

Un convegno su sindacato e programmazione

Distensivo discorso di Craxi ai quadri socialisti della Cgil

Dal nostro inviato

S. MARTINO (Viterbo) - Crisi del sindacato, programmazione, rapporti tra socialisti e movimento sindacale: tutti temi di primo piano che i quadri socialisti della CGIL del Lazio hanno discusso per tre giorni in un albergo sulle pendici dei monti Cimini...

Le precisazioni del segretario del PSI

Il confronto con il PCI - Tavola rotonda con Marianetti, Trentin, Crea e Larizza



Bruno Trentin

su questa diagnosi e ognuno ha cercato di dare un pezzo di risposta. Per Crea, il tratto di una cultura della contrattazione a una cultura di governo, superando la delega ai partiti e allo stato...

Con lo stato non si può fare un contratto come con un padrone - ha insistito Trentin - non siamo nelle condizioni di scambiare quantità certe. Esiste un momento della decisione che non risiede esclusivamente nel decreto emesso dall'esecutivo...

L'unica contropartita credibile - ha aggiunto Marianetti - è proprio un nuovo assetto del potere. Ma per determinarlo, il movimento sindacale non può limitarsi a difendere la propria autonomia, in negativo. Deve porsi un altro problema politico: «è possibile - si è chiesto il segretario generale aggiunto della CGIL - contribuire a far sviluppare uno schieramento di sinistra molto vasto...



Bettino Craxi



Agostino Marianetti

re un confronto sulle cose e costruire un progetto credibile. Di carne al juoco ce n'è molta e la parola a questo punto passa ai partiti. Chi aveva assistito alla tavola rotonda si chiedeva, dunque, come avrebbe risposto Craxi a queste sollecitazioni...

Ma, allora, l'ipotesi di una terza forza? Anche su questo punto Craxi ha negato che sia sua intenzione stringere un'alleanza privilegiata con i partiti intermedi. La stessa prospettiva labirintica non è niente più che «un terreno sul quale sviluppare un confronto in termini pragmatici, sulle cose da fare»...

Craxi ha toccato anche la questione dell'aborto (e noi non vogliamo una morale di stato, ma difendiamo i difenderemo una legge dello stato e le donne che, secondo una libera scelta, vogliono farvi ricorso. Non agiamo crociate, ma non vogliamo subire)...

Stefano Cingolani

Caos nelle ferrovie Solo danni dallo sciopero autonomo

ROMA - La circolazione dei treni è stata fino a ieri notte - come dicono al ministero dei Trasporti - alla direzione dell'azienda - «fortemente perturbata». E' la solita storia: le adesioni allo sciopero (24 ore indette dal sindacato ferroviario autonomo, Fisafs, e dalla Cisl) sono state molto modeste, ma il traffico ferroviario è ugualmente piombato nel caos.

Insomma basta che manchino alcuni lavoratori in punti chiave o che un certo numero di equipaggi di guida (macchinisti) scioperino per far saltare tutto il sistema. Sono cose note e gli autonomi lo sanno molto bene per averlo sperimentato in tante occasioni in questa loro «guerra contro l'utente». Le percentuali di adesione allo sciopero sono state anche ieri molto basse.

Le punte maggiori si sono avute per il personale di macchina e in alcuni compartimenti, come quello di Palermo, che sono tradizionali punti di forza della Fisafs. Molto limitata l'adesione del personale viaggiante e più ancora quella degli altri lavoratori delle FS. Ma è appunto la stragrande maggioranza dei ferroviari. Di nuovo si è fatto un uso «quanto meno

servizio e il suo lento ritorno alla normalità anche a sciopero concluso. Le conseguenze: nelle 24 ore di agitazione ha circolato, con ritardi non più calcolati in minuti, ma in ore, il 60 per cento dei treni viaggiatori e meno del 20 per cento di quelli merci. Ma anche qui è la «qualità» che conta.

Si sono dovuti sopprimere quelli a lunga percorrenza, ma anche quelli locali, dei pendolari. E' addirittura impedito il servizio di linea, con i treni che marcano «a vista» senza la certezza di poter giungere a destinazione, lanci anti-temi contro l'azienda e contro le «fonti di informazione giornalistiche» che da essa sarebbero «indotte» ad «ignorare gli enormi disagi a cui, purtroppo, è sottoposta nelle stazioni l'utenza in attesa».

«Come se la Fisafs non avesse alcuna responsabilità per i disagi che la gente ha dovuto sopportare!... Il fatto è - afferma la Federazione CGIL, Cisl, Uil dei ferroviari - che ancora una volta gli autonomi fanno un «uso cinico» dello sciopero, un uso che, come le adesioni dimostrano, è respinto dalla stragrande maggioranza dei ferroviari. Di nuovo si è fatto un uso «quanto meno

strumentale» dell'astensione dal lavoro, agitando obiettivi che possono essere risolti senza dover ricorrere allo sciopero o, se necessario, con una azione di tutta la categoria e non solo di una piccola minoranza. «Rispetto agli obiettivi agitati» dagli autonomi - rileva un comunicato Fil, Saufi, Sulf - il sindacato unitario ha ottenuto esplicite garanzie per l'avvio, a partire dalla prossima settimana, dell'esame parlamentare dei disegni di legge relativi alla riforma e al piano di investimenti, mentre per il 6 novembre è prevista l'approvazione, alla Camera, del disegno di legge sul contratto. Ciò - aggiunge - renderà possibile «la corresponsione di un nuovo account di 300 mila lire entro la prima quindicina di novembre». C'è infine la questione dell'anzianità progressiva di cui la Fisafs ha fatto uno dei principali punti di «presa» sui lavoratori. E' una rivendicazione - affermano i sindacati unitari - «giusta e non corporativa da inserire, però, nel prossimo contratto e nella logica del settore trasporti cui appartengono i ferroviari». Sollevarla ora come hanno fatto gli autonomi è «fare del velleitarismo sulla pelle dei lavoratori».

Ilio Gioffredi

Il Sindacato e i «capi», un dialogo possibile

MILANO - Non è abbastanza «in basso» da potersi considerare un operaio, né abbastanza «in alto» da appartenere alla direzione della fabbrica. Sta grosso modo a metà. Ai tempi in cui la fabbrica era un sistema a circuito chiuso ed i suoi ritmi venivano regolati prendendo i vari tassi dell'autoritarismo, un ruolo ce l'aveva. Autocratico, s'intende. Ma indiscusso. Poi i tempi cambiarono, nelle fabbriche nacque e si ramificò il sindacato dei consigli. Crebbe con le lotte il potere dei delegati.

Eppure il sindacato non è da ieri che riflette sul ruolo dei quadri, degli impiegati, dei tecnici. Allontanando, ci sembra, la tentazione di abbandonare queste categorie all'influenza del padrone, e, sull'altro versante, la tentazione di avallare una nostalgia presente in una parte di loro, che è il rimpianto del ruolo di un tempo. Quel ruolo crediamo, invece che rimpianto non ne meriti. E il sindacato dev'essere capace di guadagnare questi lavoratori ad un disegno di mutamento dell'organizzazione del lavoro e della produzione.

Esiste dunque un punto d'incontro? Piero Borghini, segretario della Federazione comunista di Brescia, ha insistito su questo concetto: il vero terreno di confronto tra noi - sinistra, sindacato, PCI - e quegli strati di lavoratori è la discussione sulla crisi industriale, sul modo come uscirne. Con un sindacato capace non solo di dire no ma anche di fare proposte, che sia quindi più credibile come soggetto politico.

Ed è proprio tra quadri intermedi e operai che più quotidianamente si consuma un attrito, se non uno scontro in fabbrica, dice Eusebio Alascovich, quadro dell'Alfa Romeo, relatore al dibattito. Che cos'accede, infatti? La direzione aziendale, diciamo, pone degli obiettivi; i tecnici partecipano alla loro attuazione, ed ai quadri, che in pratica da questa fase di progettazione sono esclusi, spetta il compito più ingrato: quello di farne rispettare

tempi e modalità. Sono insomma nello stesso tempo esclusi ed esposti. E non è facile, per il sindacato, dare spazio alle loro voci, alle loro istanze. Ci sono diffidenze antiche da superare, da tutte e due le parti. Eppure non c'è altra strada, come molti hanno osservato, ed il pericolo è un approfondirsi del divario, una recrudescenza di atteggiamenti corporativi.

che gli operai, non solo i quadri, gli impiegati e i tecnici. Stando bene attenti a non confondere gerarchia e professionalità, avverte Soave, segretario della CGIL milanese, e avendo ben presente che l'appiattimento colpisce anche la professionalità operaia, non solo i livelli più alti. E il «padrone» che cosa offre ai quadri intermedi? Al dibattito qualcuno fa un esempio: alla Breda Siderurgica il sindacato propone un'ampia riparametrizzazione, molto superiore alla «scala» 100-200, combinata con richieste di modifica dell'organizzazione del lavoro. L'altro (subdile) risponde più o meno così: voi occupate più di quell'area che va da 100 a 200. Alle categorie più alte pensiamo noi. Come? Con un vecchio e sempre funzionante attrezzo: l'aumento a discrezione.

Edoardo Segantini

Stazione Termini: aspettando un treno che forse non partirà

ROMA - Stazione Termini, o della rassegnazione del viaggiatore. Si sono presentati con borse e valigie, sconfitti in partenza, sicuri di dover affrontare, come minimo, ore e ore di attesa, ma sono venuti lo stesso, fin dalla mattina presto. Oggi, si aspetta che lo sciopero proclamato per tutta la giornata di ieri dai sindacati autonomi colpisca, per caso o per fortuna, soltanto gli altri. L'astensione dal lavoro, regolarmente annunciata da televisione e giornali faceva presagire gravi disagi, ritardi, ma lasciava qualche speranza di viaggiare lo stesso.

mezzeria - in qualche modo partitimo e arriveremo, stasera o stanotte, a Trieste». Gruppi di viaggiatori si consorziano e si spingono fino alla fine della pensilina, si presentano al gabbiotto del personale in servizio. Qui, in una trattativa privata, Oggetti: uno dei pochi rapidi in partenza ieri mattina, per il Sud. I viaggiatori vorrebbero che fermasse a Latina, anche se non è previsto. «Mi scusi - dice un signore - forse lo che sono di Monza. Sta Giacomo sono di serie 37. Se il treno è al servizio dei viaggiatori deve fermare anche al mio paese». La disputa si compone subito. L'importante è comunque avvicinarsi alla meta, poi si vedrà.

Invece arriva un signore, due borse a tracolla, che si rivolge arrogante ai lavoratori in giacca grigio blu delle FS. «Ma insomma - grida - l'azienda poteva organizzare meglio il servizio con quelli che non hanno fatto sciopero. Perché quel locale per Nettuno sta partendo, e il mio treno per Napoli, che è più importante, invece no? Dove siamo andati a finire? Quando alle ferrovie c'era mio padre questo non succedeva». «Scusi - chiedono - ma chi è suo padre?». «Il nome non lo faccio, ma è un ex ministro dei trasporti, democristiano». Due ferroviari, che stanno andando via, alla fine del turno, con le loro borse a tracolla, di plastica, con su scritto «Olimpiadi, Mosca 80» lo guardano appena. Poi stanchi, perché a lavorare in così pochi disagi ne hanno avuti pure loro, non raccolgono la provocazione, scuotono il capo scossi e vanno via.

Marina Maresca

Il governo non ha mantenuto gli impegni per l'Olivetti

Dal nostro inviato IVREA - Si può dire ben riuscito uno sciopero al quale partecipano il 70-75 per cento dei lavoratori interessati? In un'azienda normale la risposta sarebbe no. Ma all'Olivetti, dove ieri la FLM aveva proclamato uno sciopero di due ore che è riuscito, appunto, con queste medie, il risultato è notevole. Nella maggiore industria italiana di elettronica e di informatica vi sono più impiegati, tecnici, ricercatori e quadri intermedi che operai: gran parte dei «colletti bianchi» hanno quindi partecipato alla lotta assieme agli operai.

Questo avviene, mentre in altri grandi gruppi, come la Fiat il sindacato viene contestato da capi ed impiegati. Succede, all'Olivetti, perché qui i tecnici ed i quadri intermedi hanno capito che la vertenza di gruppo aperta dalla FLM affronta i veri problemi dell'azienda, che non sono la presunta eccedenza di 1.500 lavoratori denunciata da Carlo De Benedetti, ma riguardano le prospettive di settori industriali strategici per l'economia del Paese.

Se ne è avuta la conferma in due giornate di incontri a Roma e a Ivrea. Giovedì nella capitale si sono riuniti i Olivetti, la FLM ed i direttori generali dei ministeri e, in base agli impegni assunti dal governo nell'accordo del 21 dicembre '79, avrebbero dovuto garantire all'Olivetti com-

messaggio aggiuntivo, per un importo di 80 miliardi all'anno, fino al 1982. E questo non per regalare un po' di quattrini all'Olivetti, ma per fare come in tutti i paesi progrediti, dove i governi programmano la spesa pubblica per elettronica ed informatica.

La FLM ha criticato il governo non solo per i ritardi, burocratici o politici, nell'avviare le commesse, ma per le altre inadempienze rispetto all'accordo del dicembre scorso. Il governo doveva aggiornare i piani di settore per la elettronica e l'informatica. Doveva tra l'altro creare un organismo che coordinasse la domanda di prodotti per l'informatica negli enti locali: non lo ha fatto, malgrado i continui solleciti di varie Regioni come Piemonte e Toscana. Questi ritardi, ha aggiunto il sindacato, forniscono un alibi all'azienda per non applicare certi impegni dell'accordo, come il previsto rientro dei 450 lavoratori messi in cassa integrazione lo scorso dicembre.

E' con questi dati alla mano che ieri pomeriggio ad Ivrea sono cominciate le trattative per la vertenza di gruppo Olivetti al cui centro è la rivendicazione di una nuova politica industriale che garantisca lo sviluppo e l'occupazione. Dopo avere illustrato la piattaforma sindacale, la FLM ha dichiarato che era disposta a discutere anche dei 1.500 lavoratori che De Benedetti considera «eccedenti» a patto di non isolare questo discorso ma di inserirlo nell'insieme della situazione produttiva ed occupazionale dell'Olivetti. Le trattative proseguiranno la prossima settimana.

Michele Costa

Advertisement for the Talbot 1510 car. Text: LUSSUOSA, POTENTE, 5 POSTI, 5 PORTE, SPAZIOSA, VERSATILE, COMPLETA. LA SOLA AUTO: LA TALBOT 1510. Price: DA L. 6.340.000*. Description: Besta elencarne le qualità, grande elasticità, scorie nei consumi ma generosa sull'assetto, di linea piacevole ed aerodinamica, ma anche razionale, per offrire un ampio spazio interno, grazie alla concezione a "due volumi", al sedile posteriore ribaltabile e all'ampio portellone. Completamente equipaggiata, lussuosamente rifinita e dotata di tutti i confort. 4 modelli, 3 motori, 3 tipi di cambio; una sola auto: la Talbot 1510. Talbot 1510: da L. 6.340.000, IVA e trasporto compresi (escluso l'installazione della Cassa). Finanziamenti riservati diretti PSA Finanziaria Italia S.p.A., 42 mesi anche senza comodi.