nei confronti dei lavoratori, potrebbe rappresentare il mezzo per conoscere fino in fondo l'opinione di tutti gli assistenti di volo.

Il dibattito che il sindacato sta avviando con gli assistenti di volo potrà servire a chiarire anche quali sono (e sono stati fin dall'inizio) i veri obiettivi dei promotori del comitato di lotta. Sulla legittima esasperazione dei lavoratori hanno innestato la loro azione antisindacale e antiunitaria. Proprio nell'assemblea di ieri sera sono venuti allo scoperto. Non si è trattato più del rifiuto dell'intesa raggiunta al ministero e della tradizionale proroga dello sciopero. L'obiettivo è la fine del sindacato unitario. Abbandoniamo — hanno detto — il sindacato confederale e costituiamone uno nuovo autonomo. Un motivo in più di attenta riflessione per i lavoratori che in buona fede hanno seguito il comitato.

Come sconfiggere l'«ingaggio selvaggio»

Nelle città mancano gli edili «Allora gestiamo la mobilità»

Preoccupante il fenomeno al Nord Al tavolo di trattativa sul contratto le proposte del sindacato per una occupazione stabile

ROMA — Prima Bologna, poi Milano, infine Firenze. Ogni volta un allarme: nelle grandi città del nord e del centro non si trovano edili, soprattutto non si trovano giovani che vogliano lavorare in edilizia. Il Mezzogiorno, invece, resta un grande serbatoio di manodopera. E' stato il sindacato, per primo, a denunciare questa contraddizione e a porla sul tavolo della trattativa per il rinnovo del contratto.

Come mai? «Il problema esiste e va affrontato» afferma Claudio Truffi, segretario generale della FLC. «Altrimenti prevalgono le spinte di chi vuole aprire le porte a un nuovo massiccio esodo di lavoratori meridionali, magari incentivandolo sul piano salariale e utilizzandolo contro i lavoratori».

Processi di questo tipo, del resto, sono già in cammino. Che fare? L'interrogativo fu posto pubblicamente a metà novembre, nel corso dei lavori dei Consigli generali della FLC per il contratto, da Luciano Miraglia, segretario regionale della Campania: perché — disse — non si utilizzano i corsi di formazione professionale che restano vuoti al nord per qualificare i giovani del sud? Insomma, un intervento del sindacato all'interno del mercato del lavoro per togliere spazio, attraverso la contrattazione, all'«ingaggio selvaggio» e creare le condizioni per un reimpiego, qualificato, nelle aree meridionali.

L'idea ha fatto strada. «Non abbiamo progetti definiti — dice Truffi — ma proposte su cui misurarci sì». La trattativa contrattuale è la sede naturale per sbrogliare la matassa, per costringere il padronato a fare seriamente i conti con questa realtà, visto che le contraddizioni presenti oggi nel mercato del lavoro edile derivano soprattutto da una arretrata organizzazione del lavoro e dell'impresa (si pensi ai subappalti). «Sgombriamo il campo da un equivoco» — afferma Truffi. «Siamo disposti a discutere la gestione della mobilità, non dell'emigrazione pura e semplice. La nostra, in sostanza, è una proposta che investe la politica industriale del settore. Mi spiego: anche nelle grandi città del nord vi sono giovani iscritti nelle liste per il preavviamento al lavoro. Eppure offrire a questi giovani un contratto di lavoro in edilizia significa, spesso, fare un buco nell'acqua. Sono "contro" l'edilizia? No, più semplicemente sono contro questo lavoro in edilizia».

Analogo discorso per chi nei cantieri ha già lavorato ma ora preferisce intraprendere strade nuove per non subire la dequalificazione professionale. «I posti di lavoro vacanti — afferma Truffi — debbono essere coperti prima di tutto con la manodopera disponibile in loco. E' possibile se il cantiere e l'impresa si rinnovano. Ecco, allora, la funzione del contratto: la trasformazione passa attraverso una nuova organizzazione del lavoro, che riconosca apertamente i valori della professionalità e della specializzazione, garantisca la continuità del rapporto di lavoro, consenta migliori condizioni di vita».

Ma è davvero sufficiente il solo contratto a scardinare diffidenze così radicate? «E' la condizione essenziale. Ma dovremo chiarire che un nuovo e diverso ambiente di lavoro in edilizia sarà in ogni caso uguale (forse anche migliore, e più remunerativo, comunque meno alienante, meno ripetitivo, meno nocivo) di quello di altri settori dell'industria».

Qui, però, sorge un altro problema: come si fa a riconoscere e valorizzare la professionalità di giovani alle prime armi? «Esiste in Italia — sostiene Truffi — una imponente rete di scuole edili. Utilizziamola, questa rete, in connessione anche con la legge 285, coi fondi regionali CEE, per la formazione di masse di giovani e di donne, ma finalizzandola a un processo produttivo diverso. Diverso nel senso di nuove proiezioni professionali, da realizzarsi durante il rapporto di lavoro, magari con un intreccio tra lavoro manuale e intellettuale».

Ma il problema della mobilità resta, reso ancora più acuto dalla mole di lavori indotti dal piano decennale per la casa.

«Nell'edilizia esiste l'oggettiva esigenza di concentrare migliaia e migliaia di lavoratori, anche per periodi di tempo relativamente lunghi, in questa o quell'area: per la costruzione di una centrale, per il riassetto complessivo del territorio, per la costruzione di infrastrutture agro industriali, tanto per citare alcuni esempi». Nel passato si è sopperito alle esigenze con migrazioni massicce, col caporalato, col racket della mano d'opera. E spesso, ad opere completate, non si è riusciti a ricollocare migliaia di lavoratori (il caso più emblematico è il centro siderurgico di Taranto). Anche da situazioni come queste deriva il fenomeno di vecchie e anomale forme di assistenza, mediante un uso discutibile della cassa integrazione.

«Abbiamo proposto — sostiene Truffi — che si costituiscano consorzi tra imprese (pubbliche, private, cooperative) che assumendo, congiuntamente o separatamente, grandi o medie opere si impegnino, da un lato, alla formazione professionale, a un ambiente di lavoro interno ed esterno all'altezza dei bisogni odierni, al rispetto dei contratti; dall'altro, alla garanzia dell'occupazione anche utilizzando fasi di trasferta del tutto coperte sindacalmente».

Un esempio. Se sono indispensabili 10.000 lavoratori in Friuli per imprimere un colpo di acceleratore alla ricostruzione, si deve procedere innanzitutto alle assunzioni in loco, poi attraverso la mobilità da altre aree, ma discutendo contestualmente le successive opere alternative, magari nelle aree di provenienza dei lavoratori in mobilità, in edilizia come in altri settori produttivi, così da garantire stabilmente l'occupazione. Prima di tutto al Sud dove c'è bisogno di una ripresa immediata e generalizzata dell'edilizia.

«Questa proposta — conclude Truffi — non è una "resa", ma, al contrario, un nuovo rapporto di lavoro, caratterizzato da una occupazione qualificata in edilizia. La differenza tra emigrazione e mobilità è qui».

Pasquale Cascella

Il 28 marzo sciopero sulle carrozze letto

ROMA — Gli addetti ai servizi di Carrozze letto-ristorante-self service e cuccette sciopereranno per 24 ore a partire dalle 2 del 28 marzo. L'azione di lotta, promossa dalla federazione unitaria di categoria CGIL-CISL-UIL è motivata dai disegni di ristrutturazione che la Compagnia e le FS stanno portando avanti e che puntano a riportare il settore a «servizio d'élite» contro le richieste avanzate dai lavoratori, tutte orientate a ristrutturare e migliorare i servizi offerti alla utenza ferroviaria accentuandone il carattere sociale.

L'operazione della Compagnia e delle FS si sta realizzando attraverso la riduzione dei servizi di ristoro e la conseguente diminuzione degli organici.

Perché i proprietari bloccano i camion da domani a martedì

ROMA — Settimana difficile per l'autotrasporto merci. La decisione di alcune organizzazioni di autotrasportatori come la Fita (artigiani), l'Anita (confindustria) la Fiap di effettuare un «fermo» delle attività domani e martedì (gli stessi giorni, cioè, della ripresa delle trattative con le organizzazioni sindacali per il nuovo contratto di lavoro dei circa 400 mila dipendenti) ha provocato polemiche e reazioni anche pesanti, da parte sia dei sindacati, sia di altre Federazioni di autotrasporto.

E' indubbio che i problemi che gli autotrasportatori hanno posto al centro della loro decisione sono legittimi e hanno bisogno di essere affrontati e risolti con urgenza, sia negli interessi dei titolari d'azienda, sia dei lavoratori dipendenti. Ma — osservano i sindacati unitari di categoria e le cooperative di autotrasporto che nei giorni scorsi si sono riuniti per un esame congiunto della situazione — la decisione di fermare l'attività non può non provocare «disapprovazione e preoccupazione». Ciò perché — sostengono — «il fermo provoca una lacerazione nella categoria» e perché la piattaforma viene ritenuta «insufficiente, non condivisibile in alcuni punti» e comunque tale da non affrontare «i nodi determinanti dell'autotrasporto».

Alle organizzazioni promotrici dell'iniziativa si rimprovera inoltre di non aver consentito «la costruzione di un momento unitario» nonostante che i sindacati avessero dimostrato «disponibilità al confronto». Per tutte queste ragioni la forma di protesta degli autotrasportatori viene considerata «sbagliata e strumentale», così come «sbagliato e inopportuno» è giudicato il momento per metterla in atto. La strada che si deve perseguire — affermano sindacati e cooperative — è invece «quella della ricerca costante di momenti unitari» attraverso un ampio dibattito che investa tutti gli autotrasportatori.

I problemi dell'autotrasporto merci (un settore che conta fra lavoratori dipendenti, autonomi, artigiani, cooperatori, piccoli impresari circa 650 mila unità) sono per gran parte comuni sia al piccolo padronato, sia ai dipendenti, come conferma anche la parte politica della «piattaforma» contrattuale. E' quindi importante — ci ha detto il compagno Carri, responsabile della sezione trasporti del partito — che «si raggiunga quanto prima una intesa contrattuale che accogliendo le rivendicazioni dei lavoratori dipendenti renda più incisive le iniziative per il conseguimento dei comuni obiettivi».

Quali sono e chi alla loro realizzazione si è opposto e si oppone? Il nostro partito — ci dice Carri — ha sollecitato e si è battuto con forza negli ultimi anni per la piena attuazione della legge istitutiva dell'Albo degli autotrasportatori, così come si è preoccupato, anche per salvaguardare la piccola imprenditorialità assai diffusa nel settore, di sollecitare e favorire la costituzione di forme associative (cooperative e consortili) e si è fatto promotore di specifiche proposte di legge... Alla azione dei comunisti «ha fatto riscontro l'opposizione delle forze politiche ed economiche interessate a salvaguardare le grandi imprese di autotrasporto, le agenzie di intermediazione, l'industria produttrice di automezzi». Si sono così aggravate le situazioni di crisi e sono aumentate le difficoltà (rincari autostradali, delle assicurazioni, dei carburanti, degli automezzi e dei pezzi di ricambio). Mercoledì prossimo le associazioni nazionali artigiane dell'autotrasporto, saranno ascoltate dalla commissione Trasporti della Camera.

Ilio Gioffredi

Delegazione Cgil, Cisl, Uil in Gran Bretagna ospite del Tuc e del governo

ROMA — Una delegazione della Federazione unitaria, composta per la CGIL da Lama e Marianetti, per la CISL da Macario e Gabaglio, per la UIL da Benvenuto e Ravecca si recherà oggi in Inghilterra ospite del governo e del Trade Unione Congress (TUC).

Nel corso della loro permanenza in Inghilterra (il rientro è previsto per mercoledì), i dirigenti sindacali avranno contatti con le massime autorità politiche e sindacali di questo paese.

Dietro l'alibi di Ottana altri soldi alla Sir?

Dalla nostra redazione

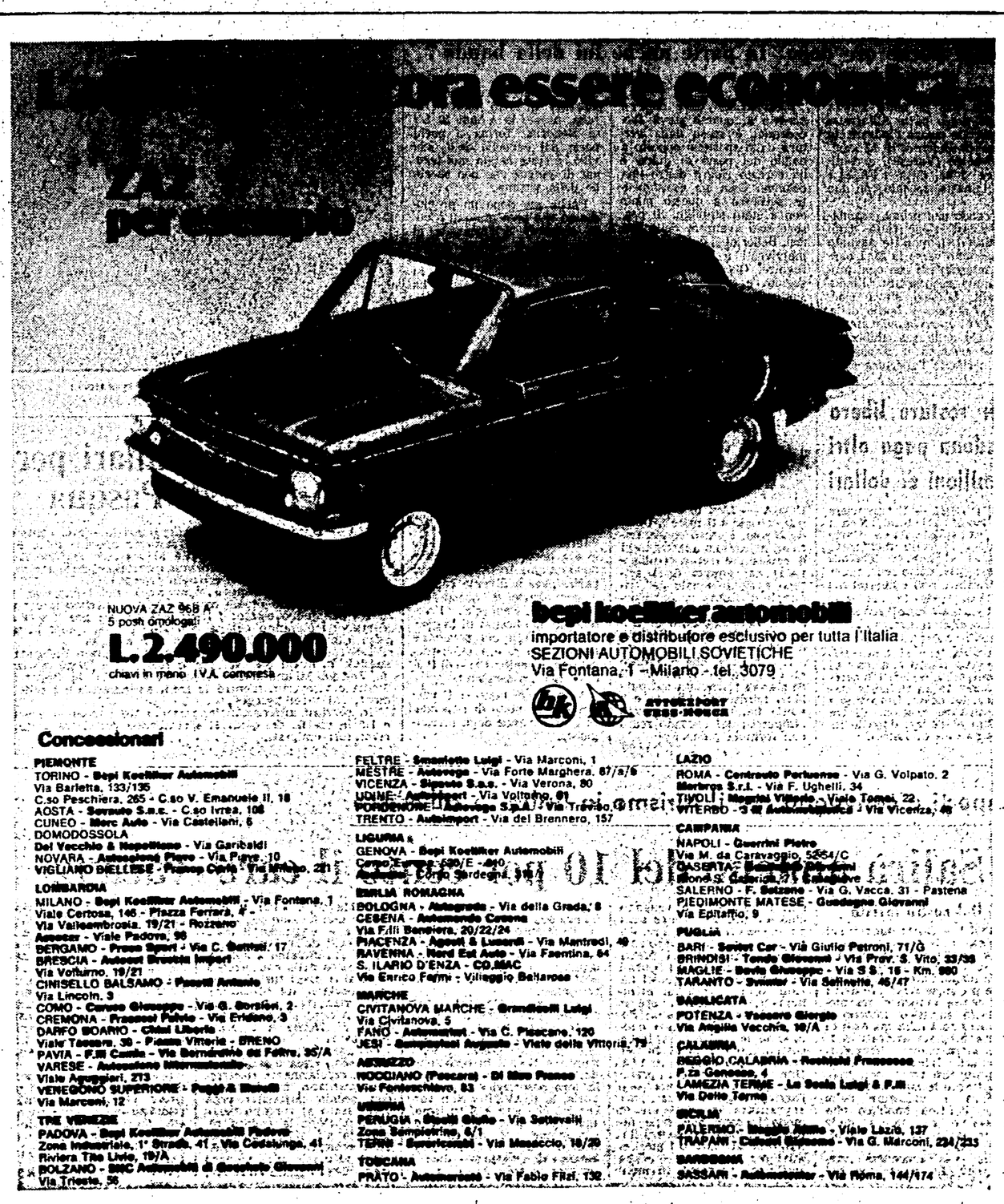
CAGLIARI — La minaccia di chiusura non incombe soltanto sulla «Chimica e fibre del Tirso» di Ottana. Anche gli impianti tessili di Villacidro rischiano di spegnersi. Il quadro generale, in Sardegna, è ormai drammatico: perdura la fermata degli impianti Rumianca di Macchiareddu (Cagliari); la SIR di Porto Torres è boccheggiante; le miniere metallifere e carbonifere sono ancora inattive, con oltre 5.000 operai che vivono in attesa di un piano di settore; le piccole e medie fabbriche manufatturiere sconvolte, nella quasi totalità, dalla crisi; 6.000 metalmeccanici in cassa integrazione da più di un anno.

La chiusura degli stabilimenti in questa situazione rischia di trasformarsi in un detonatore di tensioni di vecchia data. La Federazione CGIL, CISL, UIL, dell'isola ha chiamato i lavoratori a una mobilitazione a oltranza. I consigli di fabbrica e le organizzazioni sindacali vanno predisponendo, in queste ore, iniziative di lotta non solo per mantenere, fino a quando è possibile, gli impianti in attività con l'autogestione ma anche per sconfiggere le manovre elettoralistiche.

In una lettera al presidente della Giunta sarda, il democristiano Pietro Soddu, la Federazione unitaria ha denunciato le pesanti responsabilità dell'amministrazione regionale per «il grave stato di deterioramento cui sono giunte alcune specifiche situazioni aziendali». La Giunta non è stata capace, infatti, di passare dalle sterili proteste antinordiste ai fatti concreti, per garantire realmente «produttività al tessuto economico dell'isola, assicurando i livelli occupazionali e contribuendo a risanare la sempre più dilagante disoccupazione».

Al posto delle iniziative concrete che producano risultati validi in tale direzione, la DC si abbandona a smaccate manovre. «Elettoralistico e demagogico», infatti è stato definito dal sindacato unitario il tentativo del sottosegretario democristiano Carta teso a far assegnare dal governo centrale, attraverso i fondi del piano di rinascita (ma quale?), 80 miliardi ai grandi gruppi in crisi (33 alla Chimica e fibre del Tirso, 24 alla SIR, 12 all'EFIM per l'Alsar e l'Euroallumina, 5 all'Amni, 2 alla Saras e i restanti 4 ad altre iniziative industriali). Il decreto di cui parla il sottosegretario Rebecchini ricalca queste linee? «Si dice allora chiaramente che si vuole continuare a mettere "pezze" ai buchi della emergenza, magari fino a dopo le elezioni regionali e nazionali» — afferma il compagno Barranu, del Comitato regionale del PCI. Per i comunisti sono necessarie decisioni immediate riferite alle quote di produzione. Quanto deve produrre Ottana? Quanto Villacidro? Su queste basi si misura la effettiva portata dei provvedimenti, perché siano seriamente di emergenza e non assistenziali. Se soldi pubblici per Ottana debbono essere sborsati, questi debbono servire a fare chiarezza. Di qui la proposta (condivisa dai sindacati) di fare arrivare i 33 miliardi nel modo più semplice sul piano politico e finanziario aumentando di pari importo il fondo di dotazione dell'ENI con destinazione finalizzata all'assetto finanziario e proprietario della Chimica e fibre del Tirso.

Giuseppe Podda

I braccianti si mobilitano per una trattativa incisiva

ROMA — Domani riprendono le trattative per il contratto dei lavoratori agricoli. All'appuntamento i sindacati si presentano con la categoria mobilitata per lo sciopero di 24 ore (il 30 marzo al nord, il 3 aprile al centro, il 4 al sud e nelle isole). Per la Federbraccianti-Cgil i nuovi incontri sono una occasione per «verificare in modo forse definitivo se la Confagricoltura è intenzionata a cavalcare fino in fondo la tigre della provocazione o se inizia, invece, una fase di ripensamento che... crei le condizioni per uno sbocco positivo e rapido della vertenza». I vecchi contratti nazionali e provinciali, infatti, stanno per scadere.