

# Trasporti nel caos? Ma il sindacato può inventare nuove forme di lotta

La relazione di Lucio De Carlini al congresso costitutivo della FILT-Cgil, in corso a Livorno. Le « proiezioni » comunitarie per il Duemila e la discussione aperta sull'autoregolamentazione

## Scarse adesioni allo sciopero FISAFS

**Dal nostro inviato**  
LIVORNO — Gli autonomi della FISAFS sono scesi nuovamente in campo. Dalle otto di ieri mattina — e ogni giorno fino alle 17 — hanno chiamato i loro aderenti, macchinisti e personale viaggiante, ad attuare un'ormai consueta forma di agitazione: ritardo di un'ora la partenza dei treni. Almeno per la prima giornata, stando alle informazioni del ministero dei trasporti sulla circolazione dei treni, la adesione è stata scarsa. I treni che hanno registrato ritardi — non in tutti i casi addebitabili all'iniziativa degli autonomi — sono circa il 20 per cento. E' auspicabile che il senso di responsabilità prevalga anche fra gli stessi aderenti alla FISAFS i cui dirigenti, come di consueto, hanno cercato di innescare forzature e richieste demagogiche su una vertenza aperta dalle organizzazioni sindacali unitarie e di ben diverso respiro da quello che vorrebbero imporre gli esponenti autonomi.

La vertenza è quella del personale di macchina e viaggiante e riguarda — come ci dicono i compagni Elio Carrea e Giovanni Valentini della FILT-Cgil che abbiamo avvicinato al congresso di Livorno — due aspetti fondamentali dell'attività di questi lavoratori: una nuova organizzazione del lavoro e in rapporto a questa la revisione della normativa sull'orario di servizio. L'obiettivo è quello di eliminare le attuali « punte » di servizio che sono di undici e nove ore e quella di assenza di resistenza che possono raggiungere le trentadue ore. Tutto ciò, precisano Carrea e Valentini, senza che si debba registrare uno scadimento della produttività. Una vertenza che si pone tra l'altro l'obiettivo di omogeneizzare fin dove è possibile le condizioni di lavoro del personale di macchina e di quello viaggiante con quelle degli altri lavoratori delle FF.SS.

La questione è aperta con l'azienda da diversi mesi. La trattativa è stata complessa e difficile. Si è scontrata fin dal suo inizio con un atteggiamento negativo della controparte, e con la motivazione che la realizzazione della nuova organizzazione del lavoro proposta dai sindacati avrebbe comportato costi non sostenibili in « termini di organici ».

In sostanza, che cosa vogliono i sindacati unitari? In termini generali questa è la risposta dei compagni Carrea e Valentini — restituire anche a questi lavoratori una vita normale, « civile » vissuta in seno alle rispettive famiglie. Si tratta di limitare al massimo le permanenze fuori sede, di organizzare il servizio in modo che il lavoratore possa rientrare ogni giorno nella sede di partenza. Come? Alcuni esempi concreti: evitare al macchinista tutta una serie di operazioni come il controllo dell'efficienza del locomotore e il trasferimento del mezzo in deposito e al binario di partenza, eliminando le lunghe soste nei stazioni di testa alle respingenti e affidando queste mansioni a speciali squadre. Ne guadagnerebbero il servizio, la produttività, il viaggiatore; e ci sarebbe un maggiore rispetto degli orari.

La vertenza è arrivata ad un punto cruciale. Finalmente l'azienda si è impegnata a rispondere su tutte le richieste dei sindacati. Lo farà nei primi giorni della settimana entrante.

A questo punto, dicono Carrea e Valentini, potremmo fare una valutazione complessiva e eventualmente decidere anche se è necessario il ricorso alla lotta secondo il pronunciamento espresso pure dalle assemblee dei lavoratori.

**Dal nostro inviato**  
LIVORNO — Uno studio della CEE sullo sviluppo dei traffici di merci tra i paesi membri da qui al 2000 ci consente forse di comprendere meglio la portata politica sindacale, ma anche economica, di quella grossa operazione organizzativa che si sta compiendo in questi giorni a Livorno con la costituzione della Federazione italiana dei lavoratori dei trasporti (FILT) aderente alla CGIL. Al congresso partecipano 600 delegati dei ferrovieri, autoferrovieri, marittimi, portuali, del trasporto aereo e di ausiliari del traffico; numerose le delegazioni nazionali ed estere presenti; quella del PCI è diretta dal compagno Libertini e composta dai compagni Tamburini, La Porta e Caporali; quella del PSI è diretta dall'on. Caldoro.

Questa della CEE dunque è, come si dice, una « proiezione » per i prossimi vent'anni. Preso come base 100 il 1974 i traffici risulteranno 179 nel 1985 e 303 nel Duemila. Per quanto riguarda l'Italia, paese trasformatore di materie prime, la progressione risulta ulteriormente accelerata: 225 nel 1985 (più che raddoppiato dunque il volume in dieci anni) e 345 nel Duemila.

Ora, se è vero, come ha rilevato il compagno Lucio De Carlini, nella relazione di apertura del congresso costitutivo della FILT, che i trasporti sono « un settore decisivo dell'integrazione europea » è altrettanto vero che se in Italia non si opera una profonda, radicale riforma del settore il contributo del nostro paese, almeno in questo campo, all'integrazione comunitaria, rischia di essere assai scarso, o in ogni caso distorto.

Quel che occorre, per far fronte a questa esigenza comunitaria ma ancora più

modestamente alle necessità urgenti per la mobilità di persone e merci all'interno stesso del nostro paese — è apprendiamo ancora dalla relazione di De Carlini — « l'unità e l'integrazione dei trasporti in termini di investimenti, capacità di progettazione del nuovo, intermodalità dell'offerta, fine dello spreco e concorrenzialità tra diversi mezzi ». E occorrono sedi e strumenti decisionali unificati che, nel settore, programmino lo sviluppo.

Ebbene questa domanda di unità nello sviluppo del trasporto richiede — ha detto De Carlini — uno strumento sociale dei lavoratori che sia unificatore dei programmi, volontà, strutture. E' il ruolo che sempre più vuole assumere la FILT man mano che la si costruisce « puntando con grande tensione ideale e politica via via ad omogeneizzare politiche e pratiche rivendicative, forme di lotta, criteri di formazione delle strutture sindacali di base ».

Alla costituzione della FILT, naturalmente, non si arriva con una decisione improvvisata, né sull'onda della riforma organizzativa della CGIL, di cui è, comunque, momento importante ed essenziale. E' occorso un processo di dieci anni che non sempre ha registrato « risultati pari all'impegno generosamente profuso da migliaia di sindacalisti che hanno creduto prima nella FIST (la federazione dei sei sindacati di categoria) per arrivare a costruire la FILT ».

C'è nel sindacato uno stato di disagio e di incertezza. Per uscire bisogna puntare — ha detto De Carlini — su « quattro grandi problemi o idee-forza ». Vediamoli: 1) la scelta consapevole della programmazione a tutti i livelli come terreno su cui misurare obiettivi compatibili risultati delle lotte sindacali; 2) la produttività come misura del ri-

sanamento aziendale e generale del sistema economico; 3) una politica salariale che vada al nocciolo delle questioni aperte per due grandi aree di lavoratori particolarmente colpite (dall'inflazione e da una certa prassi egualitaria); dei tecnici e dei lavoratori con più alta ed esercitata professionalità, da un lato, dei lavoratori addetti alle attività più dure e pesanti e nocive dall'altro; 4) democrazia sindacale e riforma del sindacato.

In un settore come quello dei trasporti un'attenzione particolare deve essere rivolta alle forme di lotta. Dalle ultime esperienze sono venuti segnali di volta in volta positivi e negativi, che impongono comunque una riflessione franca e spregiudicata. « E' ancora debole — ha detto De Carlini — l'attenzione che rivolgiamo alla preparazione generale e specifica delle lotte, ai modi di collegamento con l'opinione pubblica e con l'utenza ».

Si tratta in sostanza di rinnovare tutti « i ferri del mestiere » che nel frattempo, senza accorgersene, si sono arrugginiti. Sono alcune regole fondamentali del sindacalismo unitario quelle che per i trasporti e i servizi derivano dall'autoregolamentazione. O questi « ferri » li adoperiamo, oppure « da altri, ma anche dai lavoratori del settore » sarà vissuto un sindacalismo « ricco di agilità e potere di movimento, ricco di scoppi di collera intermitente e « vero » di tenace continuità delle lotte ».

E' chiaro però che a questo impegno dei sindacati, a questo loro senso di responsabilità deve corrispondere una « serietà » delle controparti e non le « incredibili e meschine furbizie » che si sono registrate in questi ultimi mesi.

Ilio Gioffredi

# Assemblea permanente alla SNIA di Napoli

La decisione presa al termine di una drammatica assemblea — L'azienda vuole chiudere lo stabilimento — Gli operai portano avanti la produzione

## Prodi: non daremo un parere su Alfa-Nissan

ROMA — « Un contributo alla soluzione di un problema specifico »: questo il parere di Piero Carniti sull'ipotesi di accordo fra Alfa Romeo e Nissan. Ieri, parlando al GRI, il segretario generale della Cisl ha sostenuto che « siccome a questo accordo non sono venute alternative credibili (e tali non sembrano almeno quelle proposte dalla Fiat, la quale ha peraltro altri problemi e non mi sembra in grado di intervenire nel salvataggio di chichessa) questo elemento parziale di politica industriale nel settore auto può contribuire a risanare una situazione aziendale ».

Delle caratteristiche dell'accordo Alfa Nissan e delle ripercussioni sull'occupazione nel sud si è continuato a parlare ieri al Ministero per il Mezzogiorno. Il ministro Di Gesi aveva ricevuto l'altro giorno il presidente dell'Alfa Romeo, Massacesi, ha risposto « un fermo, ma cortese diniego, alle informazioni richieste, motivandole con l'esigenza di riservatezza aziendale ». Quindi la commissione Prodi non potrà esprimere alcun parere nel merito.

**Dalla nostra redazione**  
NAPOLI — Alla testa lo striscione della fabbrica, quello presente sempre, in tutte le battaglie. Subito dietro i mille e più operai della SNIA di Napoli — molte le donne — il consiglio di fabbrica, i rappresentanti del sindacato. Hanno scelto di presentarsi così ieri mattina al termine di una lunga assemblea in alcuni momenti durissima e tesa, ai cancelli della loro fabbrica, per dare una risposta immediata alla gravissima decisione della SNIA di chiudere lo stabilimento napoletano e di mettere in cassa integrazione, a zero ore, tutti i 1450 dipendenti.

Una breve sosta nel piazzale. Una delegazione dal direttore per comunicare le decisioni dell'assemblea, l'uscita dai propri uffici di tutti i dirigenti, e gli operai hanno occupato la fabbrica.

Al padrone che li vuole cacciare via hanno infatti deciso di rispondere con l'assemblea permanente in fabbrica, con il blocco delle merci, proseguendo al minimo la lavorazione, fino a quando lo consentiranno le scorte di materia prima.

sindacato, quelli che vogliono lottare fino in fondo per difendere il proprio posto di lavoro. « La fabbrica è un polo di aggregazione, non possiamo abbandonarla e tornare nelle nostre case. Solo da "dentro" saremo garantiti per il nostro futuro », ha detto uno degli operai intervenuti. Dall'altra, c'erano quelli che « tirano » per la cassa integrazione. « Poco e subito », è meglio di un futuro incerto di lotta. Non fa niente « questo poco » è puro assistenzialismo.

## Contraddizioni interne

C'è stato un momento in cui le due tesi si sono scontrate drammaticamente. Gli operai non si sono più accontentati di parlare. E' stata quasi una « battaglia » che è durata alcuni minuti tra il fuggi fuggi generale, poi con grande senso di responsabilità tutto è stato ricomposto e si è giunti alla fine dell'assemblea.

L'episodio va raccontato perché illustra le contraddizioni interne e i drammi di una classe operaia cui finora sono state create solo difficoltà, che vede la propria compattezza messa quotidianamente a dura prova da padroni incapaci. Padroni come quelli della SNIA che senza alcuna giustificazione decidono di chiudere un'azienda del Sud. Una classe operaia travagliata oltre modo da questa realtà e che pure ieri ha saputo però dare una risposta giusta, e alla fine unitaria, alle provocazioni dell'azienda.

« La linea della smobilitazione del già precario apparato industriale e produttivo di Napoli e del Sud — dice infatti il compagno Andrea Geremicca — che in questi ultimi tempi si vuole rilanciare con particolare virulenza è provocatoria e avventuristica e tende a mettere in discussione non solo i livelli di occupazione ma gli stessi livelli di guardia della tenuta democratica della città. I lavoratori, le forze politiche — e per quanto ci riguarda il comune di Napoli — assieme alle altre istituzioni democratiche non si prestano a questa provocazione, non accettano stati di fatto, non consentiranno l'isolamento e la sconfitta degli operai delle fabbriche direttamente colpite ».

Marcella Ciarnelli

## Le iniziative pubbliche

Contemporaneamente a queste azioni, se ne terranno altre « pubbliche ». E' previsto, infatti, un volantinaggio per coinvolgere l'intera zona sulle inevitabili ripercussioni economiche che più di mille operai in cassa integrazione portano. Contatti e azioni comuni con i consigli di fabbrica di tutte le altre aziende, quelle in crisi che nella zona orientale della città sono purtroppo tante, quelle ancora in « buona salute » che potranno contribuire a rafforzare la lotta. Uno sciopero cittadino e, infine, il coinvolgimento, in prima persona di quelle istituzioni che più di altre si sono mostrate riluttanti nel prendere decisioni per un settore in crisi come quello tessile che attualmente vede il 60 per cento dei propri addetti in cassa integrazione. Alla definizione di queste iniziative, ieri mattina, non ci si è giunti in modo indolore. L'atmosfera già tesa all'inizio dell'assemblea, dava il segno di un malessere, di visioni diverse del problema fra gli stessi operai.

C'erano infatti, ed erano in maggioranza, schierati con il

# Il convegno economico di Catanzaro concluso da Chiaromonte

## Quando il benessere dipende dalle « rimesse »



Una recente manifestazione a Roma per lo sviluppo della Calabria

**Dalla nostra redazione**  
CATANZARO — La Calabria, la regione del Mezzogiorno dove più che altrove la crisi di un modello di sviluppo ha causato malessere, sfiducia, rabbia è tutto uno sfascio, arretratezza immobile, parassitismo ed assistenzialismo? Attorno a questa domanda, che impone la conoscenza di problemi e fatti nuovi, delle contraddizioni, delle esigenze e dei bisogni della società, è ruotato il convegno economico organizzato dal Comitato regionale comunista, concluso dal compagno Gerardo Chiaromonte.

La realtà calabrese — questo il dato di fondo emerso

dalla relazione del compagno Lamanna e dalle decine di comunicazioni ed interventi di dirigenti di partito, delle altre forze democratiche (soprattutto del PSI), dei sindacati, della Lega delle Cooperative, della Confcostruttori, delle associazioni e dei consorzi industriali delle tre province — è complessa e contraddittoria. Alla debolezza cronica dell'industria manifatturiera, all'andamento dualistico dell'agricoltura — forte in pianura e degradata fino allo svuotamento nelle zone di collina e di montagna — fa riscontro l'enorme massa di flussi monetari circolanti nella regione. Le rimesse degli emigrati si sono tri-

PLICATE e si aggirano intorno ai 500 miliardi; il risparmio dal '51 ad oggi si è moltiplicato per 82 volte raggiungendo, fra depositi postali e bancari, i 3.200 miliardi. Nel '79 — ha detto Lamanna nella sua introduzione — fra redditi di lavoro, pensioni, sussidi e rimesse si tocca la cifra dei 4.500 miliardi, quasi 9 milioni per famiglia. Tutto ciò significa però nuove, più lacertanti contraddizioni economiche e sociali, nuove frantumazioni in attività marginali e frammentarie.

La Calabria, insomma, si presenta come una struttura debole, emarginata, dipendente da scelte politiche ed economiche che maturano altrove, in cui si salda il circolo vizioso « trasferimenti - uso improduttivo delle risorse - inflazione-recessione ».

E' necessario cambiare nel profondo perciò l'intervento dello Stato, della Regione della Cassa del Mezzogiorno. Quest'ultimo ha disseminato in Calabria oltre 1 mila opere sulla costruzione di 5 invasi ha effettuato solo la spesa per indagini e studi di 2 miliardi, cioè l'1 per cento. Accanto a quello della Cassa va segnalato anche il ruolo negativo svolto dalla Regione, testimoniato dagli oltre mille miliardi di residui passivi, dalla mancanza di un programma regionale di svilup-

po, da una concezione e da una pratica di governo che — come ha detto Tommaso Rossi, segretario del PCI calabrese — ha portato a livello zero la credibilità dello stesso istituto regionale.

Come spezzare questo meccanismo dipendente per mettere in moto uno sviluppo reale? Lamanna nella introduzione ha sottolineato con forza il ruolo dell'industria che con il suo sviluppo può avviare un processo integrato con l'agricoltura, l'edilizia, l'energia, il turismo. L'operaio dell'industria ha portato a livello zero la credibilità dello stesso istituto regionale.

« I comunisti condurranno la loro opposizione — ha ribadito Chiaromonte — guardando sempre alla necessità di allargare la lotta e la iniziativa unitaria, per dare soluzione ai problemi e far avanzare una nuova politica meridionalistica. Essenziale è il consolidamento delle convergenze tra comunisti e socialisti, anche nella ipotesi di diverse collocazioni parlamentari fra i due partiti. Non è immaginabile, ad esempio, in Calabria, una lotta vittoriosa per la salvezza e per un nuovo sviluppo della regione al di fuori di un'azione unitaria e più stretta fra PCI e PSI ».

Perciò, ha concluso Chiaromonte, « i comunisti faranno ogni sforzo in Calabria — nonostante le divergenze di opinioni anche profonde su questioni importanti con alcuni dirigenti socialisti calabresi (il compagno Chiaromonte ha qui fatto specifico riferimento a Mancini) — perché l'unità fra PCI e PSI si rafforzi e sia punto di riferimento anche nella prossima campagna elettorale, e dopo, per tutte le popolazioni della Calabria ».

Filippo Veltri

**Domani congresso Confcoltivatori**  
ROMA — La Confcoltivatori terrà nei prossimi giorni il suo primo congresso nazionale. Esso si aprirà domani, 20 marzo a Rimini (presso i saloni della fiera) alla presenza di circa duemila persone.

**Andreatta: no agli accounti negli enti locali**  
ROMA — Il ministro del bilancio Andreatta, nella sua funzione di ministro delle regioni, ha chiesto ai commissari del governo presso tutte le regioni, di impugnarne eventuali provvedimenti di concessioni di accounti da parte delle amministrazioni regionali e degli altri enti locali a favore dei loro dipendenti, mentre sono in corso a livello nazionale le trattative per il rinnovo dei contratti.

Nel suo telegramma il ministro ha ricordato che eventuali concessioni illegittime saranno denunciate alla procura generale della Corte dei Conti per accertare le responsabilità contabili a carico degli organi deliberanti.

# Metti (se puoi) un'acciuga a cena

Domani e dopodomani la conferenza nazionale sulla pesca promossa dal CNEL

ROMA — Un italiano, in un anno, mangia in media nove chili di pesce, un francese quasi il doppio (17), in Norvegia si arriva a trentasette chili pro-capite. Ma l'Italia « paga » due miliardi al giorno per questo esiguo consumo. Il « Bel Paese », benché circondato dai mari e ricco anche di acque « dolci » non riesce a produrre che due terzi del fabbisogno di pesce. Il resto lo importa. Perché? E come si concilia il ripetuto invito a sostituire la carne con proteine di origine marina o lacustre con questa povertà di produzione? Domani e dopodomani, esperti e meno esperti potranno intanto sentire cosa ne pensa il CNEL (Consiglio nazionale economico e lavoro) che ha promosso la prima conferenza nazionale sulla pesca.

« Prima, perché speriamo che non sia l'ultima — ha detto Bruno Storti, presidente del CNEL, alla conferenza stampa di ieri mattina —, ma serva a smuovere le acque, è il caso di dirlo, su tutti i problemi del settore, che non sono pochi e non interessano solo la "categoria" dei pescatori ».

Proviamo ad elencarli: Intanto, la pesca soffre di dimenticanza (meglio sarebbe dire di interventi sporadici e parziali) peggio della « sorella » agricoltura, che con tutti i limiti, ha avuto per esempio con la legge « Quadrioglio », un tentativo di programmazione degli investimenti. La « linea di condotta » della pesca resta invece affidata alle iniziative degli (associati o singoli) operatori del settore.

Per pescare meglio e di più, oltre a interventi finanziari e legislativi, ci vogliono acque non inquinate. E, anche, acque sicure da un altro punto di vista: parliamo dei trattati internazionali, dei ricorrenti episodi drammatici che coinvolgono le nostre frotte di adriatica e mediterranea, « in guerra » con motovedette tunisine o jugoslave.

Infine, il consumo: è quasi banale ricordare che mangiamo troppe sogliole (che compramo all'estero) e troppo poche alici e sgombri (che produciamo in sovrabbondanza). Tutta colpa dei consumatori? La « palpa » distribuzione del pescato — nei ristoranti estivi delle nostre coste siamo « costretti » a mangiare surgelato-finto-fresco perché la domanda è eccessiva, all'interno del paese del pesce non arriva nemmeno la liscia — non è certo determinata dalla cattiva volontà delle massaie.

Allora? Il CNEL, per la conferenza di domani e dopodomani, ha molto « pesce » al fuoco: acquacoltura e re-

### COMUNE DI RAVENNA

AVVISO DI GARA

Il Comune di Ravenna indirà quanto prima una licitazione privata per l'appalto dei lavori di costruzione di otto colombari sul Cimitero Monumentale di Ravenna (base d'appalto L. 327.000.000).

Gli interessati, con domanda indirizzata a questo ente, possono chiedere di essere invitati alla gara entro il 10 gg dalla data di pubblicazione del presente avviso sul bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

Ravenna, 18 marzo 1980

IL SINDACO: A. Canosani

### PROVINCIA DI ANCONA

La Provincia di Ancona, ai sensi dell'art. 4 del R.D. 1811-1923 n. 240, degli artt. 40 e 91 del Regolamento n. 253-1924 n. 827 ed ai sensi della Legge 8-8-1977 n. 584, intende espone un appalto-concorso della seguente opera:

« Lavori di costruzione di n. 2 scale di alloggio in zona ZI/PA del porto di Ancona. Spesa presunta L. 2.700.000.000. Le ditte che intendono essere invitate alla gara d'appalto debbono inoltrare all'Amministrazione Provinciale di Ancona - Divisione Segreteria - Sezione Contratti - C.so Stamira n. 60, regolare domanda, entro il giorno 10 aprile 1980.

IL PRESIDENTE della Giunta Provinciale Araldo Torelli

### EDIZIONI LAVORO

la casa editrice del sindacato

Centro studi nazionale Cisl

LA SINDACALIZZAZIONE TRA IDEOLOGIA E PRATICA. IL CASO ITALIANO 1950/1977

Treu, Roccella, Ferrari

SINDACALISTI NELLE ISTITUZIONI