

I temi del programma dei comunisti

quantità globali di prodotto lavorato con la creazione di nuove attività con l'intreccio tra trasporti e terziario. Infine vi è un problema di redistribuzione dell'occupazione nei vari comparti in rapporto al mutamento delle funzioni e di accrescimento dei contenuti culturali e professionali che esigono una formazione intensa e un continuo aggiornamento nell'intera vita lavorativa.

I lavoratori devono governare il cambiamento

Su quali basi il movimento dei lavoratori può affrontare questi radicali mutamenti di scenario per governarli e volgerli al progresso? La trasformazione dei ruoli e delle figure professionali ha in sé contenuti immediatamente e direttamente positivi come e facilmente comprensibile perché l'eliminazione o la riduzione della fatica fisica e della noività e la qualificazione sono in se stesse positive. Si tratta di sviluppare una attività contrattuale assai importante e qualificata per far sì che in questa trasformazione siano garantiti i diritti dei lavoratori livelli e retribuzioni corrispondenti alle funzioni i mutamenti avvengano senza rotture traumatiche. Bisogna cioè volere il cambiamento e governarlo anziché subirlo.

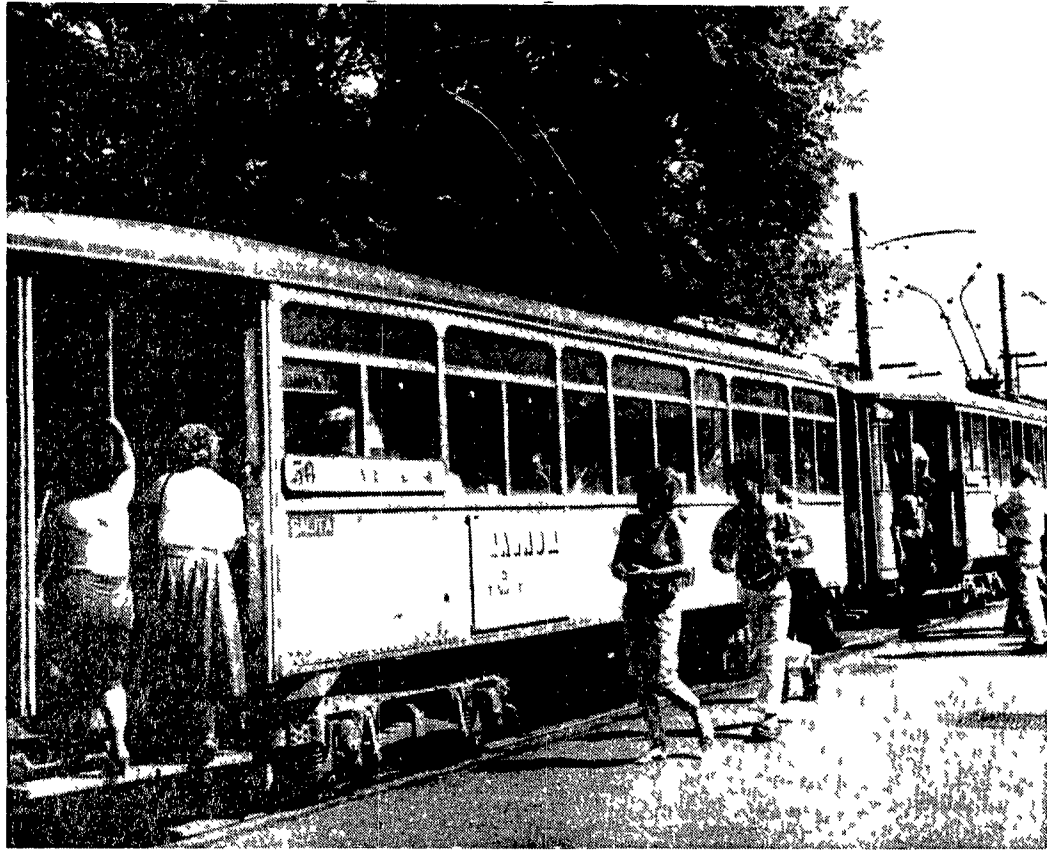
Assai più grave e difficile è la questione dell'occupazione. Essa ha tre risposte strategiche. La prima è nell'aumento del prodotto lavorato che compensa la caduta dell'occupazione per unità di prodotto. La seconda è nella creazione di attività nuove e nell'intreccio di trasporti e terziario. La terza è nella riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario una via per la quale si socializzano gli aumenti di produttività e si difende l'occupazione alla scala dei sistemi (assai più che nella singola azienda).

lavoro che la nostra Conferenza del lavoro dipendente ha richiesto giustamente con tanta forza e un mezzo per governare il progresso e gli incrementi di produttività non uno strumento per fronteggiare le crisi e questa prospettiva non può essere confusa con manifestazioni solidaristiche che hanno altra e minore valenza.

Le tre risposte non sono nuove nella storia moderna. Sono quelle con le quali il grande progresso tecnologico e produttivo degli ultimi due secoli è stato trasformato in progresso sociale attraverso lotte anche molto aspre. La novità e nella estrema accelerazione che si verifica oggi nei tempi dell'innovazione e che richiede una capacità assai maggiore di governo e di programmazione una forte iniziativa dei lavoratori.

Infine sorge un nuovo riferimento obbligato per le retribuzioni la produttività. In un moderno sistema dei trasporti la dinamica salariale e necessariamente vivace e le retribuzioni devono essere adeguata ai nuovi livelli professionali. Ma ciò può avvenire se il salario si aggancia alla produttività anche attraverso una contrattazione fortemente decentrata. Il riferimento al tasso di inflazione perde di significato quando l'inflazione stessa non è a livelli patologici e la base del salario e la produttività.

A questo riguardo è diffuso tra i lavoratori un pesante equivoco che va eliminato. Troppo spesso si vede nell'incremento della produttività solo un equivalente o un effetto dell'aumento dello sfruttamento. Ma questa è la versione che del problema tende a dare il capitale. Già in termini storici e facile constatare che nell'ultimo secolo grandi aumenti di produttività si sono tradotti in una netta riduzione dello sfruttamento (certamente non in modo automatico oggettivo ma attraverso grandi lotte). Gli aumenti di produttività (compensati nella nostra politica modifiche nell'organizzazione del lavoro nel modo di lavorare non una intensificazione della fatica o un allungamento del tempo di lavoro.



Il lavoro nel rapporto diretto con gli utenti

Il lavoro nei trasporti ha un rapporto diretto con gli utenti e coi loro interessi e gli utenti sono nella grande maggioranza lavoratori e pensionati mentre tutti gli utenti sono poi cittadini che hanno diritto ai servizi. Di più si deve dire che l'interesse generale dei lavoratori coincide con il miglioramento e con l'efficienza dei servizi.

Ma il punto nel quale il rapporto tra lavoratori e utenti tende purtroppo a divenire oggettivamente conflittuale riguarda lo sciopero nei trasporti. È una questione alla quale i lavoratori del settore devono guardare con grande attenzione e responsabilità non soltanto per motivi generali sopra indicati ma anche perché alla lunga non si può vincere contro gli utenti isolandosi. E per questa via si determinano anche reazioni sociali e politiche negative che possono condurre, nella storia, a leggi antischiopero e a svolte autontane di destra.

Naturalmente i comunisti difendono il diritto di sciopero. Non esiste un sistema de-

democratico che possa vietare lo sciopero e il divieto dello sciopero produce un inevitabile avvitamento della società verso posizioni autoritarie e antidemocratiche. Non si tratta - ecco un'arma da sottolineare - di accertare una rinuncia alla capacità di lotta e contrattuale dei lavoratori dei trasporti ma di trovare vie e forme con le quali la lotta e la contrattazione siano efficaci, riducano al minimo possibile il danno degli utenti non isolino i lavoratori dei trasporti.

La sola via percorribile in questa direzione è l'autoregolamentazione degli scioperi nei trasporti (ma più in generale nei servizi). L'autoregolamentazione è intesa come una sorta di patto sociale liberamente sottoscritto tra lavoratori dei trasporti e utenti i primi si impegnano a ridurre i disagi i secondi a comprendere le ragioni di chi sciopera.

Per ottenere questi risultati sono necessari nuovi codici di autoregolamentazione che comprendano anche vere e precise norme per le controparti siano approvati dai lavoratori con un referendum e con una maggioranza di almeno due terzi e vengano poi inseriti nei contratti. E questo un vasto processo democratico che esige una vasta battaglia politica una battaglia politica che va condotta insieme contro chi vuole cavalcare la protesta contro gli scioperi per una svolta autoritaria e per un attacco ai lavoratori e contro le

posizioni di chiusura corporativa presenti tra i lavoratori.

Tutto ciò che è stato detto sin qui non può cancellare il fatto che una parte notevole dei disagi degli utenti verificatisi negli ultimi tempi nei trasporti si ricollega ad un tema più generale la crisi di rappresentatività dei sindacati confederali. E questa con-

La crisi di rappresentatività e rilancio del sindacato

Per queste ragioni i comu-

nisti non si sono attestati in questi mesi sulla semplicità condanna dei movimenti di contestazione anche quando essi avevano caratteri corporativi e negativi ma hanno cercato di comprendere le ragioni profonde del successo che essi avevano in certe categorie. Per i comunisti c'è un solo grande sindacato la Cgil ed essi sono impegnati a sostenerlo a difenderlo a rafforzarlo. Però ciò non lo si fa chiudendosi in se stessi ma cercando di comprendere le ragioni del dissenso per superarle.

Appare dunque oggi necessario un grande e forte rilancio della democrazia sindacale secondo le giuste indicazioni che Enrico Berlinguer ha dato con tanta tenacia e passione negli ultimi anni della sua vita. Le strutture del sindacato a ogni livello devono poggiare sul consenso e sulla partecipazione esprimere gli orientamenti dei lavoratori delegati e consigli devono essere rinnovati periodicamente con giusta frequenza ed essere espressione di tutti i lavoratori.

Le decisioni devono essere prese con la massima partecipazione possibile dei lavoratori ai quali spetta giudicare direttamente le piattaforme contrattuali e la conclusione delle vertenze anche con tempestivi referendum. In questo senso i comunisti guardano con grande interesse e impegno alla riforma della Cgil che è stata annunciata e che può pienamente realizzarsi solo con l'impegno di tutti i lavoratori.

Nei trasporti mantenendo in vita e rafforzando l'organizzazione unitaria di tutto il comparto sono necessarie scelte organizzative e politiche che riconquistino il rapporto con lo specifico delle categorie. Più in generale occorre sviluppare una linea rivendicativa che ha il suo centro focale nel rapporto con la produttività temperata da meccanismi che proteggano i valori di una lunga vita di lavoro.

È possibile e necessaria una grande riscossa del sindacato legata al suo rinnovamento. Senza di esso non vi è progresso né per i lavoratori né per il paese.

LIVORNO UNA PORTA SUL MONDO

CILP
COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI LIVORNO

Gli ultimi 5 anni per i porti nazionali hanno costituito un periodo di stagnazione complessiva dei traffici marittimi.

In questo panorama Livorno si è ben difeso ed ha registrato un continuo incremento di movimentazione in tutti i comparti merceologici.

Fiore all'occhiello resta il contenitore. Dal porto di Livorno sono transitati nel 1987 ben 552.000 teus che hanno consolidato il primato dello scalo su tutto il bacino del Mediterraneo con un aumento di oltre il 50% negli ultimi 5 anni presi in esame.

Nello stesso periodo il numero dei viaggiatori in transito ha conosciuto un deciso trend di incremento (+50%) con 850.000 passeggeri sbarcati o imbarcati rispetto ai 562.000 del 1983.

Al di là di questi aspetti parziali - e comunque significativi - c'è da registrare un complessivo sviluppo dell'attività del porto di Livorno che ha

raggiunto 7 milioni e 200mila tonnellate di merci varie movimentate (dal dato sono esclusi gli oli minerali) con un salto del 35% rispetto al 1983.

Il porto sta quindi manifestando tutta la sua vitalità. Questo grazie anche alla presenza di una forte Compagnia Lavoratori Portuali che con dinamismo imprenditoriale e continuo aggiornamento professionale ha dimostrato come l'autogestione quando è capace di sposarsi con la managerialità e le nuove tecnologie e possa garantire risultati di tutto rispetto.

Proprio la CILP infatti è stata la promotrice di quella strategia della polivalenza e flessibilità operativa che ha permesso al porto di adattarsi alle nuove esigenze del traffico marittimo nonostante la latitanza e non addirittura il sabotaggio di tanti ministri che hanno fatto a gara per penalizzare Livorno negando o ritardando ad oltranza finanziamenti ed opere pubbliche fondamentali e riconosciute oggettivamente produttive.

