

I piloti sono in sciopero, domani non si vola e giovedì sera si fermano i ferrovieri autonomi

Saranno sospesi tutti i servizi Alitalia e Ati - Trattative per il contratto interrotte da un mese - Le principali richieste della categoria - In agitazione anche il personale di terra - Si estende il fermento in tutto il settore trasporti

ROMA — E' confermato. Domani non si vola. Più precisamente non si vola Alitalia e Ati perché le compagnie nazionali Itavia e Alisarda svolgeranno regolarmente i loro servizi (compresi i collegamenti con le isole). Così le compagnie straniere. Per 24 ore, fino alla mezzanotte di domani, si asterranno — invece — dal lavoro i piloti della compagnia di bandiera e della consociata Ati.

Insomma la vertenza del trasporto aereo (nel caso specifico ha carattere prevalentemente contrattuale) si sta allargando e se nei prossimi giorni non si dovessero determinare ai diversi tavoli negoziali, svolte significative, i rischi di difficoltà sempre maggiori nei voli si accentueranno.

Non è solo, però, il settore aereo ad essere minacciato di « sconvolgimento » per le agitazioni sindacali. Grosse difficoltà incontra la trattativa (ripresa nel pomeriggio di ieri alla Confimma) per gli equipaggi dei rimorchiatori: sta per avviarsi (ma i « segnali » che arrivano dagli armatori non sono troppo promettenti) quella per il nuovo contratto dei marittimi; aumenta il malcontento fra i ferrovieri (non sono un sintomo di questi ultimi giorni e anche la decisione, confermata ieri, di uno sciopero dei ferrovieri autonomi,

dalle 21 di giovedì alla stessa ora di venerdì).

Ma torniamo al trasporto aereo che proprio in questi giorni ha avuto momenti critici come quelli determinati dallo « sciopero bianco » dei piloti. Ma questa volta non si risposò all'ordine di preaccettazione impartito dal ministro dei Trasporti. Ora è la volta dei piloti. Il blocco dei voli per 24 ore provocherà, purtroppo, inevitabili disagi per chi è costretto a far uso dell'aereo e, probabilmente, anche qualche risentimento a critiche. Ma questa volta non si può, veramente, parlare di « aquila selvaggia ».

Vediamo. Il contratto dei piloti, salvo gli aggiustamenti realizzati alla fine del '79, risale al 1972. Le trattative con l'intersindacato che rappresenta Alitalia e Ati, non hanno consentito di superare la fase della « illustrazione » delle rispettive posizioni.

L'ultimo incontro, giudicato negativamente sia dall'Anpac (associazione autonoma) sia dai sindacati confederali, risale al 30 settembre scorso. Subito dopo le organizzazioni sindacali, autonome e unitarie, proclamarono lo stato di agitazione della categoria, dichiarando nel contempo la « possibilità » di andare ad una « prima giornata di sciopero » se l'intersindacato non avesse ripreso la trattativa su « basi concrete » e con l'impegno a superare tutte le pregiudiziali che l'a-



vevano bloccata. Nessuna data fu fissata per lo sciopero. Una porta aperta alla controparte per poterlo scongiurare.

Dopo quasi tre settimane d'attesa Anpac e Fulat (la federazione unitaria di categoria), per la prima volta dopo lunghissimo tempo d'accordo, fissano tempi e modi della lotta: dalle ore zero alla mezzanotte del 29 ottobre. Trascorrono altri sette giorni, ma l'attesa convocazione da parte dell'intersindacato non arriva. La conferma del blocco dei voli diventa inevitabile.

Lo scoglio su cui si è arrotata la trattativa non è solo

di natura economica (si è parlato e scritto e forse lo si farà ancora, di richieste eccessivamente alte: in ogni caso è in atto fra i sindacati confederali e con la stessa Anpac, un confronto per unificare piattaforme e richieste), ma anche e soprattutto politica e normativa. E sono i problemi della riorganizzazione meglio della riforma del settore, quelli della sicurezza del volo, della definizione della « carriera del pilota » (prevista dall'accordo del dicembre '78), della professionalità, delle condizioni di lavoro (riduzione, fra l'altro degli attuali limiti di servizio programmato e di quel-

lo massimo effettuato, oggi rispettivamente di 13 ore e mezzo e 16 ore). Su questo ventaglio di richieste in certo modo « unificanti » delle diverse piattaforme, la controparte ha risposto picche.

E' lo stesso atteggiamento che l'intersindacato mantiene al tavolo del negoziato per il contratto del personale di terra. Un nuovo incontro è fissato per giovedì. Sarà l'occasione — è ciò che afferma il direttivo nazionale della Fulat allargato ai consigli di azienda — a conclusione della riunione di ieri per valutare lo stato della vertenza — per verificare le ulteriori disponibilità » della delegazione

padronale sull'insieme delle richieste e per acquisire « tutti » gli elementi di giudizio. Ciò che l'intersindacato ha proposto fin ad oggi è stato giudicato complessivamente negativo.

I risultati dell'incontro di giovedì saranno subito dopo sottoposti all'esame delle assemblee dei lavoratori ai quali, se non ci saranno cambiamenti sostanziali, sarà proposta l'attuazione di un « pacchetto » di scioperi da gestire separatamente e anche in forme articolate da effettuarsi entro la prima quindicina di novembre.

Illo Gioffredi

Al direttivo FLM partecipano anche le Confederazioni

Occupazione: convegno a Napoli della FGCI

La Direzione Nazionale della FGCI ha convocato per il 14-15-16 novembre a Napoli una Conferenza Nazionale sul tema: « i giovani per l'occupazione e per una nuova qualità del lavoro e dello sviluppo ».

Alla conferenza, oltre ai delegati della FGCI, saranno invitate le forze politiche, le organizzazioni sindacali, intellettuali, economiche per sviluppare una discussione e un confronto sulle proposte avanzate dalla FGCI.

La FGCI intende porre al centro della discussione la questione dello sviluppo, del rapporto fra i giovani e il lavoro, degli interventi immediati da effettuarsi nel Mezzogiorno per affrontare la disoccupazione giovanile e femminile esistente, della necessità di una organizzazione del sindacato dei giovani disoccupati apprendisti.

Con una conferenza la FGCI intende anche rilanciare una forte iniziativa di massa e di lotta fra i giovani del Mezzogiorno e di tutto il Paese.

La Direzione Nazionale della FGCI invita le proprie organizzazioni a convocare assemblee di ragazzi e giovani disoccupati e di giovani lavoratori, e a sviluppare iniziative politiche e di lotta per impedire il nuovo governo e la fase politica a realizzarsi subito sul problema drammatico della disoccupazione giovanile.

E' grave che di fronte alla gravità della disoccupazione giovanile, dal punto di vista economico e sociale, il programma del nuovo governo presieduto dall'on. De Michelis, che identifica la loro vita con quella dell'azienda, non contenga per l'occupazione nessuna proposta.

ROMA — I segretari CGIL, CISL, UIL faccia a faccia per ore, ieri sera nella sede della Federazione unitaria, con Galli, Bentivogli e Mattina. Hanno discusso, ovviamente, del caso Fiat, passando in rassegna tutti i difficili 40 giorni della vertenza. Se è convinzione comune che l'accordo abbia sbarrato la strada a un disegno restauratore (licenziamenti, le discriminazioni, la rivincita), analoga consapevolezza unitaria è emersa sulle contraddizioni del movimento. Di qui, l'insistenza sui nuovi compiti della FLM e del sindacato nel suo insieme.

Ora non c'è solo da gestire un'intesa difficile, per giunta nel vivo di necessari processi di ristrutturazione, ma soprattutto da recuperare le aree di dissenso, che pure esprimono pezzi consistenti del sindacato. Come farlo? Il « dato economico », che nel corso della vertenza ha ceduto il passo alla risposta politica del movimento alla sfida di Agnelli, torna ad imporsi. Sarà questa la prova del fuoco per un sindacato che ha, e vuole affermare, un proprio progetto alternativo all'uso padronale della crisi. E bisognerà farlo (senza escludere una messa a punto della vertenza aziendale) recuperando il rapporto con tutti i lavoratori, sviluppando la democrazia nelle fabbriche, dando nuovo impulso ai consigli.

Se questi sono stati i termini della discussione di ieri tra i vertici confederali e quelli della FLM, si comprende perché la riflessione sia tanto riservata e non abbia ancora una conclusione. Oggi si riunisce il direttivo unitario del metalmeccanico a porte chiuse. Non si sa neppure se la relazione di Veronesi, responsabile per la UILM del settore auto, sarà resa pubblica. Ai lavori, comunque, parteciperà una delegazione della segreteria unitaria (per la CGIL, Marrietti, Del Piano per la CISL, mentre la UIL designerà oggi il suo rappresentante).

La segreteria unitaria ha, infatti, proposto alla FLM di continuare il dibattito, sempre in forma aperta e con reciproci apporti. L'obiettivo è di non condizionare il confronto, di non cadere nella trappola dello scaricabarile come in quella dei processi (a un giornalista che chiedeva se le due segreterie avessero discusso di cambi al vertice dei metalmeccanici, Del Piano ha risposto che « le singole confederazioni hanno strutture idonee per prendere tali decisioni »), per far emergere, insieme a tutti gli elementi di malessere, anche le tante potenzialità del movimento. Un primo sbocco è indicato nel direttivo unitario del 4 novembre. Perché?

Il direttivo, si sa, ha il compito di lanciare una piattaforma di sviluppo che dia più forza alla strategia del sindacato. Per questo, è già stato messo a punto un documento che ha un solido impianto unitario, ma che presenta elementi di differenziazione su tematiche specifiche. Tutte e tre le organizzazioni hanno deciso di andare alla consultazione tra i lavoratori, anche a costo di mettere in discussione un po' di se stessi. Non è neppure da escludere che il documento presenti elementi di diversità pure sulle vicende relative alla Fiat. Ma ciò che conta è che questa verifica consenta una sintesi unitaria e un salto di qualità del sindacato.

La segreteria ieri ha nuovamente discusso del programma di governo. Confermato il giudizio sulla divaricazione tra obiettivi e scelte concrete di intervento nell'economia, CGIL, CISL e UIL hanno deciso di sollecitare l'esecutivo a riprendere il confronto sui tanti problemi aperti nell'industria e nel Mezzogiorno. Significativamente, al primo posto è il piano dell'auto: « per considerare programmi ed interventi nel settore ». Quanto al settore delle telecomunicazioni, il sindacato chiede che l'incontro avvenga « prima della decisione sulle tariffe telefoniche ». Una riunione « urgente » con il presidente del Consiglio è stata sollecitata sulla modifica delle aliquote e degli scaglioni del prelievo fiscale. Insomma, il sindacato vuole dal governo i fatti, e subito.

P. C.

De Carlini: sbloccare le vertenze trasporti o avremo due mesi « roventi »



Lucio De Carlini

ROMA — Sull'insieme delle vertenze aperte nel settore dei trasporti e sulle prospettive a breve termine, il compagno Lucio De Carlini, segretario generale della FILT-CGIL, ha rilasciato la seguente dichiarazione:

A diversi tavoli contrattuali (trasporto aereo e rimorchiatori) registriamo lentezza padronale che nei prossimi giorni potrebbero determinare la necessità di sollecitare con scioperi risapote di merito più convincenti.

Per i ferrovieri la prima agitazione dei marittimi e sin da oggi preavvertiamo gli armatori che la grande svolta che finalmente vogliamo dare al rapporto di lavoro, trasformandolo in un rapporto stabile e certo con l'impresa e non da « contratto d'imbarco », comporterà uno spirito contrattuale nuovo senza tradizionali tacconerie e lamenti armatoriali.

Anche nel trasporto urbano e locale vogliamo rispondere negativamente ad un diffuso malessere aziendale particolarmente del personale di guida.

Per i ferrovieri la prima agitazione dei marittimi e d'impianto segnalano la giusta stanchezza dei lavoratori di fronte al ritardo applicativo sia del contratto-ponte 1979-80 come, addirittura, del precedente contratto: tempi strettissimi ha il nuovo governo per finire la pratica delle

promesse, realizzando i contenuti contrattuali. Se entro 10-15 giorni i ferrovieri non saranno certi della data applicativa, avremo un primo sciopero generale nazionale.

Tutto questo insieme di tensioni conflittuali si inquadra nella ormai intollerabile lentezza — in termini di « caso » — fatto di mancata realizzazione governativa di leggi rinviata, di sottovalutazioni gestionali e politiche che rischiano di fare avere al paese un novembre e un dicembre caldissimi nei trasporti.

Come FILT-CGIL, in particolare, ci siamo adoperati affinché sia la fine dell'anno '79 come il periodo estivo di quest'anno fossero finalmente tranquilli e privi di agitazioni di rilievo nei trasporti. Ci siamo riusciti, ma ciò non sembra aver suggerito qualcosa al « partito del rinvio » che da troppi anni penalizza questo settore.

Vogliamo dire alle controparti specifiche, al governo e alle forze politiche che se non ci sarà una rapida inversione di volontà, noi assumeremo la fase di lotta da oggi a fine anno (pur nel realismo che sempre ci ha caratterizzato) come ormai necessaria e non più procrastinabile.

Riflessione critica all'attivo dei comunisti toscani con Minucci

Abbiamo capito tardi cos'era in gioco a Torino

Dal nostro inviato PRATO — « A discutere sempre con la testa rivolta all'indietro rischiamo di non vedere i pericoli che abbiamo di fronte », avvertiva un delegato di fabbrica all'attivo degli operai comunisti toscani che, partendo dalla vicenda FIAT e dalle proprie esperienze di lotta, ha avviato una profonda riflessione sui caratteri della crisi, sui rapporti di forza e le alleanze da costruire per uscirne, come si è detto, « compiendo un passo avanti verso la domanda di socialismo ».

Questo significa che la vicenda FIAT è ormai alle spalle degli operai toscani? Nient'affatto, più semplicemente significa raggiungere un equilibrio fra analisi critica degli errori e giusta valutazione dei risultati per una efficace gestione dell'accordo. Il pericolo della sconfitta, infatti, potrebbe manifestarsi proprio nella nuova

fase di lotta che, su questo terreno, ora si dovrà aprire. Per dieci ore filate, appena interrotte dalla pausa del pranzo, centinaia di sindacalisti e di dirigenti politici, di segretari di sezione e di delegati di fabbrica, riuniti nella grande sala della Federazione di Prato, si sono confrontati tenendo i piedi ben piantati sulla terra di una regione, come la Toscana, dove, senza catastrofismi, la tenuta del tessuto produttivo e dell'occupazione appare incrinata da « punti di crisi » sempre più numerosi. Ed a parlare sono stati gli stessi operai della FIAT di Novoli a Firenze, della SICIET e della Sime, della Richard Ginori di Pisa, della Motofides di Livorno, delle acciaierie di Piombino, della Galileo, della Montedison di Massa, della Piaggio di Pontedera, che hanno disegnato il complesso panorama — fatto di « punti di crisi » e di stagnazione, ma anche di sviluppo — dell'industria toscana.

La crisi di oggi — si è chiesto a un certo punto Paolo Cantelli della segreteria toscana del PCI — nasce dalla questione del petrolio e dall'incremento verticale del costo delle materie prime, o non inizia negli anni 70 quando gli USA da « protettori » si fanno concorrenti dell'economia europea e giapponese? Ed allora, come giudicare l'anomalia del caso italiano? che non risponde a questo mutamento con il salto tecnologico (tipico di altri paesi) ma, grazie alla forza del movimento operaio e del PCI, neppure con i licenziamenti?

Oggi di fronte alla crisi del settore e generale, la FIAT ha pensato fosse tornato il tempo di imboccare questa seconda strada, ma l'ha trovata sbarrata. E non è un caso, allora, che di fronte alle difficoltà « reali » del settore dell'auto, mentre si hanno massicci licenziamenti in Europa e negli USA, con quest'accordo si dà an-

cora una volta una « soluzione italiana » alla crisi, dando un'arma al sindacato per influire sui processi di riorganizzazione produttiva.

Ma ci sono anche i pericoli. Lucchesi, segretario della FLM toscana, ne individua almeno due, interni, egli dice, al movimento operaio: quello di una discussione necessaria, ma trascinando la quale, seppure non esplicitamente, qualcuno cerca di mettere in « mora » l'iniziativa politica; e l'altro, di un poverone che, confondendo responsabilità ed errori, colleghi il giudizio negativo ad un certo tipo di sindacato (quello dei consigli, autonomo, soggetto politico che opera per trasformare la società) da « normalizzare ».

Ed ecco, allora, le questioni sul tappeto: la democrazia, che non si risolve con i referendum, ma che per vivere — dice Rastrelli segretario regionale della CGIL — ha bisogno di agganci a contenuti reali: la domanda di partecipazione, cui non si può ri-

che non diventa più governabile senza i comunisti e se si mette in crisi l'unità a sinistra, così come le fabbriche non sono più governabili se si punta allo scontro con il sindacato ed il movimento operaio. E la sconfitta alla FIAT ci sarebbe stata con la spaccatura che si sarebbe avuta se fossero partite le 14 mila lettere di licenziamento. Minucci ha quindi richiamato la necessità di aggiornare la nostra analisi, di colmare le lacune di fronte ad una crisi che non è inventata dal padrone. Anche così si può superare la frattura con i capi FIAT, che identificano la loro vita con quella dell'azienda. Eppoi c'è il processo di unità sindacale, che non può rimanere sospeso a mezz'aria fra l'unità d'azione e quella organica, rendendo sempre più difficile un rapporto con i lavoratori e una reale democrazia.

Abbiamo, insomma, la coscienza dei limiti e degli errori, ma anche del lavoro svolto e dei risultati conseguiti, la consapevolezza — questo è l'approdo del dibattito — che esistono grandi potenzialità da mettere in campo per uscire da una crisi che può anche essere occasione di profondo mutamento.

Tanti sono stati gli argomenti con i quali Minucci si è confrontato. Non ci possono essere illusioni — ha detto — sul fatto che la crisi esiste e che qualcuno voglia risolverla alla vecchia maniera, « a un ruolo ed una presenza delle forze politiche nei luoghi di lavoro ». C'è un problema di conoscenza e di informazione — indicato da

Renzo Cassigoli

Fiat e Peugeot in Argentina fondono le loro attività

BUENOS AIRES — La Fiat e la Peugeot hanno sottoscritto il compromesso per la fusione della attività delle due società in Argentina, annunciata all'inizio dell'anno e hanno costituito gli organismi di gestione della nuova società, che si chiamerà « Seval ».

Il prossimo 24 novembre le assemblee delle due imprese si riuniranno per sancire definitivamente la fusione.

Il comunicato emesso parla dell'intensione di dar vita « in Argentina ad una delle imprese più importanti dell'America Latina nel campo automobilistico ».

In effetti, la nuova società controlla circa il 30 per cento del mercato argentino e, nonostante recenti licenziamenti e sospensione dell'attività, i suoi dirigenti hanno ribadito l'intenzione di potenziare l'attività esistente.

FAIB: aumenti di benzina solo rapportati ai costi

ROMA — La FAIB, la federazione dei benzinaisti aderente alla Confesercenti, interviene a proposito del prossimo aumento del prezzo della benzina: la FAIB chiede che qualsiasi modifica dei prezzi « sia in relazione a reali e documentati costi incrementati », e non si traduca solo in un'ulteriore « tassa sul macinato » che nasconde, dicono i benzinaisti della Confesercenti, e inaspettati ad in-





Un'offerta esclusiva per i nuovi clienti Fiat Lancia Autobianchi.

Iscrizione gratis all'ACI

AUTOMOBILE CLUB ITALIA

Oggi l'acquisto di una nuova Fiat o una Lancia o una Autobianchi comprende anche l'iscrizione all'ACI, valida per un anno, equi-

valente al periodo di garanzia. Fra i numerosi servizi dell'ACI ricordiamo, operanti con effetto immediato per i nuovi clienti

Fiat Lancia Autobianchi, il soccorso stradale e la vettura sostitutiva per 3 giorni in caso di furto, guasto o incidente.

Informazioni e modalità presso Succursali e Concessionarie Fiat Lancia Autobianchi.