

Accordo «fuori moda» all'Alfa Romeo: da oggi il lavoro sarà autogestito da gruppi di operai

Raggiunta un'intesa che cambia l'organizzazione produttiva in fabbrica - Crescono l'occupazione e gli investimenti nel Mezzogiorno - Aumenti salariali legati alla professionalità e agli addetti alla catena di montaggio

Il piano auto del Cipi non va bene e il Parlamento fa critiche e proposte

ROMA — Il programma finalizzato per l'industria automobilistica predisposto dal Cipi l'autunno scorso ha ricevuto ieri, alla commissione bicamerale per la riconversione industriale un bol po' di osservazioni critiche. In un lungo documento si dice che il piano auto avrebbe dovuto assumere «più esplicitamente la funzione di proporre interventi inquadri e finalizzati in stretta collaborazione con la politica della Cae». In sostanza — secondo le osservazioni della commissione — una politica di intervento sull'industria italiana dell'auto non chiaramente ricordata alla politica di interventi degli altri paesi della Comunità, può risultare improduttiva, dato il forte livello di internazionalizzazione in atto in concorrenza proveniente da imprese sovranazionali come quelle giapponesi e americane.

Ciò — come hanno sostenuto i comunisti che hanno votato a favore delle «osservazioni» — implica precise responsabilità non solo delle imprese, ma anche del governo. Si tratta anche di predisporre di specifici strumenti pubblici di sostegno e di incentivo per l'industria nazionale e dei relativi controlli sull'utilizzazione di questi strumenti.

I rappresentanti comunisti nella commissione avevano presentato un emendamento — che non è passato — per cui le indicazioni del piano auto del Cipi venivano definite «adattate e talvolta errate». Esse derivano — secondo l'emendamento del Pci — da una visione unilaterale delle esigenze dell'industria italiana nel quadro di una politica di innovazione e di espansione in più segmenti produttivi sia la possibilità di integrazione commerciale, tecnologica e produttiva anche a livello europeo.

Nelle «osservazioni» della commissione si sostiene che il settore automobilistico non è essenziale per la tenuta e lo sviluppo del sistema industriale per tutto il decennio successivo. Per questo gli incentivi industriali saranno molto grandi, dal momento che la lievitissima crescita della domanda lascia poche speranze per lo sviluppo non conflittuale.

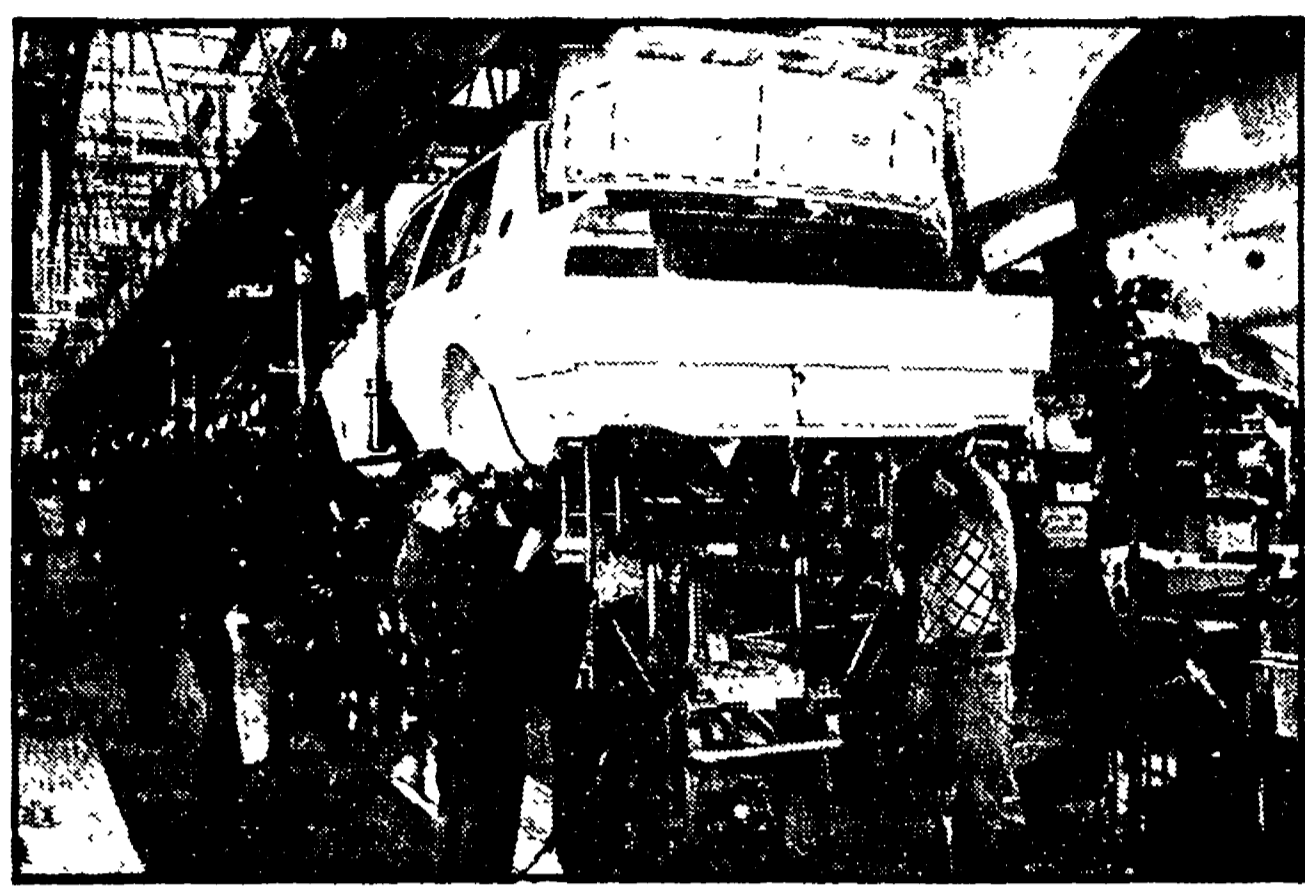
Negli anni ottanta saranno rilevanti ancora tre aree: Europa, Usa e Giappone, con un'eccezionale scatti in Europa. Le possibilità di sopravvivenza sui mercati dipenderanno quindi dalla capacità delle imprese di avere una gamma adeguata di prodotti con prezzi competitivi e con reti adeguate di vendita e di assistenza.

Un altro punto decisivo sarà l'innovazione tecnologica per effetto della richiesta generale di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento. Per questo nelle «osservazioni» si fa notare che, nel settore automobilistico, occorrono non tanto interventi di ristrutturazione, quanto programmi tempestivi di innovazione del prodotto. Gli obiettivi di questo sforzo di innovazione dovranno essere: la riduzione dei consumi; la riduzione dell'inquinamento; la riduzione del rapporto peso-potenza; la introduzione dell'elettronica; il miglioramento del rapporto prestazioni-prezzi; l'aumento della sicurezza; la modificazione dei processi dell'impiantistica. Il programma finalizzato del Cipi, indica l'esigenza di interventi aggiuntivi: l'«investimento» di 575 miliardi per generico ed evasivo nel formulare proposte e nell'esplicitare le intenzioni del governo.

L'industria italiana — si legge nel documento — dovrà stare particolarmente attenta perché negli ultimi anni ha perso quote di mercato e competitività, anche se nel 1980 ha mostrato una capacità di tenuta maggiore di quella tedesca e francese.

MILANO — Con l'accordo siglato la scorsa notte a Roma, che sarà sottoposto nei prossimi giorni alla verifica delle assemblee dei lavoratori dell'Alfa Romeo proprio da un punto di svolta. Entro ottobre si dovrebbe avviare, infatti, in tutti gli stabilimenti (quello di Milano, quello di Arese e quello di Pomigliano d'Arco, dove lavorano complessivamente circa 43 mila persone) una radicale modifica dell'organizzazione del lavoro, tale da interessare in pratica tutti i settori produttivi e tutti gli addetti alla produzione; l'azienda si è impegnata alla salvaguardia dei livelli occupazionali, ed anzi ad una loro dilatazione in direzione del Mezzogiorno (tra l'altro, confermando la installazione in provincia di Avellino dello stabilimento previsto in virtù dell'accordo con la Nissan, con circa mille nuove assunzioni); ai lavoratori vengono riconosciuti aumenti salariali — in media circa 40 mila lire mensili — che rispondono alle due esigenze poste dalla piattaforma aziendale: da un lato, premio alla professionalità con aumenti parametrati secondo una scala che va da 100 a circa 250, dall'altro riconoscimento delle mansioni più disagiate e in particolare di quelle legate al lavoro alla catena di montaggio.

Dopo sei mesi di trattative (ma con meno di dieci ore di sciopero) il secondo gruppo automobilistico ha così fissato nero su bianco un impegno decisamente «controcorrente»: di fronte alla recessione, ai tagli all'occupazione annunciati dalla Fiat e da altri grandi nomi in Europa e



fuori, la casa milanese ha scelto la via difficile della riorganizzazione delle proprie forze e della scommessa sulle prospettive, puntando esplicitamente ad un incremento di produzione (più di cento auto al giorno a Milano, più 150 a Pomigliano), giocando le carte della qualità della produttività globale, del risparmio produttivo per conservare alle proprie auto un ruolo nel mercato internazionale.

L'accordo siglato l'altra notte, dopo le assemblee dei lavoratori (lunedì) è prevista la riunione del consiglio di fabbrica di Milano) entrerà in una complessa fase di rodaggio. Al termine di questa fase, della durata di pochi me-

si, dovrebbe essere generata una «nuova» organizzazione del regime di cadenze fisse già sperimentato su alcune linee; in pratica, si tratta di un sistema che tende a garantire un ritmo fisso di produzione, indipendentemente dalle percentuali di assenza giornaliere, grazie ad una mobilità interna che consente di ricorrere, sulle linee di montaggio, nel caso di necessità, ai lavoratori normalmente addetti alla fase di preparazione.

Condizione per giungere a questo obiettivo è la costituzione di «gruppi di produzione» sulle linee di montaggio e nelle lavorazioni meccaniche, all'interno dei quali le mansioni, le pause, i ritmi

siano autocontrollati e diretti, sulla base di accordi periodici tra consiglio di fabbrica e direzione sul volume di produzione e gli standard di qualità da conseguire. Questi gruppi dovrebbero consentire, attraverso l'allargamento e l'arricchimento delle mansioni, una maggiore mobilità, una più equilibrata ripartizione dei carichi di lavoro, una maggiore responsabilizzazione dei lavoratori sui risultati produttivi, l'addestramento dei nuovi addetti, una crescita generale della capacità professionale di ciascuno.

In questo modo (grazie anche ad un programma di addestramento predisposto dalla azienda, che toccherà circa il

20 per cento delle intere maestranze) si apre la strada per un miglioramento della professionalità e quindi anche per una carriera (con i conseguenti passaggi alle qualifiche superiori e ai relativi livelli retributivi) per migliaia di lavoratori che nell'attuale organizzazione del lavoro vedono esaurite le proprie possibilità di miglioramento in una logorante condizione di addetti ad una missione sempre uguale, ripetitiva ed immutabile.

In questo modo, tra l'altro, si passa da un regime di «saturazioni individuali» (ovvero di ritmi, pause, standard di produzioni individuali) a un collettivo, di gruppo. E si trova lo spazio per la concreta sperimentazione di contratti di part-time, che dovrebbero interessare, a partire da subito, 140 tra ingegneri e operai; mentre si riportano dentro l'azienda, e in particolare nel Sud, lavorazioni minori ma significative, che fin qui erano decentrate a piccole ditte del Nord.

In una conferenza stampa a Roma, i dirigenti della FLM e dei due consigli di fabbrica Alfa Romeo non hanno nascosto ieri mattina la propria soddisfazione per l'accordo raggiunto: un accordo che, aprendo la via a una modifica tanto radicale, impegna anche le reali capacità di contrattazione e di progetto del sindacato e che impone un rilancio dello stesso consiglio di fabbrica, chiamato a misurarsi periodicamente con la controparte su tutte le voci della produzione: gli organici, la qualità, la quantità, l'ambiente. Una sfida ardua, ma anche un'occasione da non perdere.

MILANO — Lorenzo Roasio, ex presidente della Snam (ha dato le dimissioni senza clamore alcuni giorni fa) è stato nominato vice presidente della Finsider dal comitato di presidenza dell'Iri. La nomina dovrà essere ratificata dal consiglio di amministrazione della Finsider che si riunirà fra due settimane. Questa nomina prelude a un ulteriore «avanzamento» di Roasio: infatti a luglio si terrà l'assemblea della Finsider per deliberare la sostituzione dell'attuale presidente Alberto Capanna, da tempo scudato. La decisione di nominare Roasio è stata presa da Pietro Sette dopo una giornata consultiva: non sono mancati scontri tra i ministri economici e il presidente della Finsider, ma il presidente dell'Iri Sette, ormai trasformato al carro fanfaniano dopo anni di carriera all'ombra di Aldo Moro, si sente tanto forte e ben protetto da permettersi di imporre un «suo» candidato.

Sembra infatti che De Micheli avesse un suo candidato da contrapporre a Roasio, il presidente dell'Anic Giuseppe Ratti; che lo stesso La Malfa avesse in mente il trasferimento di Ferdinando Palazzo (l'amministratore delegato della Teksid, gruppo Fiat); è singolare il fatto che lo stesso Palazzo stia trattando il passaggio della sua azienda alla Finsider) alla presidenza della Finsider.

Tali voci vengono fatte circolare con malizia in ambienti vicini alla Finsider. Si parla anche di una sollecita visita di Palazzo a La Malfa subito dopo le dimissioni del repubblicano Puri dalla presidenza dell'Irisider. È possibile che abbiano discusso solo dei provvedimenti governativi per la siderurgia, ma forse si è detto qualcosa anche della prossima sostituzione di Capanna.

Così si mormora che il blitz di Sette possa condurre ad un «risarcimento» nei confronti dei socialisti riguardante la presidenza dell'Eni, il cui vice presidente Di Donna, legato ad ambienti socialisti (dopo aver contribuito a eliminare due dei suoi precedenti capi, Egidi e Mazzanti) pare debba sostituire l'affaticato Alberto Grandi alla presidenza dell'ente idrocarburi. Se queste voci corrispondono al vero si è toccato il fondo di un ignobile mercato sulla pelle delle aziende e della cosa pubblica. È sconcertante che i compagni socialisti non si rendano conto di ciò, che il ministro De Michelis — dopo il dibattito tenutosi a Genova nel convegno del Pci sulle partecipazioni statali e le stesse proposizioni interessanti da lui assunte in quella sede — non tragga insegnamenti dalla vicenda della Stet; appena poche settimane orsono egli si impegnò in uno scontro simile con lo stesso interlocutore Pietro Sette. Anche in quella occasione «passò» il candidato dc, il fanfaniano Principe.

«Nella lotta disastrosa per il potere nelle aziende pubbliche trionfano ancora i democristiani — ha dichiarato Borghini —. Ai socialisti e agli altri alleati restano le briciole. Ma non è combattendo su questo terreno che si possono risanare e sviluppare le imprese pubbliche, che gli stessi manager possono assumere il ruolo autonomo di corretti ed efficaci amministratori della cosa pubblica». Ci chiediamo se questo sia il modo in cui Fanfani si propone di cogliere le par contraddittorie indicazioni di Visentini per un governo libero dalle prepotenze delle correnti

Antonio Mereu

dei socialisti riguardante la presidenza dell'Eni, il cui vice presidente Di Donna, legato ad ambienti socialisti (dopo aver contribuito a eliminare due dei suoi precedenti capi, Egidi e Mazzanti) pare debba sostituire l'affaticato Alberto Grandi alla presidenza dell'ente idrocarburi. Se queste voci corrispondono al vero si è toccato il fondo di un ignobile mercato sulla pelle delle aziende e della cosa pubblica. È sconcertante che i compagni socialisti non si rendano conto di ciò, che il ministro De Michelis — dopo il dibattito tenutosi a Genova nel convegno del Pci sulle partecipazioni statali e le stesse proposizioni interessanti da lui assunte in quella sede — non tragga insegnamenti dalla vicenda della Stet; appena poche settimane orsono egli si impegnò in uno scontro simile con lo stesso interlocutore Pietro Sette. Anche in quella occasione «passò» il candidato dc, il fanfaniano Principe.

«Nella lotta disastrosa per il potere nelle aziende pubbliche trionfano ancora i democristiani — ha dichiarato Borghini —. Ai socialisti e agli altri alleati restano le briciole. Ma non è combattendo su questo terreno che si possono risanare e sviluppare le imprese pubbliche, che gli stessi manager possono assumere il ruolo autonomo di corretti ed efficaci amministratori della cosa pubblica». Ci chiediamo se questo sia il modo in cui Fanfani si propone di cogliere le par contraddittorie indicazioni di Visentini per un governo libero dalle prepotenze delle correnti

Antonio Mereu

Al vertice Finsider ha vinto Roasio, candidato della DC

MILANO — Lorenzo Roasio, ex presidente della Snam (ha dato le dimissioni senza clamore alcuni giorni fa) è stato nominato vice presidente della Finsider dal comitato di presidenza dell'Iri. La nomina dovrà essere ratificata dal consiglio di amministrazione della Finsider che si riunirà fra due settimane. Questa nomina prelude a un ulteriore «avanzamento» di Roasio: infatti a luglio si terrà l'assemblea della Finsider per deliberare la sostituzione dell'attuale presidente Alberto Capanna, da tempo scudato. La decisione di nominare Roasio è stata presa da Pietro Sette dopo una giornata consultiva: non sono mancati scontri tra i ministri economici e il presidente della Finsider, ma il presidente dell'Iri Sette, ormai trasformato al carro fanfaniano dopo anni di carriera all'ombra di Aldo Moro, si sente tanto forte e ben protetto da permettersi di imporre un «suo» candidato.

Sembra infatti che De Micheli avesse un suo candidato da contrapporre a Roasio, il presidente dell'Anic Giuseppe Ratti; che lo stesso La Malfa avesse in mente il trasferimento di Ferdinando Palazzo (l'amministratore delegato della Teksid, gruppo Fiat); è singolare il fatto che lo stesso Palazzo stia trattando il passaggio della sua azienda alla Finsider) alla presidenza della Finsider.

Tali voci vengono fatte circolare con malizia in ambienti vicini alla Finsider. Si parla anche di una sollecita visita di Palazzo a La Malfa subito dopo le dimissioni del repubblicano Puri dalla presidenza dell'Irisider. È possibile che abbiano discusso solo dei provvedimenti governativi per la siderurgia, ma forse si è detto qualcosa anche della prossima sostituzione di Capanna.

Così si mormora che il blitz di Sette possa condurre ad un «risarcimento» nei confronti dei socialisti riguardante la presidenza dell'Eni, il cui vice presidente Di Donna, legato ad ambienti socialisti (dopo aver contribuito a eliminare due dei suoi precedenti capi, Egidi e Mazzanti) pare debba sostituire l'affaticato Alberto Grandi alla presidenza dell'ente idrocarburi. Se queste voci corrispondono al vero si è toccato il fondo di un ignobile mercato sulla pelle delle aziende e della cosa pubblica. È sconcertante che i compagni socialisti non si rendano conto di ciò, che il ministro De Michelis — dopo il dibattito tenutosi a Genova nel convegno del Pci sulle partecipazioni statali e le stesse proposizioni interessanti da lui assunte in quella sede — non tragga insegnamenti dalla vicenda della Stet; appena poche settimane orsono egli si impegnò in uno scontro simile con lo stesso interlocutore Pietro Sette. Anche in quella occasione «passò» il candidato dc, il fanfaniano Principe.

«Nella lotta disastrosa per il potere nelle aziende pubbliche trionfano ancora i democristiani — ha dichiarato Borghini —. Ai socialisti e agli altri alleati restano le briciole. Ma non è combattendo su questo terreno che si possono risanare e sviluppare le imprese pubbliche, che gli stessi manager possono assumere il ruolo autonomo di corretti ed efficaci amministratori della cosa pubblica». Ci chiediamo se questo sia il modo in cui Fanfani si propone di cogliere le par contraddittorie indicazioni di Visentini per un governo libero dalle prepotenze delle correnti

Antonio Mereu

Ma all'Alfasud contano gli infortuni e scoprono che sono 3.500 ogni anno

Dal nostro inviato
POMIGLIANO D'ARCO — Anche nella fabbrica «moderna» si può morire per un infortunio sul lavoro. A ricordarlo alle migliaia di lavoratori dell'Alfasud di Pomigliano sono due manifesti a tutto attaccato accanto all'ingresso «2», quello dei dipendenti, in memoria di Aniello Leone, 53 anni, padre di tre figli, rimasto tre giorni parzialmente schiacciato da 50 quintali di lamiera. E i compagni di lavoro di Aniello Leone, quelli del reparto scocca, hanno voglia di parlare di questo incidente. Per questo, per la prima volta nella storia dello stabilimento, ad un cronista è permesso entrare in «occasione» non ufficiali. Ci troviamo così, attorno ad un tavolo, in una stanzetta proprio accanto al reparto, a discutere con gli operai di questo incidente, degli altri, meno gravi, che accadono quotidianamente, di quello che si può e si deve fare per evitare gli infortuni sul lavoro.

C'è chi entra ed esce, in silenzio; chi dice la sua e poi deve andarsene via al posto di lavoro; ci sono i delegati di reparto e semplici operai. «Il problema della sicurezza

del lavoro è sempre esistito, come è sempre esistito — esordisce Franco Lamura del consiglio di fabbrica — anche quello dell'ambiente di lavoro. La morte di Aniello lo ha posto in termini drammatici, ma non bisogna dimenticare che nella «scocca» il rumore arriva a livelli insopportabili e che il 60 per cento degli operai rimane con dei guasti irreparabili all'udito». Un uomo in «tuta blu» interviene: «Il rumore di fondo è di 95 decibel...». E' una cifra enorme!

Devono essere fatti degli interventi, occorre che non si organizzi il lavoro mettendo i rotoli di lamiera uno sull'altro senza imbracciare: non è possibile che le uscite di sicurezza siano bloccate dal materiale; non è possibile che i passaggi siano di soli 70 centimetri... Le denunce di situazioni sopportate ed ormai insopportabili si accalcano, ma non manca l'autocritica. «Finora abbiamo puntato poco sulla lotta per l'ambiente di lavoro nonostante 3.500 piccoli infortuni all'anno...» esordisce un altro operaio.

«Ma occorre dire — lo interrompe un altro — che abbiamo scritto un libro bianco sulla «salute» nella

nostra fabbrica e che il «padrone» cerca di «rompere» il movimento attorno a questi problemi attraverso dei premi in denaro per «coprire» i rischi. È difficile con questa crisi rinunciare a un po' di soldi...». Poi il discorso diventa più pacato. «L'azienda qualcosa lo ha fatto — afferma il compagno Simula — si stanno installando dei pannelli insonorizzanti fra la scocca e gli altri reparti. Tempo fa è stata effettuata una visita da parte dell'Ispettorato del lavoro ai reparti, noi abbiamo sviluppato un'ampia iniziativa sul problema, che poi, via via, si è affievolita. Il problema è proprio di riprenderla, di farla ridiventare viva, perché è la nostra salute, è la nostra vita che ci va di mezzo».

«Si è parlato molto sui giornali dei microscoopi, della microconfittosità, ma è da piccoli infortuni, da piccoli incidenti che nascono anche questi scioperi — afferma il compagno Capuano interrompendo il suo compagno di lavoro —. Il problema reale è di legare queste piccole proteste, di farle diventare una lotta per migliorare l'ambiente di lavoro. Senza lo spontanesimo attuale che si manifesta appena un

infortunio fa traboccare il vaso della sopportazione...». Si afferma che la piccola manifestazione, una volta effettuata da un reparto apposito, ora viene fatta dagli stessi operai, che per questo hanno fatto soltanto un rapido corso. «Ma se c'è qualche guaio più grosso, con la spiccata preparazione che hanno quelli che usano attrezzi pericolosi come possono accorgersene?», si chiedono preoccupati gli operai. «Occorre arrivare a creare un movimento, arrivare ad un confronto generalizzato su questi temi afferma il compagno Lamura — fare un discorso onnicomprensivo, fare un discorso di frammentazione, di «stanchezza», di sfiducia...». «Bisogna anche prepararsi a dei «salti di qualità» sia per l'ambiente, sia per la produzione — interviene di nuovo un delegato —. In tutti i «grandi gruppi auto» si stanno attrezzando in precisione del raddoppio del costo del petrolio, noi siamo ancora fermi. Bisogna uscire dall'impasse, progettare nuove auto e farle in reparti più sicuri».

Vito Faenza

Gli operai Zanussi in piazza contro i licenziamenti

Dal nostro corrispondente
PORDENONE — Ancora una volta nello spazio di pochi giorni, i lavoratori degli stabilimenti pordenonesi del gruppo Zanussi sono scesi in sciopero per riaffermare i contenuti della loro vertenza integrativa. Lunedì scorso avevano dato vita ad una manifestazione con oltre 3 mila persone davanti alla Prefettura di Pordenone per chiedere un incontro con il ministro dell'Industria Pandolfi.

Ieri mattina durante un nuovo sciopero si è un po' fatto il punto di una vertenza che è aperta ormai da sei mesi e che riguarda oltre 32 mila dipendenti in tutto il territorio nazionale. A Pordenone il principale stabilimento e sede del gruppo Zanussi, si sono così riuniti oltre 3 mila lavoratori in un'assemblea che è durata più di due ore.

Sono stati discussi i temi della vertenza, la posizione di netta chiusura della direzione aziendale, il rapporto fra la vertenza e gli organi di informazione di massa, in particolare quelli a diffusione nazionale. Da parte dei lavoratori e dei dirigenti sindacali della FLM locale e nazionale, sono state riaffermate le richieste poste nella piattaforma: risanamento dei punti di crisi, consolidamento della produzione di elettrodomestici, rafforzamento dei settori diversificati.

È stata aspramente criticata la condotta dilatoria del governo, che in pratica elude la richiesta di confronto con il sindacato sulle politiche settoriali. È stata riaffermata la critica al gruppo Zanussi che non consente la ripresa delle trattative interrotte oltre un mese fa.

Una certa critica è stata espressa anche nei confronti della FLM nazionale e della stessa federazione sindacale unitaria, per la loro scarsa presenza in questa vertenza che interessa uno dei principali gruppi industriali del paese. Dalle prime difficoltà poste dall'azienda nella trattativa con il sindacato si è addirittura giunti ora alle minacce di licenziamento.

La Zanussi ha comunicato che vi saranno oltre mille licenziamenti negli stabilimenti Ducati (del gruppo) ed un disimpegno nel settore della elettronica civile se, da parte del governo, non vi saranno specifici finanziamenti. Un atteggiamento ricattatorio che è stato respinto dai lavoratori. Al governo, hanno precisato i rappresentanti della FLM nazionale, vanno chieste invece precise indicazioni di politica industriale; precisi piani di settore per gli elettrodomestici, l'elettronica civile ed i componenti sui quali

La vertenza è aperta ormai da 6 mesi, e riguarda oltre 32 mila dipendenti L'atteggiamento dell'azienda

chiamare la Zanussi ad un preciso confronto. Il governo però ancora oggi non ha saputo dare risposte chiare e proprio perché è stato detto, non ha una politica industriale.

La vertenza naviga perciò in una fase difficile: da parte della direzione aziendale non emergono segnali positivi; da parte del governo si continua a rinviare i problemi.

Si sta rafforzando, però, l'unità fra operai, tecnici e impiegati. Solo qualche settimana fa oltre diecimila lavoratori del gruppo hanno manifestato nel centro di Pordenone. Diffusa è la consapevolezza che la crisi del settore dell'elettronica e degli elettrodomestici sta coinvolgendo un gruppo, quello Zanussi, che fino a qualche tempo fa ne appariva immune. L'estrema razionalizzazione dei processi

Pietro Rosa

produttivi e le manovre finanziarie del gruppo dirigente non possono più coprire gli effetti della crisi che sta investendo in Europa tutte le aziende del settore. Dietro la facciata «sana» di questo gruppo, abilmente divulgata dalla Zanussi attraverso i mass-media, c'è una profonda crisi di strategia industriale. C'è la crisi della Ducati di Bologna, quella delle Smerline di Bassano del Grappa, il continuo ricorso alla cassa integrazione guadagni, il regime dei bassi salari ed ora anche i licenziamenti. Con la loro vertenza i lavoratori vogliono affrontare i problemi del gruppo nel contesto di una politica di piano che coinvolga le aziende italiane nei vari settori produttivi. Nella vertenza vengono indicate le linee di risanamento del gruppo sia per il settore degli elettrodomestici (il principale), che per quelli diversificati e le linee per confermare e rafforzare la diversificazione produttiva di settori industriali che hanno una reale prospettiva di sviluppo.

Una risposta positiva alla crisi che non trova riscontri adeguati nel gruppo dirigente aziendale e nemmeno nel governo. Per ora, dunque, continua una lotta che consolida e rafforza l'unità dei lavoratori.

Pietro Rosa

«Siamo lavoratori e non mercenari del mare»

Manifestazione nazionale dei marittimi ieri a Torre del Greco - Totale chiusura degli armatori privati sul contratto - Confermato lo sciopero dei tranvieri per il 13 - Fermi oggi i tecnici di volo

Dal nostro inviato
TORRE DEL GRECO — «Siamo dei mercenari, basterà offrire qualche lira in più. Alla fine, vedrete, il sindacato lo molleranno. Quella è gente che si vende per poco». Dei marinai — o dei marittimi, con meno poesia — alcuni armatori privati da qualche settimana vanno dicendo in giro proprio questo. Più precisamente, è da quando è cominciata la battaglia per il rinnovo del contratto che voci di questo tipo vengono fatte circolare con sempre maggiore insistenza. «Quelli — va sostenendo addirittura qualche piccolo armatore, proprietario di una o due «carrette del mare» della piattaforma sindacale si disinteressano. Figuratevi che gli importa lavorare tutto l'anno, o in condizioni più sicure o — ancora — vedere applicato lo statuto dei lavoratori. Hanno ragione i nostri amici con più navi: basta tenere duro e mollare qualche soldo in più».

Se è questo quello che frulla nella testa degli armatori, devono essere rimasti assai sorpresi dal fatto che ieri mattina si è discusso per l'intera mattinata. Una saldatura certo dovuta allo spirito della piattaforma contrattuale (che guarda all'occupazione, alla

ROMA — Concluso ieri sera lo sciopero di 24 ore degli equipaggi dei traghetti in servizio da e per le isole, si sta ora completando il programma di lotta dei marittimi con il blocco di tutte le unità dell'armamento privato, ovunque si trovino, per 72 ore. Questa fase di lotta della categoria per il rinnovo del contratto si conclude martedì prossimo. Nuove e più decisive azioni potrebbero essere decise dalla Federazione marinara Cgil, Cisl, Uil se non ci sarà uno sblocco della vertenza.

La prossima settimana potrebbe essere decisiva anche per un'altra vertenza, quella degli autotranvieri, mercoledì giovedì nel corso di un nuovo incontro con i sindacati e con le aziende di trasporto il ministro del Lavoro Focchi dovrebbe esporre, dopo essersi consultato con i suoi colleghi del governo, i termini di una eventuale soluzione del problema. La federazione unitaria di questa categoria ha intanto confermato la richiesta di «un onere medio di 80 mila lire mensili, da ripartire in modo armonico». La categoria scenderà in sciopero per 24 ore venerdì 13. Altre 14 ore di sciopero sono state programmate, in forma articolata, per i giorni successivi.

Oggi si fermano i tecnici di volo. L'Alitalia ha cancellato i voli per la Tunisia, la Svezia, la Danimarca, l'URSS e il Sudan. Regolari — ha annunciato — tutti gli altri

deriva sul piano della continuità del lavoro e, soprattutto, del potere di contrattazione dei lavoratori. E poi, naturalmente, l'applicazione dello statuto dei lavoratori, la riqualificazione della flotta, la fine — in definitiva — di un sistema che continua ad affrontare la coesistenza puntando tutto sul sottosalaro e sullo sfruttamento della manodopera calpestando dignità e diritti dei lavoratori».

Durante la discussione (sono intervenuti tra gli altri Bonanno, per la segreteria della federazione marinara, che ha tenuto la relazione introduttiva, Liverani, della segreteria della federazione unitaria, e Marangoni, segretario generale dell'Unione italiana marittimi) sono stati anche affrontati i temi della sicurezza a bordo

riqualificazione della manodopera, da una maggiore produttività della flotta) ma sicuramente anche derivante dall'importanza decisiva che questo settore ha nell'economia di Torre del Greco. Una città che, recentemente, ha pagato con 6 mila posti di lavoro in meno il processo di ristrutturazione della flotta pubblica.

«La nostra piattaforma — ha detto Quintini Trepiedi, della segreteria nazionale della Filt-Cgil — è duramente contrastata dagli armatori privati, proprio perché pone questioni che vanno ben al di là dell'aumento della paga. Noi chiediamo, per esempio, la stabilità nel rapporto tra il marittimo e l'armatore, visto che oggi esso è inteso come rapporto tra il marinaio ed una nave con tutto quello che ne

deriva sul piano della continuità del lavoro e, soprattutto, del potere di contrattazione dei lavoratori. E poi, naturalmente, l'applicazione dello statuto dei lavoratori, la riqualificazione della flotta, la fine — in definitiva — di un sistema che continua ad affrontare la coesistenza puntando tutto sul sottosalaro e sullo sfruttamento della manodopera calpestando dignità e diritti dei lavoratori».

Durante la discussione (sono intervenuti tra gli altri Bonanno, per la segreteria della federazione marinara, che ha tenuto la relazione introduttiva, Liverani, della segreteria della federazione unitaria, e Marangoni, segretario generale dell'Unione italiana marittimi) sono stati anche affrontati i temi della sicurezza a bordo

Federico Gericmica

FIRENZE - Fortezza da Basso dal 7 al 15 marzo

18' mostra internazionale di caravanning italcaravan '81

caravan - motorcaravan - camper case mobili - tende - accessori

5' turisport

nautica - articoli sportivi

Orario: giorni feriali (escluso sabato) ore 15-23
giorni festivi e sabato ore 10-23