

Il sindacato al governo: «La tregua elettorale è finita, ora si decida»

Una lettera a Cossiga di Lama, Carniti e Benvenuto - «L'esecutivo non rispetta gli impegni» per i punti di crisi del Mezzogiorno - Protesta dei lavoratori del petrolchimico Sir di Porto Torres

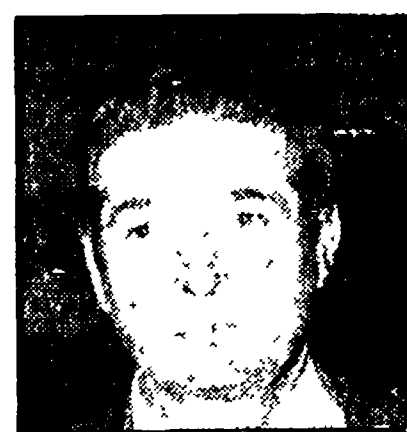
ROMA — Rispettata la «tregua» per le elezioni, il sindacato non ha perso un solo giorno per tornare ad incalzare il governo sui problemi economici ancora irrisolti. Sul tavolo di Cossiga, già da martedì, c'è una lettera con la quale Lama, Carniti e Benvenuto denunciano il mancato adempimento di precisi impegni assunti dal governo, in particolare per i «punti di crisi» del Mezzogiorno. L'elenco delle situazioni industriali e sociali che rischiano di precipitare è sempre più lungo: il settore fibre, la Sir e la Liquigas, la componentistica, la Gepi, l'area napoletana e quella calabrese. I segretari della Federa-

no Cgil, Cisl, Uil ricordano che nell'ultima trattativa a palazzo Chigi fu deciso di proseguire, a tambur battente, il confronto di merito sulle misure da adottare. Quaranta giorni dopo, il bilancio è ben magro. C'è stato solo un abbozzo di discussione sul settore fibre. Per giunta, in questa sede sono stati riproposti sostanzialmente i programmi di ristrutturazione della Montefibre e della Sma che prevedono la perdita di migliaia di posti di lavoro nel Lazio, in Campania, Calabria, Sardegna e Sicilia. Il metodo di intervento del governo sulla politica industriale, dunque, non cambia. Di qui il severo richia-

mo a una modifica profonda di tali piani. Ispirata al concetto della continuità produttiva e della difesa dei livelli di occupazione sancito dal documento concordato a palazzo Chigi. Ma l'inerzia del governo è ancora più grave nei confronti delle gestioni consortili e commissariato, rispettivamente per la Sir e la Liquigas. In questi due gruppi si rischiano, in questi giorni, nuove minacce alle retribuzioni e ulteriori fermate degli impianti. La tensione nelle aree colpite cresce di ora in ora, e non solo tra i lavoratori occupati. Proprio ieri centinaia di dipendenti del petrolchimico di Porto Tor-

res (il più grande stabilimento della Sir), insieme a numerosi operai in cassa integrazione da anni, hanno organizzato una protesta all'interno dell'aeroporto di Alghero. Fra tre giorni si riunisce il consiglio di amministrazione della Sir per decidere la fermata totale degli impianti. Occorre, dunque, intervenire subito. Come? Lama, Carniti e Benvenuto, nella lettera a Cossiga, chiedono al governo di predisporre l'intervento dell'Eni per una gestione coordinata dell'attività chimica nei due gruppi. Per il sindacato si tratta di un atto qualificante di politica industriale, una anti-

cipazione e al tempo stesso un banco di prova del piano economico a medio termine che il governo starebbe predisponendo. Le «anticipazioni» sui contenuti di un tale documento al solito non mancano. Il Mondo sostiene che oltre ad indicare obiettivi strutturali (e, tra questi, una politica industriale che punti allo sviluppo di settori a tecnologia avanzata e a più alto valore aggiunto come l'industria alimentare, la chimica fine, gli acciai speciali, l'elettronica), la bozza sulla quale starebbe lavorando il ministro La Malfa prevederebbe al sindacato l'opzione «stretta selvaggia o patto sociale».



Luciano Lama



Francesco Cossiga

Un treno bloccato a Lodi, come e perché l'azienda delle FS non va

ROMA — Il ministro dei Trasporti ha disposto l'immediata apertura di una inchiesta per «accertare le eventuali responsabilità, sia di carattere amministrativo che di carattere operativo», sul «gravissimo episodio» verificatosi nella notte fra lunedì e martedì alla stazione di Lodi, dove il treno diretto straordinario 30704 proveniente da Roma, con destinazione Milano e la Svizzera, con circa 800 passeggeri a bordo, in prevalenza emigranti che rientravano al lavoro dopo aver votato, è rimasto bloccato per il rifiuto del macchinista e aiuto macchinista a proseguire il viaggio avendo superato i limiti di servizio fissati dal regolamento.

E' una decisione grave quella presa dai due ferrovieri — afferma il ministro — che «contrasta con lo spirito di civile responsabilità mostrato dai lavoratori delle FS e dalle loro organizzazioni sindacali anche nel corso delle agitazioni». Come si è giunti al blocco del treno di emigranti, ad un atto che non ha precedenti nella storia delle FS? Sarà l'inchiesta a doverlo accertare. In ogni caso, anche se il gesto dei due ferrovieri non può essere assolutamente giustificato, sarebbe inaccettabile far ricadere su di essi tutta intera la responsabilità dell'accaduto. Lo stesso direttore compartimentale di Milano, ing. Renzulli rileva, in una dichiarazione, che al blocco del treno hanno concorso «una serie di circostanze sfavorevoli» e che comunque «ogni responsabilità, a qualsiasi livello, sarà accertata e perseguita» e i risultati dell'inchiesta «saranno resi pubblici».

Quali sono le «circostanze sfavorevoli»? Fondamentalmente lo stato di disorganizzazione dell'azienda, la carenza di organici, l'inefficienza di certi servizi. I due macchinisti — a quanto ci è stato riferito — erano già in servizio sulla linea Parma-Bologna quando nel capoluogo bolognese si sono visti assegnare la conduzione del treno straordinario fino a Milano. Il convoglio viaggiava con notevole ritardo e i due ferrovieri avrebbero fatto presente al capo deposito che ciò avrebbe fatto «saltare» il limite massimo di servizio e di conduzione previsto dal regolamento, prima del loro arrivo a Milano e avrebbero chiesto la sostituzione (dimostrata impossibile per non disponibilità di «equipaggi a Bologna») o quanto meno di essere «rilevati» ad una stazione intermedia, anche in considerazione del fatto che avrebbero dovuto rientrare in turno dopo appena sette ore.

Dalla stazione di Parma — ci hanno assicurato — i due macchinisti hanno inviato un telex a Bologna per sollecitare nuovamente il cambio, che però al loro arrivo a Lodi non era ancora giunto. A questo punto, avendo — affermano — superato il tempo massimo di servizio consentito e non essendo più in grado di garantire la sicurezza nella conduzione del convoglio hanno abbandonato il locomotore e il treno. I viaggiatori hanno dovuto proseguire con altri convogli provenienti dal sud e fatti fermare nella stazione di Lodi e sono giunti a Milano con quasi due ore di ritardo. A giustificazione del mancato arrivo dell'equipaggio di ricambio si è detto da parte di chi avrebbe dovuto provvedere che non è stato possibile il collegamento telefonico fra le stazioni di Bologna e Milano.

L'episodio di Lodi, al di là dei risultati dell'inchiesta, conferma la necessità e l'urgenza — ribadita anche ieri dal direttivo della Federazione unitaria di categoria — di non perdere ulteriore tempo nella presentazione, e successiva rapida approvazione, del disegno di legge di riforma dell'azienda ferroviaria. Il ministro dei Trasporti ha assicurato che provvederà tempestivamente. In ogni caso oggi ci sarà un nuovo incontro con i sindacati per un ultimo esame del testo del disegno di legge prima della presentazione al consiglio dei Ministri.

Il direttivo dei ferrovieri ha esaminato ieri i risultati delle assemblee che hanno discusso l'ipotesi di accordo del «contratto-ponte» e che si sono pronunciate in favore della sua stesura definitiva e della firma. Nella relazione introduttiva il compagno Elio Carrea ha proposto oltre allo scioglimento della riserva sull'intesa, la immediata corresponsione da parte dell'azienda di un acconto di 300 mila lire sui miglioramenti economici maturati dai ferrovieri dal 1. luglio 1979 ad oggi.

Il direttivo ha dato mandato alla segreteria di procedere alla stesura dell'accordo definitivo e di impegnare ministro e azienda a dare immediata attuazione agli accordi.

i. g.

Ora si sciopera nelle fabbriche Fiat

Federazione Cgil-Cisl-Uil e Flm denunciano i gravi ritardi del governo per il piano di settore. Il negativo andamento della trattativa

Dalla nostra redazione
TORINO — La lotta contro la Fiat sarà aperta contemporaneamente alla lotta contro il governo. Lo hanno deciso assieme, martedì sera, la federazione CGIL-CISL-UIL e la FLM nazionale. «Di fronte ai gravi ritardi del governo rispetto ad una risposta più volte sollecitata sin dall'incontro che ha portato all'ultimo accordo generale — dice una nota diffusa dopo l'incontro — la federazione CGIL-CISL-UIL e la FLM nazionale richiedono che si apra immediatamente il confronto col governo sul programma di settore dell'automobile. CGIL-CISL-UIL ed FLM nazionale intendono altresì sorreggere tale richiesta con la mobilitazione dei lavoratori e proporranno azioni di lotta in concomitanza e integrate con quelle necessarie per battere l'impostazione della Fiat sui punti qualificanti della piattaforma di gruppo».

Il primo «pacchetto» di scioperi verrà annunciato domani in una riunione del coordinamento Fiat, allargato ai delegati di tutti gli stabilimenti, che si terrà a Torino con

la partecipazione dei segretari nazionali della federazione CGIL-CISL-UIL. La scelta del giorno è significativa: domani infatti 78 mila operai delle fabbriche di automobili Fiat effettueranno la prima delle sette giornate di cassa integrazione. Analoghe proposte verranno formulate al coordinamento Alfa Romeo, puntando a momenti di lotta unificati.

Anche l'andamento del confronto con la Fiat motiva ormai ampiamente il ricorso alla lotta. Lo si è visto ieri, quando in trattativa si è affrontato il «nodo» centrale dell'intera vertenza: l'organizzazione del lavoro. Le risposte della Fiat, malgrado qualche cauta disponibilità, sono state sostanzialmente negative.

«Gruppi di lavoro» — La Fiat ha respinto la richiesta della FLM di costituire gruppi di lavoro integrati, al cui interno operai ed impiegati possano gestirsi e scambiarsi le mansioni, mentre gli stessi capi intermedii possano avere una funzione di coordinamento anziché gerarchica, in modo da realizzare un'effettiva professionalità collettiva. La Fiat dice che queste sarebbero rivendicazioni «ideologiche».

non attuabili sulle linee di montaggio, ma al massimo in qualche piccolo reparto (ad esempio nelle fonderie). La Fiat accetterebbe una semplice ed inutile rotazione delle mansioni (che non dà alcun arricchimento professionale) mentre rifiuta la ricomposizione tra mansioni semplicemente produttive e mansioni di controllo.

«Lustratura e verniciatura» — In questi settori la Fiat conferma che proseguirà la tendenza già in atto da alcuni anni (e frutto delle precedenti lotte dei lavoratori) ad introdurre robots ed automazioni per sostituire gli operai nei lavori più noiosi e faticosi.

«Linee di montaggio finale» — Sulle linee a cadenze brevi (quelle per auto) la Fiat riconosce che è «pericoloso», ma non dice se la seguirà, la strada di togliere dalla catena di montaggio una serie di lavorazioni.

«Montaggio motori» — La FLM chiede l'estensione del L.A.M., l'impianto ora in fase di installazione a Mirafiori.

«Inquadramento professionale» — Solo in qualche realtà la Fiat è disposta ad attuare ricomposizioni di mansioni che consentano il passaggio dal 3. al 4. livello di categoria, mentre respinge di fatto la richiesta di un livello salariale 5. super per gli operai più specializzati, ora bloccati al 3. livello.

Michele Costa

Alla Philips una lotta «europea»

VARESE — La multinazionale olandese Philips, stella fissa dell'universo consumistico che ci sorresta, sta riducendo i suoi occupati. Settanta mila, secondo stime del sindacato metalmeccanico FLM, sono i posti di lavoro eliminati negli ultimi dieci anni in Europa. Non che faccia, questo gruppo con 400 mila dipendenti e fabbriche e uffici sparpagliati in tutto il mondo, cose straordinariamente diverse dai suoi simili: modifica, automatizza, riorganizza il ciclo dei prodotti, fa un uso spregiudicato del decentramento, abilmente si giova di alcune condizioni di

favore non da poco che sono insite nel produrre in paesi come l'Asia o il Sudamerica. Diretta dunque niente è cambiato sotto il sole, e invece non è così. Che cosa è cambiato? Sostanzialmente questo: il sindacato cerca di attrezzarsi, di adeguarsi al livello dello scontro, che si svolge in uno scenario sovranazionale. In che modo? Diventando anche lui una forza internazionale, sfuggendo all'insidia del «divide et impera».

Intendiamo, è chiaro che farlo non è come dirlo. E' un processo faticoso. Linee, ideologie, culture politiche diverse creano fossati d'in-

comprensione tra organizzazioni di un paese e quelle di un altro, tra sindacati di uno stesso paese. Tuttavia questa iniziativa della Federazione europea dei metalmeccanici di indire una settimana di lotta negli stabilimenti Philips presenti nel nostro continente è qualcosa di indubbiamente importante. Una delle manifestazioni prestate dalla FEM (insieme ad altre a Sittard in Olanda, a non in Francia, a Parigi, a Mosca e a Colonia) si è svolta ieri alla IRE-Philips di Casanetta di Biondronno, un paesino sprofondato nella verdissima campagna intorno

ai colli di Varese. Due ore di sciopero e assemblee con la presenza di sindacalisti francesi (CFGT e CGT) e spagnoli (UGT e Comisiones obreras).

«Siamo in presenza — dice un delegato — di una multinazionale che conduce una politica di attacco pesante all'occupazione in Europa e di spostamento di produzione nei paesi del Terzo mondo. Ma si tende anche a dirottare verso gli Stati Uniti le unità di ricerca, sottraendo ai paesi europei un prezioso patrimonio di conoscenze scientifiche». E l'Italia? Le cifre del calo occupazionale

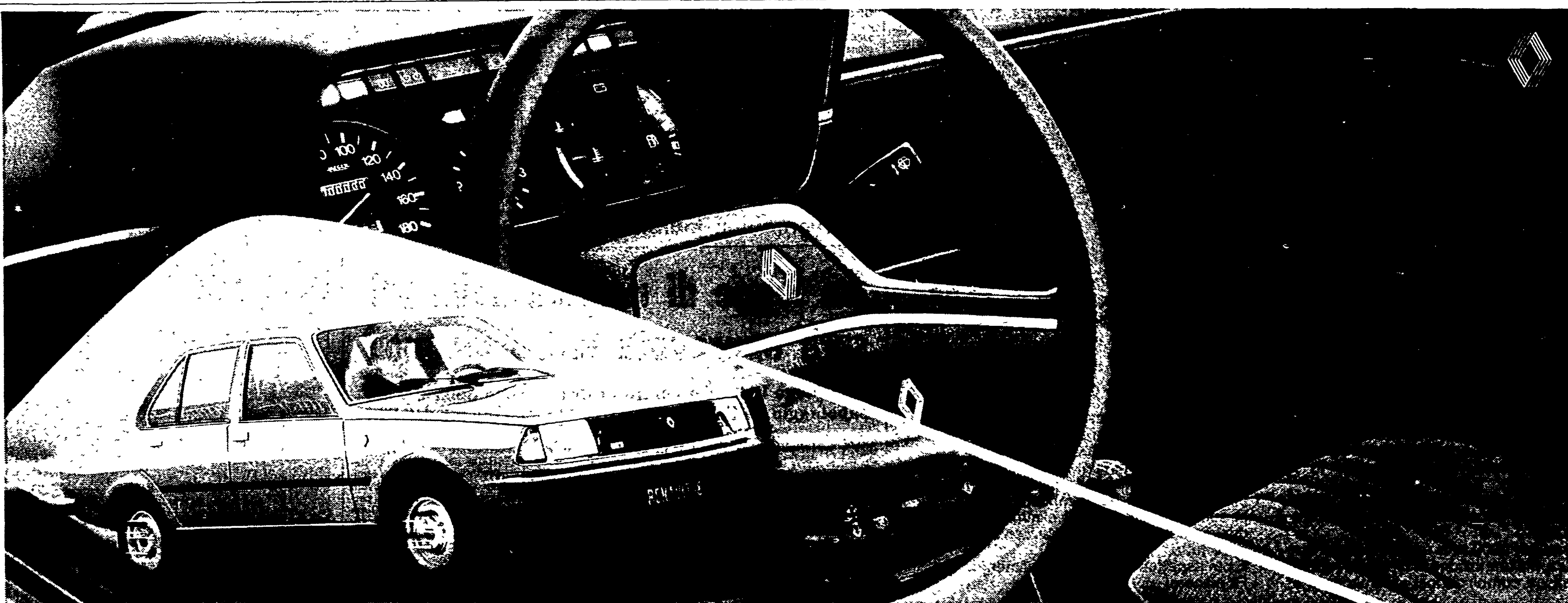
sono essenzialmente una diminuzione di 200 dipendenti negli ultimi 5 anni nel gruppo IRE (la ex Ignis, venduta da Borghi alla Philips un po' di anni fa) e di 400 negli altri stabilimenti italiani della multinazionale olandese. Ma se l'Italia piange il resto d'Europa non ride. In Olanda si prevede la riduzione imminente di 1500 occupati e quella futura di 2.3 mila, in Inghilterra il taglio di 1.150 posti per ristrutturazione. La FEM ha indicato tre direttrici fondamentali per la lotta contro la corrosione e la dequalificazione dei posti di lavoro: 1) la elaborazione

nei singoli paesi di piattaforme che vadano in questa direzione e siano in qualche modo coerenti con l'impostazione generale (non è sempre facile perché i patriotismi anche sindacali si sa che sono duri a morire); 2) una progressiva riduzione degli orari di lavoro, partendo da una analisi dei trattamenti presenti, compresi ferie, riposi, pause, ecc.; 3) il miglioramento delle condizioni di lavoro. La piattaforma italiana è senza dubbio coerente con questa impostazione. Al centro, infatti, è stata collocata la richiesta di informazioni dettagliate sui programmi aziendali secondo la linea della preminenza della prima parte dei contratti. Ma la IRE, probabilmente perché come dicevamo non è nata

Philips, è un caso un po' anomalo nel panorama del gruppo. «Rifiutano persino che li chiamiamo Philips...», diceva un componente del consiglio di fabbrica, alludendo naturalmente agli amministratori. Per esempio la IRE è l'unica componente della multinazionale ad avere il centro della strategia del prodotto situato al di fuori dei confini dell'Olanda.

Ma questo dev'essere proprio l'unico caso in cui i capi della IRE si comportano da non allineati. Per il resto, soprattutto nel rifiuto intransigente a fornire informazioni su ristrutturazioni e programmi, la subordinazione e l'allineamento allo stile della casa-madre sono rigorosi.

Edoardo Segantini



Renault 18: linea, spazio, equipaggiamento. Ma anche grandi qualità meccaniche che garantiscono ottime prestazioni e consumi sempre contenuti.

Riflessi pronti

È bello guidare una bella automobile. Un'automobile come la Renault 18, nella quale la bellezza si manifesta visibilmente, assume forma e volume. Per coglierne il dinamismo estetico basta un attimo, uno sguardo.

Al volante della Renault 18 la prontezza di riflessi non è casuale, ma costante. Perché è determinata e favorita da una serie di elementi posi-

vi: la grande maneggevolezza, la perfetta tenuta di strada, la brillantezza del motore, l'ottima visibilità e un equipaggiamento di serie eccezionale (vedi riquadro a fianco). Non si tratta di semplici accessori, ma di preziosi strumenti destinati a rendere la guida ancora più «pulita», più rilassata, più sicura.

E se una moderna berlina può avere tante qualità, perché non chiederle anche di consumare poco?

La Renault 18 è pronta a rispondere affermativamente. Perché la tecnica Renault è al servizio dell'economia di carburante. Da sempre. La Renault 18 è disponibile nelle versioni TL 1400, GTL 1400, GTS 1600 e Automatica 1600 proprio tutti i Punti della grande Renault. E naturalmente è garantita per 12 mesi, chilometraggio illimitato.

Le Renault sono lubrificate con prodotti

Un grande equipaggiamento di serie
Completo, raffinato e totalmente di serie. L'equipaggiamento della Renault 18 comprende, fra l'altro: cambio a 5 marce (versione GTS), alzacristalli elettrici anteriori, bloccaggio e sbloccaggio elettromagnetico simultaneo delle porte, lava-tergiferi, retrovisore esterno regolabile dall'interno, poggiatesta regolabile, cinture autoavvolgenti, lunotto termico, cristalli azzurrati, fendinebbia posteriori, orologio al quarzo, predisposizione impianto radio, tergicristallo a 2 velocità con lavavetro elettrico, luci di retro-marcia, accendisigari, faretto di lettura, antifurto bloccasterzo (versioni GTL e GTS).

RENAULT 18