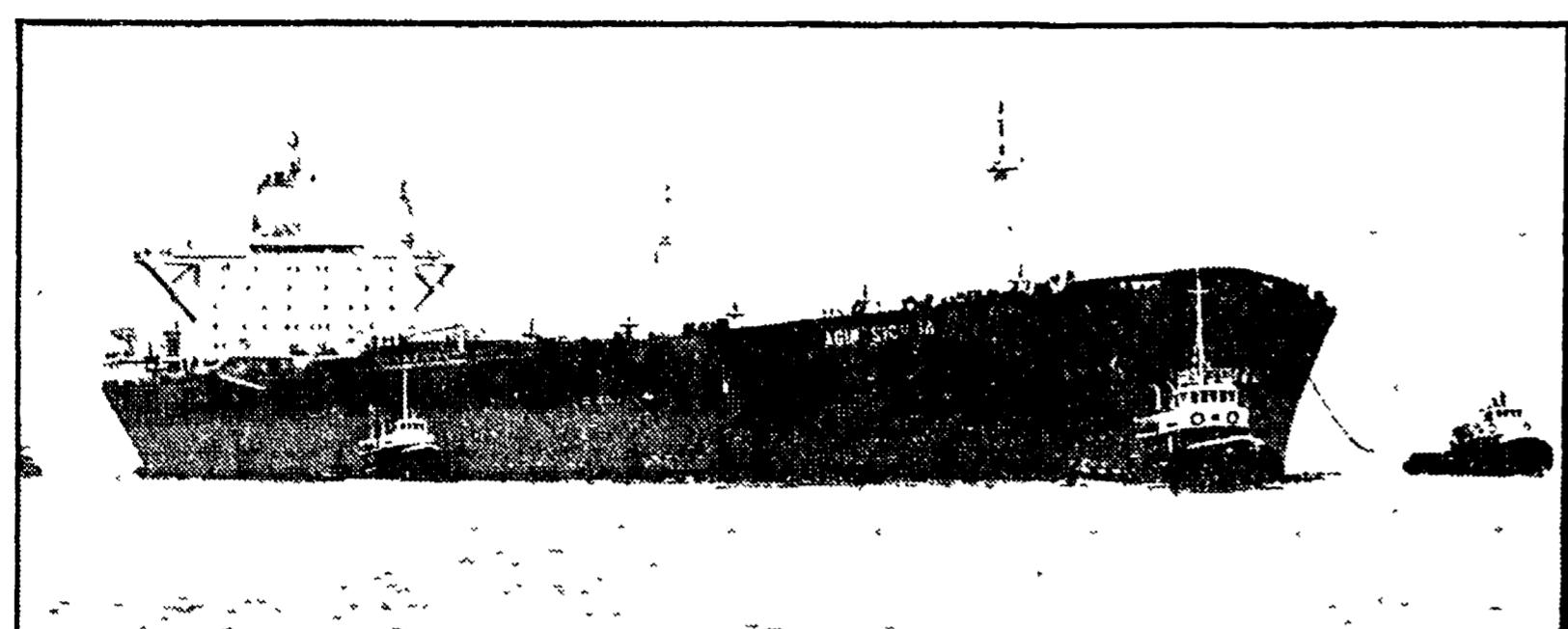


*Sul tavolo del nuovo governo i problemi scottanti dei servizi pubblici*

## Sono in sciopero 60 mila marittimi



*...e i crocieristi sono partiti a mezzanotte*

**ROMA** — I primi a scendere in sciopero, con alcune ore di anticipo, sono stati i marittimi della «Eugenio C», una turbinosa della «Costa armatori». Doveva partire alle 15 dal porto di Genova per una minicrociera con destinazione Barcellona. A mezzogiorno l'equipaggio è sceso in lotto e la partenza è stata rinviata alla mezzanotte. In serata, sempre a Genova, è iniziato lo sciopero dei marittimi dei traghetti della «Tirrena», «Domingiana» che doveva salpare per Porto Torres e «Espresso» Ravenna e in partenza per Olbia. Poi, via via, con il passare delle ore si sono fermate tutte le navi, di società pubbliche e private, battenti bandiera italiana. Dalle mezzanotte sono scesi in sciopero anche gli equipaggi dei rimorchiatori e gli addetti ai bancheggi. I colleghamenti con la Sardegna sono stati assicurati dai soli traghetti delle FS. I traffici marittimi e i servizi di traghetto cominceranno a tornare alla normalità a partire da stasera quando si concluderà questa fase nazionale di lotto di 24 ore dei circa 60 mila marittimi.

Le ragioni che hanno costretto la Federazione marinara Cgil, Cisl, Uil a proclamare lo sciopero nazionale della categoria sono molte. La causa

principale — afferma una nota sindacale — è l'atteggiamento della armatoria pubblica e privata che mani in una situazione di profonda crisi la flotta italiana. Una crisi che si è ulteriormente aggravando nelle ultime settimane in settori «vitali» dell'economia marittima: linee commerciali, transoceaniche, traghetti, crociistica, cubotaglio. «Particolarmen-

te è poi la decisione di bloccare il collegamento con le isole da parte della società traghetti del Mediterraneo».

Una situazione grave e per alcuni settori drammatica. A determinarla hanno contribuito diversi fattori. Lunghizzata delle linee seguite per anni dai diversi governi. E' certo, però, che negli ultimi mesi questa è preceduta anche per la pratica paralisi del ministero della Marina mercantile. Le più preoccupanti e gravi ripercussioni di questo stato di cose si ha dichiarato il compagno Renzo Ciardini, segretario della Filgt-Cgil: «si sono avute sulle aziende di navigazioni di proprietà dello Stato dove è venuta a mancare ogni capacità decisionale e, di conseguenza, è stata bloccata ogni iniziativa per risolvere i problemi della ristrutturazione delle società di primaria interesse nazionale, per definire vertenze piccole e grandi come le pro-

i. g.

missioni, la mobilità del personale, gli esodi, le ripercussioni del blocco della contingente su alcuni istituti contrattuali e, addirittura, l'applicazione di accordi già stipulati che attendono da mesi l'approvazione del ministero del Tesoro».

Emblematico è quanto si è verificato per l'ICI (Italia crociere internazionali). La società ha costituito, con apposita legge per salvaguardare posti di lavoro e il patrimonio di alta professionalità dei lavoratori del settore.

Società a capitale misto (Finmare e armatori privati), era stata creata per sviluppare l'attività crociistica. Su essa pende ora la minaccia del fallimento. Il potere esecutivo ha dato strato anche in questo caso — ha detto Ciardini — una tale inefficienza da determinare «continui rinvii per tutte le possibilità di soluzione». Si è arrivati così alla «tragica situazione» di marittimi che da quattro mesi non percepiscono stipendio. L'equipaggio dell'Ausonia — ha ricordato Ciardini — per avere un pugno di soldi per Pasqua ha dovuto cedere il suo diritto di credito privilegiato nei confronti di una delle società proprietarie delle navi (Adriatica)».

i. g.

I sindacati  
a Cossiga:  
subito la  
riforma F.S.

**ROMA** — La Federazione unitaria dei ferrovieri ha nuovamente sollecitato, ora che la crisi di governo si è praticamente chiusa, il presidente Cossiga a riprendere urgentemente le trattative per la riforma della F.S. La definizione del «contrattatore-ponte» (valido cioè fino al 31 dicembre 1980) della categoria. Nella lettera inviata da FILT-Cgil, SAUFI-Cisl, SIUF-Uil e Sindifl al capo del governo si ricorda il tormentato iter della vertenza, lo intese di massima raggiunto alla presidenza del Consiglio annuale del comportamento del ministro dei Trasporti, e si preannuncia che in caso di mancati sviluppi positivi dell'intera vicenda il direttivo della federazione ferrovieri, convocato per il 22 e 23 aprile, sarà costretto ad «assumere le decisioni di lotta» indispensabili a far avanzare il negoziato.

Per stamane, in ogni caso, è in programma un incontro fra il nuovo ministro dei Trasporti, Formica, e i segretari generali dei ferrovieri, Mazzatorta e Bianchini. Maestro. Si dovranno mettere in una prima presa di contatto, più che di una riunione vera e propria della trattativa. In sostanza il sen. Formica e i dirigenti di FILT, SAUFI, SIUF e Sindifl, dovrebbero procedere ad un esame complessivo dell'elenco di disponibilità per il «contrattoramento» e delle altre controverse aperte sia con la direzione delle FS, sia con il ministero. Il negoziato vero e proprio dovrebbe invece riprendere a livello di presidenza del Consiglio, non appena Cossiga convocherà le parti.

Se la vertenza degli ospedalieri non si dovesse sbloccare, si farà immediatamente la ripresa delle azioni di lotta che noi, e speriamo anche il governo, intendiamo evitare». I sindacati chiedono, infine, anche il ripristino degli accordi, in sede di dibattito al Senato, degli accordi relativi alla legge di attuazione del vecchio contratto di partita.

O trattative  
conclusive  
o nuove lotte  
negli ospedali

**ROMA** — Le vertenze dei servizi pubblici saranno stamane al centro dell'incontro fra i ministri Giannini (Funzione pubblica), Pandolfi (Tesoro) e Foschi (Lavoro) e i segretari generali Cgil, Cisl, Uil e i rappresentanti delle categorie interessate e dei ministeri (per quanto riguarda le trattative degli ospedalieri). Si tratterà — come ha dichiarato il compagno Bruno Vetrinello, segretario del coordinamento Cgil della Funzione pubblica — di una primitiva verifica delle reali intenzioni del nuovo governo nei riguardi della questione dei pubblici servizi. I sindacati chiedono che siano definiti i tempi per la firma dell'intesa già raggiunta per gli enti locali, che sia ripreso immediatamente il negoziato per gli ospedalieri (grave e pericoloso che appalti di questo assenso di iniziativa del governo alcune funzioni locali, e il caso della Regione Campania — cominciano a distribuire «conti» consistenti di sappore «elettoralistico» a personale medico paramedico: 300 mila lire al «Riuniti» di Napoli), che si programmi l'avvio della vertenza per statali, personale della scuola, dipendenti della pubblica amministrazione, ecc.

I sindacati propongono anche di contribuire al superamento dei limiti verificatisi nella pratica quotidiana della contrattazione sui tempi degli investimenti, della occupazione, delle riforme aziendali, della produzione e del lavoro». Fra le richieste del sindacato ci sono anche quelle di razionalizzazione della rete aeroportuale riclassificando gli scali in tre categorie: intercontinentali, di preminente interesse nazionale, per collegamenti brevi. In ogni caso la riforma del settore deve consistere in un semplice processo di razionalizzazione.

L'aviazione  
civile va  
integrata nei  
trasporti

FAI SAPERE A TUTTI I DIRITTI  
QUANTE BUONA  
LA BIRRA CON I FRITTI



A CHI HA FAME SPIEGA TOSTO  
QUANTE BUONA  
LA BIRRA CON L'ARROSTO



FAI SAPERE RIDENDO E SCHERZANDO  
QUANTE BUONA  
LA BIRRA PASTEGGIANDO



Birra  
...e sai cosa bevi!  
Produttori Italiani Birra

*Intervista a Pio Galli sulle prossime lotte di 500.000 metalmeccanici*

## Che sindacato è quello che affronta la vertenza FIAT

Dalla nostra redazione  
**TORINO** — Mezzo milione di metalmeccanici, nelle prossime settimane, sosterranno le vertenze aperte nei maggiori gruppi industriali italiani: Fiat, Alfa Romeo, Zanussi, Iri, Ignis, Assaldo, ecc. Un tempo questi contratti integrativi servivano solo a rinnovare alcuni istituti aziendali, come i premi. Nell'ultimo decennio, invece, le vertenze dei grandi gruppi sono diventate uno strumento di politica economica nazionale: basti pensare ai 34 mila nuovi posti di lavoro nel mezzogiorno conquistati alla Fiat e partire dal '71 (con una media di 3500 nuovi occupati al sud ogni anno).

Ma oggi viviamo una profonda crisi economica, politica, morale e sociale. Una crisi che non lascia indenne il sindacato, al cui interno affiorano tentazioni a rinchiudersi nelle aziende, a tornare a «fare il proto mestiere» e difendere i propri interessi, e a difesa dei soli lavoratori occupati. Ne parla Pio Galli, all'indomani del coordinamento che ha varato l'ipotesi di piattaforma per la vertenza dei 200 mila lavoratori Fiat. Che sindacato è quello che affronta la vertenza Fiat? Un sindacato che progetta grandi trasformazioni sociali? Oppure un sindacato che si preoccupa di dare sfogo al «malcontento salariale» diffuso tra i lavoratori?

«Abbiamo fatto scelte che puntano a migliorare la qualità del lavoro in fabbrica, ma contemporaneamente assumono le contraddizioni del territorio, gli squilibri fra nord e sud, e quindi mirano ad uno sviluppo programmato dell'economia. Chiediamo alla Fiat di "plafonare" le produzioni al nord, per spostare volumi produttivi al sud. Con questo non vogliamo solo risolvere situazioni di coazione e "giantismo" degli impianti al nord, non poniamo un puro problema quantitativo, ma poniamo concretamente un problema di qualità dello sviluppo, che lega la condizione di fabbrica dei lavoratori occupati, con quella delle masse di giovani e lavoratori disoccupati al sud».

Ma la Fiat dice che, prima di fare altri investimenti al sud, deve aumentare la produttività degli impianti esistenti. E la Fiat e il padronato in generale, quando affermano il primato della produttività, pensano di stravolare i contrasti, gli accordi aziendali,

L'organizzazione del lavoro e la scelta del Mezzogiorno - «Assumiamo le contraddizioni del territorio»

La produttività e le forme di lotta

i diritti e le condizioni di lavoro conquistati all'interno della fabbrica. Da parte nostra non c'è nessuna preclusione ideologica ad affrontare il problema. Anzi ritenevamo che il perseguimento di una più elevata produttività sia un nostro obiettivo. Ma non possiamo legarlo ad incrementi della intensità e durata del lavoro individuale, come vorrebbero la Fiat e Manifatt. Al contrario, gli incrementi di produttività vanno perseguiti in stretto rapporto col miglioramento del ciclo produttivo, dell'utilizzo degli impianti, del lavoro decentrato, della modifica dell'organizzazione del lavoro e quindi della contrattazione della qualità e quantità del lavoro».

Bisogna però fare i conti con la situazione estremamente critica in cui versa la Fiat.

«La Fiat è dentro una guerra internazionale di competitività, tra le imprese e tra gli stessi stati, una guerra che

comporta pericoli per tutti ed in particolare per chi, come la Fiat, ha accumulato forti ritardi. Non va dimenticato che nel '73 la Fiat ha cambiato strategia ed in conseguenza di ciò si è trovata spacciata, sul mercato interno oltre che estero, sul terreno della ricerca, dei modelli, delle soluzioni per minori consumi, dell'ecologia, del costo del prodotto. E' per questi motivi che, in Europa, rispetto al 1973, anno di crisi, la Francia e la Germania si sono riprese producendo 250-300 mila vetture in più, mentre l'Italia produce ancora 320 mila vetture in meno del '73. La linea con cui la Fiat pensa di uscire dalla crisi è riduttiva. Non si risolve nulla pensando di inalzarne barriere e protezionismi, e nemmeno pensando di peggiorare le condizioni di lavoro. Occorre una risposta di strategia industriale, consegnando larga parte dei lavoratori ad una contrattazione individuale col sindacato».

Si deve poter governare il salario di fatto

Questa ambizione, di incide-

re addirittura sulle scelte strategiche della Fiat, è condizionata da tutti all'interno del sindacato?

«Prendiamo i problemi dell'organizzazione del lavoro, che costituiscono l'asse centrale della piattaforma Fiat come si è trovata. Il sindacato per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-

la Fiat, che sostiene che tutto quanto era possibile fare sul terreno dell'organizzazione del lavoro è ormai stato fatto. La seconda tendenza, pre-

sente anche all'interno del sindacato, per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operativo che affronti i nodi della gestione della produzione. Vogliamo determinare un mutamento radicale dell'organizzazione del lavoro, del modo di lavorare all'interno dell'azienda, ad esempio attraverso il superamento del lavoro vincolato a partire dalle linee, scorpori di lavorazioni da eseguire al bancone, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscono la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e gli impiegati. E' una strada difficile, ma includibile. E sappiamo di dover fare i contatti con almeno due tendenze contrastanti. Una è quella del-