

Relazione di Trentin al direttivo

Dalla CGIL 4 «idee-guida» per le vertenze aziendali

ROMA — La CGIL ha lanciato ieri quattro «idee guida» — così, nella relazione al direttivo, le ha definite Bruno Trentin — per superare i «limiti d'orientamento» registrati nella fase d'avvio della contrattazione articolata e costruire un più saldo nesso con la vertenza aperta col governo sulla politica economica e il Mezzogiorno.

«È anche vero che sempre più allarmanti diventano i segni di un'inversione di tendenza. «Facciamo i conti con i forti limiti dei mezzi tradizionali». Per contenere la inflazione occorre aggredire «i nodi di carattere strutturale che l'alimentano».

È sulla capacità di fronteggiare adeguatamente questa situazione economica che il governo sarà messo alla prova. «Il sindacato — ha detto Trentin — misurerà il quadro politico nuovo che s'è formato sul programma, sui comportamenti concreti, sul modo di governare».

Trentin, a questo proposito, ha posto l'esigenza di una interdipendenza tra la vertenza generale col governo e la contrattazione articolata, così da rendere più incisiva la prima e più rispondente alle realtà di fabbrica la seconda. Qui si inserisce la proposta di quattro «capisaldi». Questi:

- 1 La politica degli investimenti va affrontata in relazione al decentramento del processo produttivo, con una iniziativa contrattuale delle organizzazioni di zona, comprensoriali e regionali.
2 La ridefinizione di una linea generale sul salario e la professionalità, facendo anche attenzione alle esigenze applicative dell'inquadramento unico. Precedentemente...

Trentin aveva sostenuto che la riparametrizzazione va confermata come la scelta prioritaria del sindacato.

3 La collocazione dei tecnici, dei quadri e degli impiegati amministrativi nella strategia del sindacato, anche attraverso forme specifiche di partecipazione alla vita democratica dell'organizzazione.

4 L'esigenza di superare l'affanno che si avverte nel tentativo di uscire da una pratica rivendicativa tradizionale con un più deciso intervento sull'organizzazione del lavoro. Trentin ha parlato dell'esigenza di riuscire a realizzare, particolarmente nella grande impresa, un governo flessibile della forza-lavoro per grandi aree produttive, superando la difesa rigida e parcellizzata della situazione.

È la stessa proposta avanzata tempo addietro dalla CISL. Questa organizzazione ha ieri tenuto un seminario su «inflazione, produzione e accumulazione», ma né l'esperto di Carnina né quella di Merli Brandini sono riuscite a delineare i contenuti della nuova proposta della CISL sull'accumulazione. L'idea è di non affidarla più «ai capitalisti». Con quali strumenti? Dall'interno della CISL, qual cosa ha parlato di risparmio contrattuale (una sorta di azionariato popolare, con natura volontaristica). Ma il riferimento — ha detto ieri Carnini — è improprio.

CITTA' DI TORINO

AVVISO DI LICITAZIONE PRIVATA

per la ristrutturazione dello stabile di via Giulio n. 22 ad uso uffici e servizi municipali - lotto 11 - impianto termico. Dellib. della Giunta Municipale d'urgenza 4 aprile 1979, ratificata dal Consiglio Comunale il 10 aprile 1979 (esecutiva per decorrenza di termini dal 10 luglio 1979).

IMPORTO BASE: opere a corpo L. 108.000.000
opere a misura L. 492.000.000

Procedura prevista dagli artt. 73/e e 76 del R.D. 23-5-1924 n. 827 e 1/a della legge 2 febbraio 1973, n. 14.

Gli Interessati iscritti all'Albo Nazionale dei Costruttori per importi non inferiori a quello dell'appalto per la categoria «6/a» (legge 10-2-1962, n. 57) possono chiedere di essere invitati alla gara presentando domanda in bollo al «Protocollo generale della Città di Torino - Appalti» entro il 18 aprile 1980.

Torino, 1 aprile 1980
IL SINDACO Diego Novelli

Sul Mezzogiorno si abbattono nuovi scandali e minacce all'occupazione

Ambigua e confusa proposta del governo per la Cassa

L'ha annunciata il neo ministro Capria - Le «dighe d'oro»: sospese le gare d'appalto dopo le denunce della stampa

ROMA — Ieri il Consiglio dei ministri si è occupato della sorte della Cassa per il Mezzogiorno. Alla fine dell'80 — data di scadenza dell'ente — dovrebbe essere costituita una nuova agenzia. Lo ha annunciato ieri il neo ministro per il Mezzogiorno, Capria. Il progetto — ha detto Capria — sarà illustrato nel discorso programmatico che Cossiga terrà alle Camere. Ma ha fornito qualche anticipazione che è apparsa alquanto confusa. Che vuol dire, infatti, che «si tratta di vedere come si articolerà questo nuovo strumento, per quanto riguarda la gestione degli interventi straordinari, che continueranno ad essere erogati per lo sviluppo dell'industria, per le opere pubbliche e le infrastrutture?»



fanno pensare a rapporti poco chiari tra l'ente straordinario e le imprese. Un pasticcio sconcertante, dunque, che ha per ora l'effetto di bloccare, chissà per quanto tempo ancora, la costruzione di opere importanti per lo sviluppo e l'irrigazione delle regioni meridionali che erano state programmate sin dal 1978. La Cassa ieri ha diffuso un comunicato in cui si parla di notizie «inesatte e deformate». Perché allora il consiglio di amministrazione proprio ieri ha deciso di non aggiudicare le gare per le tre importanti dighe, motivando con il fatto che i prezzi presentati dalle ditte sono troppo alti? Proprio come era stato da noi scritto. Ma al di là delle dispute sui numeri, la gravità di questo nuovo «scandalo» di cui è protagonista la Cassa consiste nella sua totale lontananza dai bisogni del Mezzogiorno e dalla urgenza di sviluppo, di occupazione, di acqua che le regioni meridionali domandano. Prendiamo appunto il ca-

Indesit: in pericolo 800 posti di lavoro al Sud

Cassa integrazione da 7 a 13 settimane per l'elettronica civile — Nessuna garanzia per i cinquemila di Caserta

Alfa-Nissan: De Micheli d'accordo con l'IRI

ROMA — Il neo-ministro delle partecipazioni statali in un'intervista rilasciata ad un settimanale anticapitalista, nel caso in cui l'IRI dovesse approvare la ipotesi di risanamento elaborata dall'Alfa Romeo e comprendente, fra l'altro, l'accordo con la Nissan, appoggerà questa decisione. «Il mio impegno a farla passare — dice De Micheli — sarà totale: se non passerà mi dimetterò».

Produzione industriale + 11 nel primo trimestre '80?

ROMA — Anche in marzo la produzione industriale dovrebbe essersi accostata ai valori consistenti. I dati definitivi non ci sono ancora, ma gli esperti prevedono che in questo mese si confermerà il forte aumento registrato a gennaio e a febbraio, e si collegherà fra i due. Quindi l'indice medio della produzione industriale del primo trimestre dell'80 dovrebbe segnare un incremento di poco inferiore all'11 per cento, rispetto allo stesso periodo del '79.

ROMA — L'Indesit abbando- na alcune produzioni nel Mezzogiorno e «mette in libertà» centinaia di lavoratori casertani? È questa la conseguenza, grave e preoccupante, che sembra discendere dalle ultime decisioni prese dal grande gruppo italiano di elettrodomestici. Nei giorni scorsi i consigli di fabbrica degli stabilimenti torinesi e casertani sono stati informati dalle rispettive direzioni che a breve sarà richiesto un massiccio intervento della cassa integrazione guadagni. A Torino gli operai sospesi per ben sette settimane dovrebbero essere attorno alle 800 unità, negli stabilimenti di Caserta il periodo di integrazione è ancora più lungo (13 settimane) e dovrebbe riguardare tutti i 5.800 dipendenti di quell'area produttiva. Ciò che preoccupa di più, inoltre, è che alla fine della cassa integrazione l'azienda non assicura la ripresa del lavoro per alcune produzioni del Mezzogiorno. In pericolo sarebbero circa 800 posti.

Un esercito di «pendolari» marcia su 10 città

Integrazione dei trasporti e riequilibrio del territorio, problemi chiave degli anni ottanta - La mobilità nelle grandi aree metropolitane - Alcuni esempi - Lunedì convegno del PCI a Milano

ROMA — C'è stato tutto un lungo periodo della nostra vita recente in cui abbiamo dovuto sopportare, tutti, il quotidiano «bombardamento» di «battaglie» e «guerre» dell'auto. Insomma, l'esaltazione e la mitizzazione del mezzo di trasporto privato, come risolutore di tutti i nostri problemi di mobilità. C'è stato, in questo stesso periodo, un ministro dei Trasporti che, se ben ricordiamo, è arrivato addirittura a teorizzare il tramonto e la fine delle ferrovie.

Tempi non tanto lontani. Ed erano solo i comunisti a battersi non contro l'auto, ma contro il feticcio che di essa si era fatto, a sostenere la necessità di un sistema di trasporti programmato, impariario sul mezzo pubblico e collettivo. È venuto poi, nel '74, lo choc traumatico della crisi petrolifera. I governi che da allora ad oggi si sono susseguiti hanno perso tempo prezioso e continuato ad opporre resistenze e intralci, ma lo choc è servito a convincere un ampio arco di forze politiche e sociali della necessità di una riforma profonda del nostro sistema di trasporto.

Ma cosa è costato e ancora costa la scelta del mezzo individuale di trasporto alla collettività? Prendiamo grandi città come Milano, Torino, Roma, Napoli, Genova, in sintesi le grandi aree metropolitane, e ci accorgiamo subito dell'enorme e non più sostenibile onere economico e sociale che una di-

storia politica dei trasporti ha imposto e impone alla comunità. Si sono prese negli ultimi anni, soprattutto ad opera delle amministrazioni locali e regionali di sinistra, iniziative e realizzate misure pratiche che in parte hanno alleggerito la pressione, l'assedio delle aree metropolitane da parte del mezzo individuale di trasporto e risposto positivamente all'accrezione, e in costante aumento, di domanda di servizi pubblici collettivi (apertura di nuovi tronchi di metropolitana come a Roma e Milano, ripristino di linee tranviarie come a Torino, ecc.). Ma questi sacrifici, queste battaglie sono costate queste misure parziali, sempre ostacolate o frustrate dalla assenza di «un telaio nazionale di sostegno».

«Bisogna voltare pagina. Bisogna decisamente voltar pagina. Gli anni 80 dovranno essere quelli della riforma dei trasporti, a cominciare dalle grandi aree metropolitane (diciamo complessivamente: oltre a quelle citate vanno aggiunte Firenze, Bologna, Bari, Palermo, Catania) che sono le più congestionate, dove, più che altrove, il trasporto è fattore di condizionamento e a sua volta condizionato dalla organizzazione del territorio. Un processo, quindi, che ha come precisi punti di riferimento sia il sistema dei trasporti, sia l'organizzazione e il riequilibrio del territorio. Questi temi saranno tutti approfonditi nella «conferenza nazionale», organizzata dal PCI, che si terrà lunedì e martedì a Milano.

Bisogna voltare pagina

«Bisogna decisamente voltar pagina. Gli anni 80 dovranno essere quelli della riforma dei trasporti, a cominciare dalle grandi aree metropolitane (diciamo complessivamente: oltre a quelle citate vanno aggiunte Firenze, Bologna, Bari, Palermo, Catania) che sono le più congestionate, dove, più che altrove, il trasporto è fattore di condizionamento e a sua volta condizionato dalla organizzazione del territorio. Un processo, quindi, che ha come precisi punti di riferimento sia il sistema dei trasporti, sia l'organizzazione e il riequilibrio del territorio. Questi temi saranno tutti approfonditi nella «conferenza nazionale», organizzata dal PCI, che si terrà lunedì e martedì a Milano.

La direzione da prendere

«Non ci sono dati recenti sulla «mobilità» nelle aree metropolitane. Gli ultimi risulano al 1974, quindi sicuramente approssimativi per difetto rispetto alla realtà odierna. In ogni caso il «pendolarismo» interessa quotidianamente, nelle dieci aree, oltre due milioni e mezzo di persone, di queste almeno il 50 per cento concentrato in due sole città, Roma e Milano (nel capoluogo lombardo ogni giorno entrano, solo per ferrovia, circa 70 mila persone).

La direzione da prendere

«In quale direzione muoversi per risolvere problemi così onerosi e complessi? La chiave di volta è la creazione di un sistema integrato dei trasporti che recuperi anche la ferrovia al servizio urbano (pensiamo ai «tranchi passanti» a Milano, alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma collegato al sistema di trasporto metropolitano, ecc.) esaltando la funzione del mezzo pubblico (metro sotterraneo e di superficie, bus, autoli-

La direzione da prendere

«Non ci sono dati recenti sulla «mobilità» nelle aree metropolitane. Gli ultimi risulano al 1974, quindi sicuramente approssimativi per difetto rispetto alla realtà odierna. In ogni caso il «pendolarismo» interessa quotidianamente, nelle dieci aree, oltre due milioni e mezzo di persone, di queste almeno il 50 per cento concentrato in due sole città, Roma e Milano (nel capoluogo lombardo ogni giorno entrano, solo per ferrovia, circa 70 mila persone).

La direzione da prendere

«In quale direzione muoversi per risolvere problemi così onerosi e complessi? La chiave di volta è la creazione di un sistema integrato dei trasporti che recuperi anche la ferrovia al servizio urbano (pensiamo ai «tranchi passanti» a Milano, alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma collegato al sistema di trasporto metropolitano, ecc.) esaltando la funzione del mezzo pubblico (metro sotterraneo e di superficie, bus, autoli-

Bisogna voltare pagina

«Bisogna decisamente voltar pagina. Gli anni 80 dovranno essere quelli della riforma dei trasporti, a cominciare dalle grandi aree metropolitane (diciamo complessivamente: oltre a quelle citate vanno aggiunte Firenze, Bologna, Bari, Palermo, Catania) che sono le più congestionate, dove, più che altrove, il trasporto è fattore di condizionamento e a sua volta condizionato dalla organizzazione del territorio. Un processo, quindi, che ha come precisi punti di riferimento sia il sistema dei trasporti, sia l'organizzazione e il riequilibrio del territorio. Questi temi saranno tutti approfonditi nella «conferenza nazionale», organizzata dal PCI, che si terrà lunedì e martedì a Milano.

Advertisement for Saet antifurto elettronici. Features a stylized figure holding a circular device with the Saet logo. Text: Fine dei furti, antifurto elettronici. La sola ragione per cui grandi Banche, i Musei Vaticani, l'Agip, la Fiat, tanti nomi importanti in ogni settore industriale e commerciale e migliaia di privati hanno scelto SAET è la fine dei furti.

Advertisement for Seiko Digital Quartz watches. Features a digital watch with various functions. Text: Seiko Digital Quartz. I multifunzioni. Mod. GH 013. Orologio subacqueo. Cronografo. Suoneria programmabile. Batteria solare.