

Confronto tra Lama e Cgil lombarda

Un direttivo unitario il 23 giugno

Annunciata per lunedì una riunione sul dopo-Montecatini - Nel dibattito a Milano una valutazione sostanzialmente positiva delle ipotesi CGIL - Una consultazione che investe l'intera strategia del sindacato - « Il Popolo », Zdanov e Gelli

MILANO — Lungo « faccia a faccia » — una intera giornata — ieri tra Luciano Lama e i dirigenti sindacali della Lombardia. È stata l'occasione per passare in rassegna — nel salone del Pier Lombardo affollatissimo, come nelle grandi occasioni — tutti i mali che affliggono il sindacato. Un appuntamento come altri che si sono svolti o si svolgeranno nei prossimi giorni, in ogni regione d'Italia, all'interno delle singole Confederazioni, per tentare di chiarire la natura dei dissenzi divampati nelle ultime settimane tra CGIL, CISL e UIL, e sfociati, sul punto controverso dell'intervento in materia di costo del lavoro, in proposte diversificate. Una discussione che sfocerà poi, come ha deciso ieri la segreteria lombarda, in un lungo documento (ne diamo notizia a pagina 5) sulla situazione esistente in una riunione del Comitato Direttivo il 23 giugno. E se a quella data non si sarà

raggiunta una intesa, verrà aperta una vera e propria consultazione tra i lavoratori che dovrà concludersi entro la metà di luglio. Nel frattempo, la segreteria unitaria ha deciso un'altra riunione, per lunedì 8 giugno, dedicata questa volta alla vertenza su pensioni e liquidazioni, i contenuti, cioè, della ormai famosa assemblea di cui gli svoltasi a Montecatini.

Il costo del lavoro

L'appuntamento lombardo, il « faccia a faccia » con Lama, ha messo in chiaro una cosa: la proposta della CGIL, relativa agli interventi sul costo del lavoro, scartando una modifica della scala mobile, è bene accolta, anche se non mancano accenti diversi, tra chi la vorrebbe ancora più rigida e chi più aperta a contributi esterni o interni. È stata presente, in tutti gli interventi,

una preoccupazione di fondo: nessuno ha intenzione di gettare a mare il patrimonio di unità e autonomia costruito in questi anni. Ma per difenderlo, si è ripetuto, ci vuole più chiarezza e più democrazia. E c'è stato chi ha tentato una riflessione più di fondo, accennando ad una divisione strategica che ormai sembra percorrere l'intero movimento sindacale, tra chi pensa, confortato da certi avvenimenti come i risultati referendari, ad una possibilità di rilancio del movimento e chi sembra rifugiarsi nell'ideologia del meno peggio, di una pura registrazione degli attuali rapporti di forza, con una rinuncia ad una ipotesi di trasformazione.

E allora la consultazione che alla fine si dovrà fare se permarranno i dissenzi — si è insistito — non potrà limitarsi ad una specie di referendum sulla « scala mobile sì, scala mobile no » (anche se questo

tema non potrà essere certo dimenticato) ma dovrà toccare la proposta complessiva del sindacato oggi, le possibili diverse strategie. Certo l'ora è grave e il sindacato pare come colpito da paralisi. Qualcuno ha ricordato gli scioperi proclamati per l'industria e per il Mezzogiorno, poi ritirati, cancellati.

L'albero del sindacato

Senza davvero il sindacato rischia di venire travolto dalle incertezze sul piano strategico e organizzativo, un albero rinsecchito — per usare un'immagine largamente affiorata

nel dibattito — dove non solo le foglie (i lavoratori), o i rami (i quadri intermedi) o i tronchi (i vertici confederali) vanno in malora, ma anche la terra intorno si inaridisce. E non basterà — come ha suggerito un dirigente dei chimici — un buon conclave per rinverdire l'albero del sindacato. Con grande gioia del Popolo giornale democristiano che ieri denunciava le zampate di Zdanov sul sindacato, accusando la CGIL di non voler fare accordi con il governo e la comunista. Un'alusione alla defunta coalizione Forlani? No. Un governo che, mentre predicava di patto anti-inflazione con relativo raffreddamento della scala mobile, aveva un concreto piano di aumenti tariffari. Ma questi due invece di arzigocciare le influenze di Zdanov perché non sanno fare i conti con le influenze di tal Licio Gelli?

La lotta al caro-vita passa anche per la « trasparenza » dei prezzi (ma non solo)

Un convegno a Roma della Federazione nazionale dei consumatori - Controllo pubblico, blocco, sorveglianza e « accordi di programma » con le aziende

ROMA — Calerà il prezzo dell'olio di oliva, che proprio il mese scorso ha registrato aumenti di 200-250 lire al litro? Così dovrebbe essere, stando alle « leggi di mercato », che tanto spesso vengono invocate per giustificare i continui rincari. Ieri, infatti, l'AIMA ha assegnato quei 330 mila quintali di olio da tempo « ammassati » nei suoi magazzini, che potrebbero avere una « naturale » funzione di calmieramento. Ma sarà così? Il consumatore è perplesso sul miracoloso risultato, ed ha ragione. Ad esempio perché come denunciano le COOP — l'asta è stata riservata a 5 grosse ditte, che hanno ottenuto l'olio a prezzi davvero

« stracciati » (circa 400 lire al chilo in meno delle quotazioni di mercato). Nessuno ci garantisce che le cinque « grandi » trasferiscano al consumo questa occasione d'oro. Ecco un esempio concreto. Ieri stesso, nel salone della Cgil, sindacalisti e cooperatori discutevano — chiamati dalla Federazione nazionale consumatori — di « trasparenza » e « controllo » dei prezzi, facendo una serie di distinzioni. Ci sono casi, come quello dell'olio, in cui la trasparenza nella formazione dei prezzi basta da sé a scorgere i fenomeni speculativi, ed è quindi uno strumento per combattere il caro-vita. Vi sono altri casi, in cui una politica di

ROMA — « Riprendere l'azione di tutti i lavoratori per riaffermare la validità del piano strategico del gruppo Alfa e il conseguente accordo del 4 marzo scorso per lo sviluppo della produzione, della produttività aziendale e della professionalità dei lavoratori con una nuova organizzazione del lavoro basata sui gruppi di produzione; respingere ogni tentativo della direzione di far arretrare i rapporti di confronto fino ad ora instaurati con i lavoratori, che hanno prodotto risultati positivi »: questi i due punti fondamentali del documento approvato dal coordinamento delle sezioni comuniste del gruppo Alfa Romeo, che si è riunito a Roma dopo la richiesta della direzione di un ulteriore periodo di cassa integrazione per lo stabilimento auto di Arese e per quello di veicoli industriali di Pomigliano.

I comunisti dell'Alfa: l'azienda deve rispettare l'accordo

Il documento ricorda i tre punti fondamentali del piano strategico del gruppo presentato da Massacesi e dell'accordo che ne è seguito con la FLM e il consiglio di fabbrica: in primo luogo l'impegno dell'azienda « su un terreno di sviluppo produttivo e occupazionale che consentisse il completo utilizzo degli impianti con una profonda modifica dell'organizzazione del lavoro (gruppi di produzione), il rinnovo della gamma entro tempi stabiliti; la costruzione dello stabilimento AR-NA per la produzione delle vetture con la Nissan; l'attuazione del decentramento produttivo al Sud e infine lo sviluppo delle produzioni diversificate rispetto all'auto; in secondo luogo « l'impegno dei lavoratori e delle loro organizzazioni per un aumento della produttività legato alla nuova organizzazione del lavoro, allo sviluppo della professionalità e ad un utilizzo con-

cordato della mobilità interna; in terzo luogo « l'affermazione di nuovi rapporti tra direzione aziendale e rappresentanze sindacali che consentissero un confronto continuo e una concreta partecipazione di tutti i lavoratori agli obiettivi da conseguire e alla definizione degli strumenti e delle scelte da effettuare ».

Ora — prosegue il documento — « se il nuovo periodo di cassa integrazione non significa ancora (almeno secondo le dichiarazioni aziendali) l'abbandono dell'ipotesi di sviluppo produttivo, è però certo che la rottura dei rapporti sindacali determinati per

unica responsabilità della direzione del personale » rappresenta « un grave e ingiustificato atto di arretramento dei rapporti con i lavoratori che confermano i sospetti e i segnali che da qualche tempo si avevano sia al nord che al sud, di un vero e proprio scontro all'interno del gruppo dirigente aziendale e del tentativo di prevalere di quelle forze che non hanno mai condiviso la nuova strada intrapresa dall'Alfa nel rapporto industriali e operai per un allineamento anche della direzione dell'Alfa sulle posizioni assunte dalla Fiat nei rapporti con i lavoratori ».



ROMA — Operatori della torre di controllo all'aeroporto internazionale di Fiumicino.

L'Olivetti vorrebbe chiudere Marcellise ma gli operai difendono la fabbrica

Dal nostro corrispondente CASERTA — È stato una sorta di avamposto nella battaglia meridionale del movimento operaio e sindacale. Con il trasferimento dal canavese (Trossa) a Marcellise, — avviatosi nel '77 grazie soprattutto alla lotta dei lavoratori del gruppo Olivetti — della produzione ad elevata tecnologia (come le macchine a controllo numerico) il sindacato e le forze di sinistra segnavano un punto al loro attivo. Nel sud si spezzava una produzione strategica per il boom allora preventivato dell'automazione e della « robotizzazione » del ciclo industriale. E si trapiantava così un polmone produttivo che avrebbe potuto dare fiato alla disastrosa economia casertana: con un balzo della professionalità operaia, con l'acquisizione di nuove conoscenze, con il potenziamento di un indotto qualificato e della ricerca. Ora, di fronte ai ricardi che si lamentano — e che fanno pesare serie ipotesi sul buon esito delle operazioni — e al disimpegno che prende piede nei confronti, di questo

pur decisivo settore industriale, tra i « vertici » Olivetti, De Benedetti in testa, il sindacato e le forze politiche hanno ribadito la validità e, quindi, la difesa di questa scelta. E lo hanno fatto in un'affollata conferenza di produzione proprio nella sede dell'Olivetti a Marcellise, 1100 dipendenti circa, che si è svolta ieri mattina e che ha radunato poi in un serrato confronto un vasto arco di forze politiche e sociali: Libertini per il Pci, l'on. Visconti per la Dc, l'on. Catalano per il Dp-Dp, l'on. nazionale, rappresentanze di altre fabbriche, ricercatori dell'università ecc.

« Questa conferenza — ha precisato Sergio Garavini che ha concluso i lavori — è un momento di lotta e di mobilitazione dell'intero movimento operaio sulla scelta della qualificazione dell'apparato produttivo e del mezzogiorno ». Insomma il sindacato non indietreggerà di un centimetro da questo avanzato terreno di confronto e di lotta, anche se non si nasconde dietro il dito e ha ben pre-

sentito i problemi da affrontare. Innanzitutto rendere attivo — con una serie di proposte minuziosamente elencate nella relazione introduttiva — uno stabilimento che produce deficit (si parla di circa 30 miliardi annui) non certo per il « lassismo » dei lavoratori che si sono misurati positivamente, a giudizio universale, con un'impresa di riconversione professionale, ma per la lentezza impressa a questo trasferimento. In cifre negative si sono tramutate, poi, anche la scarsa flessibilità del ciclo produttivo, una rigida organizzazione del lavoro, un processo di formazione professionale non sempre lineare, il mancato sviluppo di indotto e di ricerca nel sud.

Tutti elementi — come ha sottolineato il compagno Libertini — riconducibili ad una condotta a dir poco incerta del gruppo dirigente. « Tanto che si può parlare — ha denunciato molti intervenuti — di una scelta dell'Olivetti che punta tutte le sue chances sulle telecomunicazioni e, quindi, alla marginalizzazione di queste

I controllori di volo scendono in lotta e domenica 14 gli aerei restano a terra

ROMA — Ancora giornate di difficoltà per il trasporto aereo e per i servizi di trasporto fra continenti e isole. Gli scioperi articolati dei piloti aderenti all'Anpac hanno investito ieri i « Boeing 747 » dell'Alitalia in partenza dal territorio nazionale. Nessuna modifica per i voli interni, difficoltà, invece, sulle linee servite da quel tipo di « macchina ». E comunque una fase di agitazione, motivata da inadempimenti contrattuali, che va esaurendosi. Ciò non significa affatto ritorno alla tranquillità. Ci sono ancora aperte tutte le vertenze contrattuali del personale di volo (pilotti tecnici e assistenti) che potrebbero originare nuove azioni di lotta; non è ancora risolta la questione dei turni estivi. C'è infine il grosso problema del servizio di assistenza e controllo del traffico aereo.

Le cose non vanno. C'è addirittura la tendenza ad un costante aggravamento che penalizza l'attività sia delle compagnie nazionali, sia di quelle straniere. Siamo di fronte ad una situazione che afferma una nota della Fit-

Cgil, della Fit-Cisl e della Uigea-Uiil — « che sta pericolosamente sviluppando verso uno stato di irreversibile caos dell'intera struttura tecnico operativa del trasporto aereo in Italia ». I controllori di volo, aderenti ai sindacati unitari, chiedono che siano adottate con urgenza le misure necessarie ad impedire questo progressivo degenerare della situazione. Con questo obiettivo hanno deciso di scendere in lotta proclamando uno sciopero di 24 ore. Lo attueranno nella giornata di domenica 14 scegliendo a senso di moderazione, responsabilità e dovere di cui hanno dato prova fin dall'avvio della smilitarizzazione, una giornata di traffico meno intenso.

Con la stessa fermezza con cui chiedono che il servizio sia messo in condizioni di operare (fra l'altro si sollecita « un energico e serio intervento » del governo, pur dimissionario, per la realizzazione del decreto istitutivo dell'azienda di assistenza Anav, a cominciare dalla « costituzione degli organi di direzione »), i controllori di



L'equipaggiamento delle Renault 18 GTL, GTS e Automatica comprende, fra l'altro: alzacristalli elettrici anteriori, bloccaggio e sbloccaggio elettromagnetico simultaneo delle porte, lavavetri, retrovisore esterno regolabile dall'interno, poggiatesta anteriori regolabili, cinture autoavvolgenti, lunotto termico, cristalli azzurrati, fendinebbia posteriori, orologio al quarzo, predisposizione impianto radio, tergisilento a 2 velocità con lavavetro elettrico, luci di retromarcia, accendisigari, faretto di lettura, moquette sul pavimento, illuminazione bagagliaio.

Professione automobile

Solida, potente, pienamente affidabile. Chilometro dopo chilometro, riconferma le sue grandi qualità. È la Renault 18. Manovrabilità dolce e precisa, prontezza ed elasticità del motore, equilibrio dell'assetto, resistenza degli organi meccanici alle sollecitazioni più impegnative. E consumi sempre contenuti, grazie anche alla quinta marcia, ora di serie anche sulla versione GTL. Arredamento raffinato, perfetta insonorizzazione, finiture ad alto livello, visibilità totale. È un equipaggiamento superiore, esclusivo e totalmente di serie. La Renault 18 è una delle berline più attuali e complete della propria categoria. Renault 18 nelle versioni GTL 1400, GTS 1600 e Automatica 1600. Le Renault sono lubrificate con prodotti

RENAULT 18