

Trieste, colpo di mano Total. Chiude l'Aquila?

Dalla nostra redazione TRIESTE — Assemblea aperta ieri, convocata per domani mattina, alla raffineria Aquila di Trieste per scongiurare la definitiva scomparsa della maggiore realtà industriale privata locale. Nel 1985 la Total decise di chiudere la raffineria Aquila con il licenziamento degli oltre 500 dipendenti, limitandosi a mantenere sul posto solo un deposito costiero con una cinquantina di lavoratori. Dopo un anno e mezzo — perso in discussioni e fumose trattative, finora senza risultato, per la vendita del complesso — la multinazionale francese ha ora comunicato di voler passare domani alla bonifica degli impianti, passo determinante questo per la chiusura definitiva della raffineria, proprio nel giorno di un ennesimo incontro.

A pretesto la società ha preso la cessazione dell'attività, avvenuta il 1° agosto scorso, che — come scritto in un assurdo documento inviato alle autorità — provocherebbe una grave situazione di pericolo che in breve tempo verrebbe inevitabilmente verificata nella raffineria e nelle zone ad essa adiacenti. La cosa — definita vero atto di terrorismo psicologico — è stata contestata sia alla Procura che in Prefettura, dove una delegazione di sindacalisti ed esponenti di forze politiche ha sollecitato un intervento che valga a sospendere la provocatoria iniziativa della multinazionale.

La Total spinge ad insistere perché vuol chiudere senza vendere. La società che ha invitato a partecipare 23 dipendenti che si erano rifiutati di effettuare una prima parziale bonifica — ha proiettato assieme respinto anche la richiesta di anticipare il sussidio ai cassintegrati da tre mesi senza retribuzione. In un anno e mezzo un centinaio di dipendenti abbandonano la raffineria, 330 sono i sospesi, poco più di cento gli addetti ai lavori di sicurezza a manutenzione.

Confermato, lunedì senza treni

«Ma noi scioperiamo anche per la riforma»

L'astensione, decisa da confederali e autonomi, dalle 21 di domenica 26 alle 21 di lunedì - Conferenza-stampa di Cgil-Cisl-Uil

ROMA — Confederali e autonomi insieme per uno sciopero dei ferrovieri che a cavallo tra il 25 aprile ed il 1° maggio non potrà non creare forti disagi ai viaggiatori. E l'autoregolamentazione? Luciano Mancini, segretario generale della Fit Cgil, ieri mattina nel corso di una conferenza stampa unitaria, convocata presso la sede della Uil trasporti (erano presenti anche Giancarlo Aiazzi, segretario nazionale della Uil trasporti e Silvio Saturno, segretario della Fit Cisl), ha tenuto a precisare: «In Italia non esistono le ragioni per arrivare ad uno sciopero di tipo francese. Ma l'ente delle ferrovie non si illuda: l'autoregolamentazione non può diventare una camicia di forza per i lavoratori e le organizzazioni sindacali. E poi le "norme pattizie" del codice prevedono che il ministro convochi le parti. Cosa che non si è ancora degnato di fare. E noi lo invitiamo a farlo al più presto, prima che sopraggiunga l'estate. Sono aperte una serie di vertenze, da quelle degli aeroportuali, a quella degli autotrasportatori e a quelle dei lavoratori del trasporto marittimo minore. Il ministro deve convocare le parti prima che la mancata soluzione di queste vertenze si scarichi sugli utenti.

Una minaccia? — è stato

chiesto nel corso della conferenza stampa. «No — ha risposto Mancini —, lo definirei un richiamo». Ed i rapporti con gli autonomi? «La decisione della Fiasaf — ha risposto il segretario generale della Fit Cgil — di far convergere lo sciopero dei ferrovieri autonomi con il nostro la giudichiamo un atto di civiltà nei confronti degli utenti. Ci troviamo di fronte ad un passaggio delicato, la categoria passa da un rapporto di lavoro regolato all'interno del pubblico impiego ad un altro di carattere privato. Lo sciopero, quindi, non può essere con gli autonomi ma con l'azienda. Con la Fiasaf però ci sono divergenze. La loro piattaforma è diversa da quella dei confederali. Ed al tavolo di trattativa non si può arrivare con due piattaforme. Bisognerà verificare, e questa è un'opinione che non impegna le altre due confederazioni, se le scelte che finora ci hanno avvicinate agli autonomi sono politiche e non contingenti. Occorre verificare, a mio avviso, se ci sono le condizioni per poter creare un unico tavolo di trattativa.

Lo sciopero che inizierà alle 21 di domenica prossima, ha detto a nome delle tre confederazioni Giancarlo Aiazzi, segretario nazionale della Uil trasporti, «va al di là della bat-

taglia per il rinnovo del contratto dei 214.000 ferrovieri italiani. La nostra battaglia è anche e soprattutto per la riforma dell'ente delle Ferrovie dello Stato. O meglio perché la riforma marci lungo i binari che già sono stati tracciati. La realtà è che niente è stato fatto: l'obiettivo è aumentare la produzione. E quindi trasportare più viaggiatori, ma soprattutto maggiori quantità di merci. Ma le Ferrovie dello Stato su questo aspetto continuano ad essere fuori mercato mentre i Tir spadroneggiano. L'unica cosa che l'ente intende fare è trarre dei vantaggi economici riducendo il personale e quindi aumentare ritmi di lavoro già di per sé durissimi.

Dei 214.000 ferrovieri italiani — ha detto Silvio Saturno — ben 9000 sono indonesi e circa settemila tra esodi volontari e pensionamenti se ne andranno nell'estate prossima. L'azienda non ha nulla per rimpiazzarli, mentre i disservizi, come si è verificato anche nei giorni di Pasqua, per gli utenti aumentano sempre più. Chiusura netta anche sulle richieste salariali che peraltro sono inferiori a quelle già ottenute nei contratti dei lavoratori del pubblico impiego: chiediamo 75.000 lire medie di aumento mensile e regime di tre anni.

Paola Sacchi



Binari deserti alle stazioni Termini di Roma durante uno sciopero

«Sinistra '80» Lettere dall'interno della Cgil

ROMA — Una rivista dall'interno della Cgil ma non della Cgil, che propone temi di ricerca tornando al punto di partenza costituito dal lavoro, che raccoglie contributi di dirigenti sindacali al di là della logica delle «componenti» interne, e che guarda oltre la stessa Cgil: alle altre organizzazioni sindacali e soprattutto al mondo della cultura economica. Nasce così, con una formula editoriale molto «povera» ma con ambizioni politiche da non sottovalutare «Lettere - Sinistra '80», con un sottotitolo che recita non casualmente: «Analisi e prospettive del lavoro». Ieri l'hanno presentata nella sede Cgil quanti fanno parte del comitato di direzione: Fausto Bertinotti, Massimo Bordini, Carla Casalini, Marco D'Alberti, Antonio Lettieri (che ne è anche direttore responsabile).

Che cosa accomuna questo gruppo promotore? Una convergenza elementare ma non insignificante — dice Fausto Bertinotti — che abbiamo verificato nella discussione al congresso della Cgil: una comune riflessione sui temi dell'ambiente e sul rifiuto del nucleare, così come sull'esigenza di guardare ai problemi del lavoro lasciandosi alle spalle tutta una cultura industrialista. Lettieri parla di una crisi dell'ottimismo industrialista e tecnologico. E basta guardarsi intorno, in un paese che ha «risanato» la propria economia «ammalando» però tanta parte del proprio corpo con l'aumento della disoccupazione e la crisi dello Stato sociale, per capire il senso di questo punto di vista per una «linea di ricerca» in ambito

sindacale. Ma l'iniziativa, nella Cgil di Pizzinato impegnata a discutere di «rifondazione», assume anche un esplicito valore di segnale politico. È un passo verso il superamento delle componenti? I promotori di «Sinistra '80», ci è parso di capire, affrontano con grande realismo e cautela questo argomento. «È un fatto — dice per esempio Bertinotti — che la rivista aggrega forze diversamente collocate nella Cgil, superando, nella pratica, problemi "di organizzazione". Questo oggi è possibile su obiettivi di ricerca e di confronto anche con l'esterno del sindacato. Può essere un "input" importante. «Anche nella stringatezza e nei toni espliciti degli interventi che pubblichiamo — aggiunge Lettieri — c'è la voglia di superare la pratica dei "monologhi paralleli" che spesso contraddistinguono il nostro linguaggio, per lo più incomprensibile fuori del sindacato. E l'apertura della rivista ai molti contributi: da dirigenti della Cisl come Morese a economisti come Napoleoni, Visco, Leon, a Carla Ravaglio. I temi trattati sono la strategia contrattuale, il dibattito sul nucleare, la politica del lavoro seguita dal governo in questi anni. Per il prossimo numero il terzo contributo, oltre a interventi di Foa, Giovannini, Carniti, Cavazzotti è previsto un «dossier-inchiesta» sui consigli di fabbrica e un confronto proprio sul tema: «Sindacato e rifondazione: superare le componenti».

Alberto Leisa

Contratto e ferrovie efficienti Ecco le richieste

ROMA — Lo sciopero è stato confermato: dalle 21 di domenica 26 aprile alle 21 di lunedì 27 impossibile viaggiare in treno. Il black-out delle ferrovie sarà totale e riguarderà tutto il territorio nazionale. I tre sindacati di categoria aderenti a Cgil-Cisl-Uil hanno spiegato le ragioni della protesta, che coincide con lo sciopero indetto dagli autonomi aderenti alla Fiasaf, ieri mattina nel corso di una conferenza stampa unitaria.

Ecco i motivi dell'agitazione:

Rinnovo del contratto: con la riforma delle ferrovie dello Stato i 214.000 ferrovieri italiani non sono più inquadrati nella categoria del pubblico impiego, ma in una normativa di tipo privato.

Aumenti salariali: la richiesta è di 75.000 lire medie di aumento mensile a regime di tre anni.

Riforma delle Fer: atti concreti perché la riforma diventi operante: programmi, investimenti per aumentare il trasporto delle merci, oggi soppiantato da quello a bordo di mezzi su gomma, e dei passeggeri. Queste le richieste principali al centro della piattaforma di Cgil-Cisl-Uil.

Il rinnovo del contratto: con la riforma delle ferrovie dello Stato i 214.000 ferrovieri italiani non sono più inquadrati nella categoria del pubblico impiego, ma in una normativa di tipo privato.

Aumenti salariali: la richiesta è di 75.000 lire medie di aumento mensile a regime di tre anni.

Riforma delle Fer: atti concreti perché la riforma diventi operante: programmi, investimenti per aumentare il trasporto delle merci, oggi soppiantato da quello a bordo di mezzi su gomma, e dei passeggeri. Queste le richieste principali al centro della piattaforma di Cgil-Cisl-Uil.

E domenica difficile viaggiare anche in aereo

ROMA — Dalla mezzanotte di sabato 25 aprile alle 24 di domenica 26 forti disagi anche per viaggiare in aereo. Lo sciopero, indetto dai tre sindacati di categoria aderenti a Cgil-Cisl-Uil, riguarda i lavoratori dell'aeroporto romano di Fiumicino. I 5.350 dipendenti dello scalo della capitale sono da mesi in trattativa con la società aeroporti di Roma. L'azienda ha però finora fornito risposte giudicate da lavoratori e organizzazioni sindacali del tutto insoddisfacenti. I problemi dell'organizzazione del lavoro sono al centro della giornata di lotta. Lavoratori e organizzazioni sindacali chiedono una ridefinizione dei carichi e dei ritmi di lavoro, degli orari e dei turni di ferie.

Quindi, a meno che non vi siano ripensamenti dell'ultimo momento, domenica prossima sarà assai difficile viaggiare in aereo. E i disagi saranno aggravati dalla paralisi dei treni. Lo sciopero dei dipendenti dell'aeroporto di Fiumicino è stato confermato ieri mattina nel corso della conferenza stampa sulla giornata di lotta dei ferrovieri. Tutto, dunque, lascia prevedere per domenica 26 e lunedì 27 aprile due giornate nere per i trasporti.

ROMA — Dove va la Cisl dei post-Carniti? Lo chiedo ad un pupillo di Pierre, Raffaele Morese, «capo» del metalmeccanici, reduce da un «seminario» a Padova proprio dedicato a quella domanda «dove va la Cisl?». La sua risposta è, come dire, molto calibrata, attenta. Sono passati i tempi dei duri contrasti interni alla Confederazione. «La Cisl — dice — passa l'emergenza, sta ridefinendo se stessa. Deve riuscire a far convivere la concertazione (idea forza dell'era Carniti, ndr e riferita ad accordi triangolari con padroni e governo) con la contrattazione. Il gruppo dirigente ha dimostrato di saper guidare questa fase di transizione, ma sarebbe un errore se mollassse quell'idea di concertazione, come se fosse stata propria di una fase eccezionale. Il rischio sennò è quello della disperazione, di fare anche cose dignitose, come la cancellazione di alcuni tickets sanitari, ma nulla più».

Non vedi il rischio di una specie di cappa grigia oggi sul sindacato, sulla stessa Cisl, malgrado i risultati concreti (il rinnovo dei contratti), malgrado gli sforzi fatti? Tutta colpa del mass media?

«Può esserci questo rischio. Credo però che il gruppo dirigente della Cisl ne esca bene. Certo, o si alza il tono generale, oppure si va ad una cosa che non è più corale. Tutti canteranno, ma

IL SINDACATO ALLA PROVA DEL FUTURO

La guerra della Cisl contro tutti i tabù

Morese: «Siamo poco flessibili e il lavoro cambia in fretta»

«Non credo che il sindacato sia più in crisi rispetto ad altre istituzioni. E ancora una organizzazione diffusa e di massa. È vero: soffre di burocratismo e di sclerosi culturali. Ma il problema sono le idee. Un sindacato con meno funzionari ma senza idee sarà sempre nei guai. Il problema è come ridiventare parte attiva di un cambiamento. E allora bisogna superare qualche tabù».

«Quelli ad esempio che tutto debba essere pubblico. Quello relativo alla possibilità di dar vita a pensioni integrative. Quello di chi resiste ai contratti a part-time, ai contratti a termine, al salario d'ingresso. Io sono per ri-



Raffaele Morese

degli iscritti a Cisl, Cgil, Uil non ha la tessera di partito. La selezione dei gruppi dirigenti, certo anche nella Cisl, non deve avvenire in base alla fedeltà, alla acquiescenza, ma alle capacità, alle competenze. Questa è autonomia».

«Tu come lo vedi quest'ultimo contratto? «Viene fuori un'idea di sindacato più gestionale. Sono stati rafforzati una serie di strumenti bilaterali, composti da rappresentanti dei sindacati e degli imprenditori. Per le innovazioni tecnologiche, per la professionalità, per le donne. C'è una idea di reciproco riconoscimento. Non siamo più, come nel passato, interlocutori casuali. C'è una voglia di stabilità, dopo la fase di emergenza. Anche la contrattazione aziendale che si aprirà non sarà solo conflittuale, tipo

anni 60. Riguarderà molto, sono d'accordo, gli aspetti relativi all'ambiente di lavoro, la salute, la qualità del lavoro, ma conterà molto la capacità di lettura della realtà delle aziende».

Anche Basolino sottolinea la necessità di innovare la contrattazione. Tu aggiungi, sembra, un connotato ideologico. Cogestione?

«No. Se non altro perché c'è un pluralismo sindacale e un capitalismo straccione. Ma col rafforzamento delle relazioni industriali ci sarà maggiore corresponsabilità del governo del salario, dell'orario, delle condizioni di lavoro. E affidarsi alla sola contrattazione aziendale rischia di farci cadere nell'assistenzialismo, rischia di catalogare qui tutte le attese dei lavoratori sulla qualità della vita. Invece io sostengo che bisogna guardare anche fuori della fabbrica. Penso ai servizi, alla sanità, alla scuola. Hanno detto alle assemblee: lo metameccanico sono d'accordo per fare tre turni in fabbrica, lavorare anche la notte, aumentare così l'occupazione, ma perché non si devono fare tre turni negli uffici, per controllare le evasioni all'Irs, per le pratiche fiscali inavase, per fare il Tac? E allora lo Raffaele Morese sono forse di destra perché dico sì alla flessibilità, mentre è di estrema sinistra quello del pubblico impiego che dice di no?».

Bruno Ugolini

C'è troppo zucchero Una nuova tassa Cee?

ROMA — La Cee affoga sotto le scorte di zucchero. Le eccedenze continuano ad aumentare e le sovvenzioni all'esportazione stanno mettendo a dura prova le casse della Comunità. Infatti, i prezzi internazionali sono nettamente inferiori a quelli europei. La differenza in caso di esportazione viene pagata dal bilancio comunitario. Le previsioni a inizio anno erano di 185 milioni di Ecu da destinare a sostegno delle esportazioni ma la produzione è stata tale che tutte le ipotesi di bilancio sono saltate. Del resto, tenere lo zucchero nei depositi invece che esportarlo verrebbe a costare ancora più caro. Di qui l'orientamento della Comunità ad imporre sui produttori una tassa aggiuntiva denominata «contributo speciale». Le produzioni eccedentarie sono condensate soprattutto in Germania e Olanda. L'Italia è un importatore netto.

Iri, quale strategia? Convegno Cgil-Cisl-Uil

ROMA — «La politica industriale dell'Iri» è il tema del convegno organizzato da Cgil-Cisl-Uil per oggi e domani a Roma, presso l'Auditorium del lavoro, in via Rieti. Le confederazioni sindacali chiedono all'Iri di aprire un confronto sulle scelte in atto in materia di sviluppo. Il dibattito inizierà questa mattina alle 9.30 con una relazione di Rino Caviglioli, segretario della Cisl, a nome delle tre confederazioni. Ci sarà poi il dibattito, nel corso del quale è previsto anche un intervento di Pierre Carniti. Domani, giovedì 23 aprile, invece, ci sarà una faccia a faccia sulle proposte del sindacato tra il presidente dell'Iri Romano Prodi, Fausto Bertinotti, segretario della Cgil, Lorenzo Caselli, ordinario di tecnica industriale all'Università di Genova, Andreina Scognamiglio e Paolo Leon.

Dai Concessionari Peugeot Talbot l'usato tuttemarche fa la parte del leone

Fino al 10 Maggio

RATE DA L. 95.000

oppure 1° RATA AL 15 SETTEMBRE '87

oppure FINO A L. 5.000.000 SENZA INTERESSI IN 12 MESI

Inoltre se sceglierete un Diesel garantito "Occasioni del Leone" sconto pari al valore del SUPERBOLLO FINO A FINE ANNO.

Basta un minimo anticipo o la vostra vecchia auto

Salvo approvazione PEUGEOT TALBOT FINANZIARIA

SEMPRE

IL MEGLIO DELL'USATO DI OGNI MARCA. Selezionato con assoluto rigore dai nostri esperti.

54 CONTROLLI. Le nostre auto devono superarli tutti, prima di diventare "Occasioni del Leone".

12 MESI DI GARANZIA. Contro guasti meccanici. E in più: tranno del veicolo, spese di albergo, spese di rientro, recupero dell'auto riparata, vettura in sostituzione.

DAI CONCESSIONARI PEUGEOT TALBOT