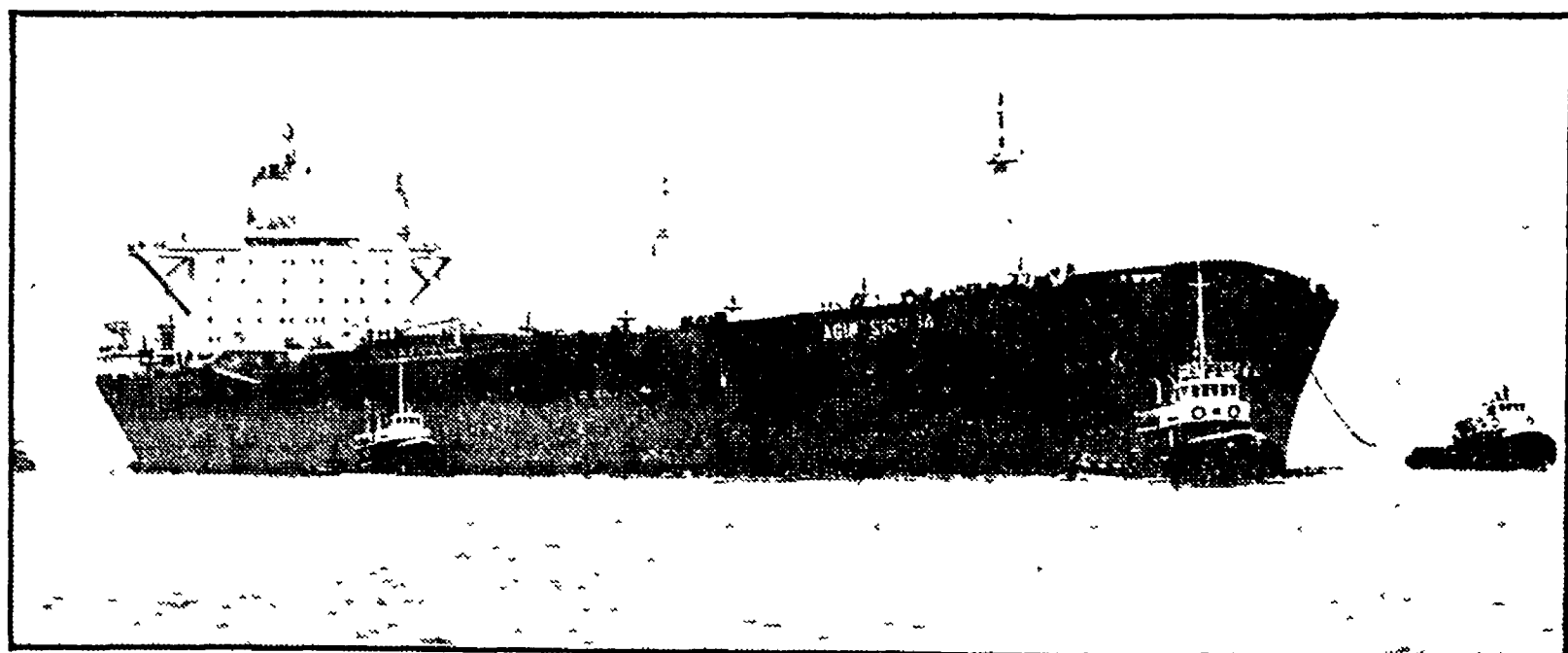


Sul tavolo del nuovo governo i problemi scottanti dei servizi pubblici

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 «Costa Armatori». Doveva partire alle 15 dal porto di Genova per una mini-crociera con destinazione Barcellona. A mezzogiorno l'equipaggio è sceso in lotta e la partenza è stata rinviata alla mezzanotte. In serata, sempre a Genova, è iniziato lo sciopero dei marittimi dei traghetti della Tirrenia, «Domiziana» che doveva salpare per Porto Torres e «Espresso Ravenna» 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. Dalla mezzanotte sono scesi in sciopero anche gli equipaggi dei rimorchiatori e gli addetti ai bancheraggi. I collegamenti 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 lotta di 24 ore dei circa 60 mila marittimi.

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

principale — afferma una nota sindacale — è l'atteggiamento della autorità pubblica e privata che mantiene in una situazione di profonda crisi la flotta italiana. Una crisi che si è andata ulteriormente aggravando nelle ultime settimane in settori «vitali» dell'economia marittima: linee commerciali, transoceaniche, traghetti, crociere, cabotaggio. «Particolarmente grave 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. Innanzitutto le linee seguite per anni da diversi governi. E' certo, però, che negli ultimi mesi questa è precipitata anche per la pratica paralisi del ministero della Marina mercantile. Le più preoccupanti e gravi ripercussioni di questo stato di cose — ha dichiarato il compagno Renzo Ciardini, segretario della Filc-Gli — si sono avute sulle aziende di navigazione 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 premiente interesse nazionale, per definire vertenze piccole e grandi come le pro-

mozioni, la mobilità del personale, gli esodi, le ripercussioni del blocco della contigenza 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 internazionale). La società fu costituita 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 crocieristica. Su di essa pende ora la minaccia del fallimento. Il potere esecutivo ha dimostrato 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 delle FS e la definizione del «contratto-ponte» (valido cioè fino al 31 dicembre 1980) della categoria. Nella lettera inviata da FILT-Cgil, SAUFI-Cisl, SIUF-Uil e Sindiferr al capo del governo si ricorda il tormentato iter della vertenza. Le intese di massima raggiunte alla presidenza del Consiglio annullate dal comportamento del ministro dei Trasporti, e si preannuncia che in caso di mancanti sviluppi positivi dell'intera vicenda il direttivo della federazione ferroviaria, 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 Mezzanotte, Bianchini e Marietta. Si dovrebbe trattare di una prima presa di contatto, più che di una ripresa vera e propria della trattativa. In sostanza il sen. Formica e i dirigenti di FILT, SAUFI, SIUF e Sindiferr, dovrebbero procedere ad un esame complessivo dello stato della vertenza per il «contratto-ponte» e delle altre controverse aperte sia con la direzione delle FS, sia con il ministero. Il negoziato vero e proprio dovrebbe essere ripreso a livello di presidenza del Consiglio, non appena Cossiga convocherà le parti.

O trattative conclusive o nuove lotte negli ospedali

ROMA — Le vertenze del pubblico impiego saranno stamane al centro dell'incontro fra i ministri Giannini (Funzione pubblica), Pandolfi (Tesoro) e Foschi (Lavoro) e i segretari confederali Giusti (Cgil), Romel (Cisl), Bugli (Uil) e i rappresentanti delle categorie interessate e dei medici (per quanto riguarda le trattative degli ospedali).

Si tratterà — come ha dichiarato il compagno Bruno Vetrinno, segretario del coordinamento Cgil della Funzione pubblica — di una prima verifica delle reali intenzioni del nuovo governo sulla intera questione del pubblico impiego. I sindacati chiederanno che siano definiti i tempi per la firma dell'intesa già raggiunta per gli enti locali, che sia ripreso immediatamente il negoziato per gli ospedali (è grave e pericoloso che approfittando di questa assenza di iniziativa del governo alcune amministrazioni locali — è il caso della Regione Campania — comincino a distribuire «acconti» consistenti di sapore «elettorale» a personale medico e paramedico: 300 mila lire al «Riuniti» di Napoli), che si programmi l'avvio della vertenza per statali, personale della scuola, dipendenti dei monopoli.

Se la vertenza degli ospedali non si dovesse sbloccare — ha detto Vetrinno — «sarà inevitabile 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 degli statali.

L'aviazione civile va integrata nei trasporti

ROMA — «Problemi e prospettive del trasporto aereo» è il tema del convegno organizzato dalle federazioni trasporti CGIL, Cisl e Uil aperti ieri a Roma. Le proposte contenute nella relazione fanno perno su una idea centrale, quella di integrazione che devono esistere tra i vari vettori e sistemi di trasporto, partendo dalla constatazione che la politica del settore ha avuto un'evoluzione «distorsiva» e che alle ferrovie e al trasporto pubblico collettivo si è riservato un ruolo «marginale». Ciò, in pratica, è successo anche per il trasporto aereo che è stato concepito come «destinato a esigenze di mobilità di «élite»».

In sostanza — afferma la relazione — si impongono, per il trasporto aereo, «interventi drasticamente riformatori sia nel campo della economicità di gestione, sia in quello della sicurezza» che debbono rispondere a «indirizzi politico-programmatici di esclusiva competenza del Parlamento e del governo».

Il convegno si propone anche di contribuire al «superamento dei limiti verificatisi nella pratica quotidiana della contrattazione sui temi degli investimenti, della occupazione, delle riforme strutturali, della produzione e del lavoro». Fra le richieste del sindacato c'è anche quella della razionalizzazione della rete aeroportuale, classificando gli scali in tre categorie: intercontinentali, di preminente interesse nazionale, per collegamenti brevi. In ogni caso la riforma del settore non deve consistere in un «semplice processo di razionalizzazione».

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, Ansaldo, 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 a 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 proprio mestiere» in difesa dei soli lavoratori occupati. Ne parla il compianto 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 programmatico dell'economia. Chiediamo alla Fiat di «pianificare» le produzioni al nord, per spostare volumi produttivi al sud. Con questo non vogliamo solo risolvere situazioni di congestione e «gigantismo» 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 del sud».

Ma la Fiat dice che, prima di fare altri investimenti al sud, deve aumentare la produttività degli impianti esistenti al nord.

«La Fiat e il padronato in generale, quando affermano il primato della produttività, pensano di straripare i contratti, 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 riteniamo che il perseguimento di una più elevata produttività sia un nostro obiettivo. Ma non possiamo legarci ad incrementi di intensità e durata del lavoro individuale, come vorrebbero la Fiat e Mandelli. 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 quantità e qualità 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 spiazzata, sul mercato interno oltre che esterno, 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 329 mila vetture in meno del '73. La linea con cui la Fiat pensa di uscire dalla crisi è di natura. Non si risolve nulla pensando di innalzare barriere e protezionismi, e nemmeno pensando di peggiorare le condizioni di lavoro. Occorre una risposta di strategia industriale, che finora è mancata».

Si deve poter governare il salario di fatto

Questa ambizione, di incidere addirittura sulle scelte strategiche della Fiat, è condivisa da tutti all'interno del sindacato?

«Prendiamo i problemi dell'organizzazione del lavoro, che costituiscono l'asse centrale della piattaforma Fiat. In passato su questo terreno abbiamo conseguito risultati apprezzabili, ma ora davvero ci poniamo un obiettivo ambizioso: quello di una nuova fase di intervento operato 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 banco, costituzione di gruppi integrati di lavoratori che gestiscano la propria fase produttiva, creazione di una professionalità collettiva sia per gli operai sia per i tecnici e impiegati. E' una strada difficile, ma ineludibile. E sappiamo di dover fare i conti 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, presente anche all'interno della FILM, è di chi sostiene che superamento della catena di montaggio e cose simili sarebbero solo scelte del sindacato per ingannare i lavoratori, per evitare il vero problema che, in questa logica, sarebbe quello del salario. Dobbiamo lottare per vincere la posizione della Fiat, ma dobbiamo anche realizzare una lotta politica all'interno del sindacato, nel rapporto con i lavoratori, per battere la seconda linea, che mette in subordine il sindacato, lo riduce a semplice agente contrattuale per la ripartizione del reddito».

Tanto più che la piattaforma Fiat non ignora i problemi del salario... «Certo. Il coordinamento Fiat ha assunto l'obiettivo di far sì che la Fiat, dal consiglio generale della FILM, che è quello di arrivare come sindacato a governare il salario di fatto, rifiutando contemporaneamente ogni collegamento

del salario al rendimento. Sul la quantità, la richiesta di 40 mila lire di aumento punta a mantenere il potere d'acquisto dei salari. Nel definire questa cifra abbiamo tenuto conto di vari fattori: l'inflazione del contratto ad oggi l'inflazione è salita dal 12 al 20%, ma non a neppure dimenticato che nel 1970 scattò una quota di salario stabilita col rinnovo del contratto e che, con l'attuale dinamica dell'inflazione, avremmo più di centomila lire di contingenza. Le 40 mila lire sono poi strettamente legate alla condizione che il nuovo governo dia una risposta positiva alla vertenza generale che noi abbiamo aperto sul fisco, gli assegni familiari e le pensioni. Per la qualità del salario, vorrei sottolineare che il coordinamento Fiat ha approvato all'unanimità la scelta di aumenti differenziali per i vari livelli, secondo la scala parametrica del contratto, in aggiunta ad una «zoccolo» uguale per tutti. E' una scelta importante, perché un'astratta rivendicazione perseguita, che puntasse su aumenti uguali per tutti, finirebbe per eludere alla radice le nostre esigenze di controllo sui differenziali salariali, consegnando larga parte dei lavoratori ad una contrattazione individuale col padrone».

Con questi obiettivi, è facile prevedere che il confronto con la Fiat non sarà facile e semplice.

«Infatti il nostro primo obiettivo è di realizzare un confronto democratico con tutti i lavoratori, perché sentano la piattaforma Fiat come una piattaforma loro, e non calata dall'alto. Dico donne, operai, tecnici, impiegati, quadri, perché i contenuti di questa vertenza offrano risposte alle esigenze reali di tutti i lavoratori, quale che sia la loro collocazione professionale. Sarà poi necessario reggere lo scontro con una lotta il più possibile unitaria, organizzata, ma anche, ed io dico soprattutto, democratica. In una situazione politica dove l'attuale, non solo dovremo respingere le provocazioni, che certamente ci saranno, ma ogni tentativo di trasformare la lotta democratica in violenza nei confronti di persone e cose. Le forme di lotta andranno decise di volta in volta, assieme al sindacato e dovranno essere finalizzate al conseguimento dei nostri obiettivi, non di altri».

Michele Costa

Sempre elusivi i dirigenti della SIP

ROMA — La recente sentenza con la quale il tribunale di Roma ha condannato l'ex direttore della SIP per falso in comunicazione sociale ha proposto degli uomini delle tariffe del '73 verrà acquisita, insieme alle perizie, dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato, agli atti dell'indagine conoscitiva sulle telecomunicazioni.

Lo ha deciso ieri la presidenza della Commissione di Palazzo Madama accogliendo così la richiesta avanzata per il gruppo comunista dal compagno Libertini. E' stata accolta anche l'altra richiesta del Pci, relativa all'acquisizione delle relazioni dei bilanci delle società o enti che gestiscono i servizi telefonici negli altri paesi della Comunità europea.

Sempre ieri, intanto, si è svolta la terza tappa dell'indagine del Senato. Nell'aula della commissione Lavori Pubblici sono tornati, per la terza volta, i dirigenti dell'Iri, della Sip e della STET. Dovevano rispondere al lungo elenco di domande avanzate dai senatori di quasi tutti i gruppi nell'altra seduta. L'interrogatorio centrale era questo: come mai una azienda con tariffe e investimenti non lontani da quelli di altri

paesi, presenta una situazione debitoria tanto grave? (La Sip ha debiti per 6.500 miliardi per i quali paga ogni anno 800 miliardi di interessi pari ad un terzo del fatturato, la STET, finanziaria della Sip, denuncia un'esposizione debitoria di 7.250 miliardi).

Le risposte date ieri sono state, in sostanza, elusive e ripetitive. Iri, Sip e STET hanno infatti detto di prevedere fino all'82 investimenti nelle telecomunicazioni per 10.500 miliardi di lire e l'Iri ha ribadito che «la grave situazione finanziaria dell'Istituto non consente attualmente interventi a favore delle società alle quali l'Iri partecipa e, quindi, tali interventi restano subordinati all'approvazione di nuovi fondi di dotazione».

g. f. m.

Federmecanica e Assolombarda: si apre la lotta per le presidenze

ROMA — Dopo che la lunga e tormentata vicenda della elezione del presidente della Confindustria è stata avviata a conclusione, per due delle più importanti organizzazioni imprenditoriali, la Federmecanica e l'Assolombarda si apre un periodo di «elezioni» per il rinnovo dei vertici. Per la Federmecanica il rinnovo del presidente è dovuto al fatto che il mandato di Walter Mandelli (che sarà uno dei prossimi vicepresidenti della Confindustria) non è più rinnovabile, in quanto Mandelli è in carica dal maggio del 1974, cioè da tre bienni. Per la successione, la candidatura più probabile nel senso che sembra riscuotere maggiori consensi è quella del vicentino, Giancarlo Ferretto, uno degli attuali vicepresidenti.

Ferretto — sulla sua eventuale elezione la giunta della Federmecanica dovrebbe pronunciarsi entro il mese di maggio — è amministratore delegato della Armes, una piccola industria con 100 dipendenti che produce arredamenti in metallo; fa parte anche della giunta e del consiglio direttivo della Confindustria.

Più tormentato sembra essere, invece, il rinnovo del vertice dell'Assolombarda, la più importante tra le associazioni territoriali degli industriali. L'attuale presidente, Alberto Radaelli sarà infatti costretto a presentare le dimissioni (probabilmente già alla prossima riunione della giunta, il 14 aprile), con un anno di anticipo sulla scadenza del suo mandato, per le difficili condizioni in cui si trovano attualmente le aziende siderurgiche di sua proprietà (per la Sida è stato nominato il commissario la scorsa settimana).

Per questa carica i nomi che circolano sono parecchi, ma i candidati che sembrano avere maggiori «chances» sono Antonio Coppi e l'ex presidente dell'Assolombarda Walter Pellicani che tornerà alla direzione dell'associazione dopo due anni. I giochi però sono ancora aperti, anche perché all'interno della associazione lombarda si sono verificate, in questi ultimi tempi, una serie di fratture. C'è chi dice che si sceglierà Pellicani per le possibilità che avrebbe di sanare i dissidi interni.

FAI SAPERE A TUTTI I DRITTI QUANT'E' BUONA LA BIRRA CON I FRITTI



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



FAI SAPERE RIDENDO E SCHERZANDO QUANT'E' BUONA LA BIRRA PASTEGGIANDO



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