

Divergenze nel sindacato Documento «aperto» al direttivo unitario

ROMA — La segreteria della federazione unitaria Cgil, Cisl, Uil è tornata a riunirsi ieri per preparare il documento che dovrà servire come base di discussione per la prossima riunione del direttivo unitario, il 23 e il 24 settembre. Ma sembra difficile, allo stato della discussione, che si possa arrivare alla riunione del direttivo con una unica posizione. Su una serie di temi, infatti, nella democrazia industriale, alla gestione del fondo di solidarietà — le posizioni sono divergenti. E' possibile quindi che la segreteria si presenti alla riunione del direttivo — ieri qualcuno diceva anche alle assemblee con i lavoratori — con un documento «aperto» che rispecchi le diverse posizioni sui singoli problemi. Ieri Ravenna, segretario della Uil, ha detto che «in effetti su una serie di punti, come il fondo di solidarietà, le politiche rivendicative o salariali, l'egualitarismo e il processo unitario, il documento dovrebbe contenere opzioni alternative». Anche se ha aggiunto il segretario federale della Cgil Enzo Caramigna, resta «una intesa di fondo sul rilancio di un ruolo strategico del sindacato».



Il compagno Berlinguer mentre abbraccia l'operaio della Fiat Antonio Galliera durante la manifestazione di Bologna. Il segretario del Pci, nel suo discorso ha affermato che l'atteggiamento verso la battaglia dei lavoratori della Fiat verrà considerato dai comunisti un banco di prova sulle reali intenzioni di cambiare rotta da parte dei partiti che sostengono l'attuale governo.

Molto difficile la mobilità dalla FIAT ai cantieri edili

Lo sostengono i sindacati torinesi - Teorico il calcolo di 30.000 nuovi posti grazie agli investimenti pubblici - In alcune aree tensione sul mercato del lavoro

Dalla nostra redazione TORINO — «La notizia di 30 mila nuovi posti di lavoro nell'edilizia in Piemonte è falsa. I calcoli effettuati per determinare il numero dei nuovi occupati nell'edilizia in Piemonte, sulla base degli stanziamenti e dei capitoli di spesa previsti dagli enti locali (Regione e Comune di Torino) e dalle imprese pubbliche (Ferrovie dello Stato e ANAS) sono puramente teorici e non possono essere tradotti sul piano pratico, ignorando la reale struttura del settore, le sue contraddizioni e, soprattutto, il suo ritardo tecnologico rispetto ad altri paesi europei, solo parzialmente recuperato in questi ultimi anni». E' quanto afferma Riccardo Roscelli dirigente della Fillea-Cgil piemontese, a proposito di ciò che si è detto e scritto in questi ultimi giorni, sulla sorte dei 14 mila licenziati (tra operai ed

impiegati), della Fiat, e sulla loro ipotetica mobilità verso il settore edile. In effetti, le notizie «sparate allegramente» da molti quotidiani sembrano voler più indovinare la pillola di questo grave attacco all'occupazione che indirizzare i fumi che avvolgono la vicenda. Tanto più che la centinaia di miliardi di spesa per gli investimenti programmati in edilizia residenziale ed in opere infrastrutturali — spiegano ancora i dirigenti sindacali — verranno erogate in un arco di tempo dai tre ai cinque anni. Con uno scaglionamento dovuto ai tempi diversi previsti per l'inizio dei lavori. E' anche vero, che il mercato del lavoro nel settore edile in provincia di Torino ed in alcune aree del Piemonte è caratterizzato da forti tensioni, che molte imprese edili si disputano la manodopera specializzata e qualificata ed

assumono lavoratori provenienti da altre regioni dell'Italia settentrionale (soprattutto Veneto) e dal Mezzogiorno. Questa immagine viene poi confortata dalle cifre fornite dalla cassa mutua edile per la provincia di Torino: oltre 20 mila iscritti al settembre del '79 (periodo di massima espansione per l'attività del settore), 24 mila e 500 iscritti all'aprile del '80 (periodo di avvio per il settore). «Questo non significa — puntualizza Eugenio Ferrero — che il settore debba registrare un incremento accelerato e duraturo dei suoi addetti e neppure che i licenziati della Fiat potranno essere inglobati "tout court" in esso». Per di più, occorre domandarsi se realmente i lavoratori Fiat conservano caratteristiche di adattamento per lavorare nell'edilizia. «A nostro avviso ed è il

giudizio politico che dà il sindacato — dice Riccardo Roscelli — questa operazione di travaso della manodopera è quasi impossibile. Senza adentrarsi in un'analisi di stampo sociologico, occorre ricordare che le affinità di carattere culturale e professionale tra l'edile ed il metalmeccanico sono minime e che le capacità di adattamento seguono una tendenza opposta. Ci pare quasi superfluo ricordare in proposito, le migliaia e migliaia di edili che hanno preferito, anche in tempi non lontani, la grande impresa al cantiere...». Altro aspetto su cui è necessario porre l'accento, notano i dirigenti sindacali, è la struttura del settore. Il processo di frammentazione del ciclo produttivo avvenuto negli ultimi anni ha letteralmente ingrossato il numero delle imprese e diminuito il numero delle grandi aziende con più di 100 dipendenti, il che ha rallentato da un lato lo sviluppo tecnologico in edilizia e dall'altro ha dato impulso alla formazione del subappalto ed al conseguente peggioramento delle condizioni di lavoro. «Dall'aumento dei posti di lavoro nell'edilizia — prosegue Roscelli — con l'assetto attuale del settore, se ne gioverebbe soltanto il padronato, che realizzerebbe la sua politica industriale di sempre perseguita; altro che realizzare un recupero occupazionale in Piemonte! Non a caso, le direttive dell'Associazione nazionale costruttori edili sono esplicitamente contrarie ad assumere nel confronto con i sindacati per le vertenze degli integrativi provinciali, che fissano gli obiettivi per una ristrutturazione del settore ed una sua diversa organizzazione del lavoro». La disponibilità a trattare infatti, presenta irrinunciabili margini di intesa, a cui il sindacato ha già risposto con un pacchetto di dodici ore di sciopero in attesa di conoscere le risultanze che scaturiranno dalla ripresa delle trattative. Forse proprio dallo scontro in atto per un nuovo modello di organizzazione del lavoro si afferra la chiave di lettura per capire la fondatezza o meno dei 30 mila nuovi posti di lavoro nell'edilizia in Piemonte. Siamo concordi con «Nuova società» che recentemente ha affrontato il problema, quando afferma che «si impone una stima scientifica e consolidata sugli effetti occupazionali, immediati ed indotti, della spesa pubblica e privata da parte degli enti che devono programmare lo sviluppo del Piemonte».

Rimorchiatori: qualche spiraglio nella trattativa

L'incontro alla Marina mercantile - Perché tanta intransigenza da parte degli armatori

ROMA — Ancora una nuova giornata di trattative con la consueta appendice notturna per gli equipaggi dei rimorchiatori. Questa volta la sede è il ministero della Marina mercantile, all'Eur. Ma ancora una volta, al momento di andare in macchina, l'accordo per mettere fine alla vertenza non è stato raggiunto. Si è aperto qualche spiraglio e non è da escludere che prima dell'alba si possa arrivare all'intesa. Ciò non toglie che le difficoltà da superare per consentire un ragionevole punto di incontro fra le richieste dei sindacati e le controproposte degli armatori, sono ancora molte.

Il confronto fra le parti, dopo l'aggiornamento deciso nella notte fra venerdì e sabato, è ripreso verso le 17 di ieri con la mediazione del ministro Signorelli. C'è, preliminarmente, da chiedersi perché di fronte alla situazione sempre più drammatica, in cui ogni ora che passa vale giorni, determinati in diversi scali marittimi, Genova e Venezia in particolare, il ministro, una volta propostosi come mediatore, non abbia convocato già da sabato scorso Confindama e organizzazioni sindacali. Speriamo non ci debbano essere ulteriori aggiornamenti. Alla ripresa del negoziato, dunque, gli armatori hanno formalizzato le loro controproposte (i sindacati avevano chiesto 120 mila lire di anticipo mensile sui futuri miglioramenti economici per tutti i membri degli equipaggi): corresponsione di un «una tantum» con cifra, però, rimborsata in relazione alle qualifiche. In sostanza un minimo di 150 mila lire (pari a 30 mila mensili) per il mozzo e un massimo di 350 mila lire (70 mila mensili) per il comandante. Non respinto in linea di principio il criterio dello «una tantum», il confronto si è incentrato soprattutto sulle cifre, sulla loro esiguità rispetto alle richieste sindacali e sullo scarto determinato dalla differenziazione proposta dagli armatori. Da ricordare che nell'accordo separato siglato (anche se mai applicato) a luglio con gli autonomi di Venezia le concessioni fatte dagli armatori andavano ben più in là di quanto richiesto ora dai sindacati unitari.



collana attualità SINDACATO, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONI DI MASSA Convegno Cgil. 14 maggio 1980 pp. 260, lire 5.500

Il volume contiene gli interventi di L. Lama, S. Verzelli, G. Epifani, F. Lai, C. Martelli, L. Pavolini, V. Vita, F. Bassanini, G. Vacca, P. Grassi, G. Giovannini, P. Brassani, P. Agostini, A. Cardulli ed altri.

collana saggi e ricerche PROFESSIONALITA' E SALARIO

Dall'inquadramento unico all'appiattimento retributivo a cura di Renato Fontana pp. 240, lire 5.500

Nuova professionalità, qualità del lavoro, riforma della struttura retributiva, sono le dimensioni che permettono di definire la condizione dei lavoratori nei luoghi di lavoro, e le vie per trasformarla. Questa antologia di testi ripercorre criticamente le elaborazioni e le linee rivendicative del sindacato negli anni '70.

In libreria / distribuzione DIELLE

Bisticcio nel governo sull'Alfa Nissan

Il ministro delle PP.SS., De Michelis, ha dichiarato ieri a Bari che l'accordo si farà - Il ministro del Bilancio, La Malfa, rinnova il suo «no» - Oggi a Roma folte delegazioni di lavoratori dell'Alfa

ROMA — Questa vicenda dell'Alfa-Nissan (o per meglio dire, il modo con cui il governo sta conducendo l'affare) diventa sempre di più un «pasticciaccio». Ieri, lunedì, è scaduto il termine ultimo fissato da Cossiga per un pronunciamento definitivo del governo sull'argomento. Il ministro delle Partecipazioni statali, ufficialmente indicato dal presidente del Consiglio come colui che dovrà dire l'ultima parola sull'argomento, parlando a Bari alla Fiera del Levante e ieri sera al TG2 ha precisato che, sì, il termine per dare il via all'accordo era stato posto ma che non era poi così tassativo.

La decisione di Cossiga, sostiene ora De Michelis, «ha voluto significare la volontà di tutto il governo di dare entro termini precisi» (che sono quelli, ogni giorno, giorno meno) «una risposta da parte della nostra azienda al partner giapponese». «Quindi, giorno più, giorno meno, ai giapponesi una risposta arriverà pure. Ma quale?».

Lo stesso ministro delle Partecipazioni statali a ripetere che la decisione spetta all'on. De Michelis in persona, e quando il ministro renderà noto il suo parere? «Nelle ore successive all'esame del CIPI». Il comitato interministeriale per la programmazione industriale si riunisce domani, mercoledì. All'ordine del giorno dei suoi lavori anche la domanda dell'Alfa Romeo di costruire in Campania un nuovo stabilimento in società con la Nissan, dove saranno montate le 60 mila vetture previste dall'accordo con i giapponesi. Il CIPI darà dunque indirettamente una risposta all'accordo Alfa-Nissan pronunciandosi sulla localizzazione del nuovo stabilimento? Il ministro De Michelis è convinto che questo «indiretto avallo» ci sarà.

«Ghi», risponde, comunque, subito il ministro del Bilancio, on. La Malfa. «Le obiezioni all'accordo Alfa-Nissan — dicono fonti vicine al ministro in una nota fatta circolare ieri sera — risultano rafforzate nell'attuale situazione di grave crisi del settore automobilistico... Questa situazione impone al CIPI un'attenta valutazione di tutti i fattori che possono influenzare, oggi e in prospettiva, gli sbocchi di questa crisi. E' per questo che il ministro delle Partecipazioni statali ha dovuto finalmente riconoscere la competenza in materia di un organo collegiale del governo».

Per quanto se ne sa, l'ottimismo, ma cauto, dichiarato dall'on. De Michelis è il compromesso che il governo avrebbe trovato per non dare ufficialmente il via libera all'accordo prima che venga chiarita la situazione Fiat. In questo modo si spiegherebbe il «già» della frase scomparsa dal discorso ufficiale del presidente del Consiglio Cossiga all'inaugurazione della Fiera del Levante e il rinvio di qualsiasi decisione pubblica. Il capo del governo avrebbe dovuto in un primo tempo annunciare pubblicamente il «sì» all'accordo fra la casa automobilistica milanese e quella giapponese. Raggiunto da telefonate incrociate — pare dei ministri Bisaglia e La Malfa — avrebbe cancellato la fatidica frase e avrebbe rassicurato i suoi interlocutori: non avrebbe pronunciato alcun accento alle necessità di accordi dell'auto italiana con case straniere. E' a causa di pressioni successive e di segno opposto che Cossiga ha invece fatto riferimento nel suo discorso di Bari ad accordi «internazionali», costruttivamente a quanto gli era stato chiesto? Difficile sapere.

Accordo Fiat-Peugeot per un nuovo motore

TORINO — La FIAT e la Peugeot hanno firmato un accordo per lo studio in comune di un nuovo motore, di tecnologia avanzata, concepito per soddisfare le esigenze di risparmio energetico. Si parla, secondo le informazioni che circolano, di un 25% in meno nei consumi di carburante a parità di cilindrata. Questo motore (che sarà compreso nella fascia tra i 1000 e i 1500 cc.) sarà destinato ai modelli di piccola e media cilindrata dei gruppi FIAT e Peugeot (quest'ultima con le consociate Citroën e Talbot) che entreranno in produzione tra 4-5 anni e potrebbero prestamente rimanervi fino alla fine del secolo. Non è stata ancora definita la sede della fabbricazione. In rapporto alla quale verrà progettata l'installazione che produrrà il motore. Il contratto di produzione nei giorni scorsi si era parlato dell'immissione di produrre addirittura un milione di esemplari all'anno.

Da ciò si potrebbe dedurre il proposito dei due promotori di cedere poi una parte della produzione ad altre case automobilistiche. La manodopera impegnata ammonterebbe a 4-5 mila unità, da raggruppare in un unico impianto per ragioni di economicità. E' noto che la FIAT e la Peugeot hanno già costruito in comune in Val di Sangro uno stabilimento, che entrerà in fase produttiva l'anno venturo, per la realizzazione di un veicolo commerciale leggero. E' perciò possibile che da parte francese si apra una certa opportunità che il nuovo stabilimento venga questa volta localizzato in territorio francese. La funzione di guida nella fase di progettazione tecnica è invece stata affidata alla FIAT, probabilmente in considerazione della maggiore esperienza nel campo delle minori cilindrata.

L'accordo rappresenta certamente un passo importante nel tentativo di controffensiva dei due maggiori gruppi privati automobilistici europei contro la paventata invadenza dell'industria giapponese e americana. La collaborazione tra le case automobilistiche europee può consentire infatti il conseguimento di quei vantaggi economici di cui l'industria USA è già in grado di realizzare per l'ampiezza dei suoi mercati — che solo possono tentare di bilanciare i minori costi produttivi realizzabili in Giappone.

A Napoli un 15enne si schianta al suolo da un'impalcatura di un cantiere abusivo

Dodici persone in famiglia, unico a lavorare - Un quartiere tutto fuorilegge

Dalla nostra redazione NAPOLI — E' arrivato al Cardarelli già morto: i poliziotti nel tentativo di aggirarsi a qualcosa per non precipitare al suolo; tutte le ossa rotte, ma una sola macchia di sangue sulla fronte. Santo Patricelli, 15 anni, di Cardifoglio, piccolo comune alla periferia di Napoli, è andato ieri ad allungare la lista dei «muratori» vittime dei cantieri abusivi. E' caduto da un'impalcatura del quarto piano. Alle sette del mattino era già sul posto di lavoro a Pianura, nella zona occidentale di Napoli, nel cantiere intestato a Giorgio Manca, 24 anni, prestatario di un noto costruttore della zona, Giovanni Perna.

Alle 8,25 era morto, spirato mentre un amico, Giuseppe De Simone, lo trasportava al pronto soccorso. Santo lavorava come un pazzo» per aiutare la famiglia, da un anno. Da quando cioè il padre, Antonio Patricelli, di 47 anni, era stato operato per un tumore alla gola ed aveva lasciato nelle sue mani nove fratelli, tutti più piccoli di lui. Il padre era uscito da qualche settimana dallo stesso ospedale in cui Santo è morto: gli sono state asportate le corde vocali, ma può riprendere il lavoro.

«Certo, la voce ci vuole per andare a vendere patate e cipolle — racconta uno dei cognati mentre veglia il corpo di Santo — ma si sarebbe arrangiato... e poi c'era Santo, un toro, vi assicuro...». Santo, apprendiamo, lavorava già da parecchi anni «Tre, quattro, e chi se lo ricorda più. Io l'ho visto sempre lavorare», continua lo zio. E naturalmente non era la prima volta che capitava in un cantiere abusivo.

«Mica si va a chiedere al padrone se sta a posto con la legge. Dobbiamo lavorare», sbotta un ragazzo venuto a dargli l'ultimo saluto. Poi si allontana in fretta. Eppure questo cantiere era ufficialmente abusivo. Era stato sequestrato e sigillato dalla Magistratura il 30 luglio e poi il 3 settembre; e il suo proprietario, il Perna, è noto per mettere su un cantiere dalla sera alla mattina, infischiosandosi della legge. Giovanni Perna ha tre fratelli: due costruttori come lui, l'altro segretario della DC a Pianura. In via Palluochi, dove sorge il cantiere che ha ucciso il giovane Santo, aveva costruito un altro palazzone, requisiti insieme ad altri tre dall'amministrazione comunale.



Santo Patricelli

Brindisi: protesta degli operai sospesi dalla Montedison

BRINDISI — Da ieri sono stati sospesi dal lavoro 229 dipendenti della Montedison di Brindisi. La iniziativa di lotta decisa venerdì scorso — l'invito del Cgil era a recarsi ugualmente in fabbrica — sono state ieri «scavalcate» da un'iniziativa spontanea dei lavoratori: sospesi, che hanno bloccato i canoelli d'ingresso dello stabilimento impedendo fisicamente l'entrata degli altri lavoratori. Hanno poi raggiunto in corteo il centro della città «occupando» le vie e le piazze per ore.

Concessioni aeree: giudizi e proposte dei sindacati

La sicurezza, l'economicità e l'efficienza

ROMA — La Fil-Cgil ha proposto alle Federazioni trasporti della Cisl e della Uil di richiedere un incontro urgente con il ministro del Trasporti per discutere sulle scelte politiche che dovranno essere definite dalla commissione Robaldo (rifornimento delle linee aeree) e sui problemi di assetto del sistema aereo nazionale che da esse derivano. In ogni caso, ritardando le indicazioni e le proposte formulate dal sindacato. La Fil-Cgil avverte in una nota che i lavoratori e le organizzazioni sindacali non si presteranno a «strumentalizzazioni» in una battaglia sulle concessioni (assegnazione delle linee alle compagnie aeree) a copertura di interessi particolari, spendendo denaro tra l'altro per la gestione delle singole aziende pubbliche e private e il nuovo assetto che si dovrà determinare.

La Federazione trasporti della Cgil precisa, nella sua nota, quali dovranno essere i punti fondamentali del confronto con il governo. Si tratta, in sostanza, delle richieste messe a punto nel corso di un recente convegno unitario sulle prospettive del trasporto aereo. In quella sede fu deciso di mettere al centro del progetto di riordinare le questioni della sicurezza, della economicità, dell'efficienza delle aziende, di stabilizzarle, anche nel decennio conclusivo, la maggiore affidabilità, nonostante tutte le critiche che si possono fare sulla sua gestione, della azienda pubblica e si metterà in guardia (l'avvertimento conferma tutta l'intera sua validità) da possibili, ma ingiustificati, accoglimenti nel sistema delle concessioni delle linee interne. Ciò finirebbe, infatti, per penalizzare chi nel mercato ha, quanto meno, cercato meglio (o meno peggio, se si vuole) di altri.

Advertisement for 'Storia della Società Italiana' by Franco Della Peruta. It includes the title, author, publisher (TETI editore), and price (L. 15.000). The text describes the book as a collection of essays on Italian history and society, edited by Franco Della Peruta, published by TETI editore in 1965. It is part of a collection of 25 volumes. The book is available in libraries or directly from the publisher.