

Cisl Sul congresso si apre lo scontro

ROMA. Il dibattito interno alla Cisl che avrà il suo sbocco nel prossimo congresso del luglio '89 è ufficialmente aperto. Lo ha fatto, uscendo da un lungo silenzio sulla questione degli assetti interni, lo stesso segretario generale Franco Marini, ovviamente consapevole della pressione alla quale la sua confederazione sarà sottoposta nei prossimi mesi. Due, in sostanza, le sue proposte. È di notevole peso: dal congresso di luglio dovrà innanzitutto uscire una Cisl con un solo segretario generale aggiunto. Attualmente, si ricorderà, la confederazione ha due «vice-segretari», Eraldo Crea e Mario Colombo: un assetto che scaturì dal congresso dell'85 in seguito alle profonde lacerazioni provocate dal passaggio della leadership tra Pierre Carniti e, appunto, Marini. Il «doppio incarico», quindi, rappresentava una sorta di garanzia incrociata tra le due anime storiche della Cisl che si erano date una durissima battaglia, quella di matrice democristiana e quella che si ispira ad una sinistra (prevalentemente cattolica) senza etichette di partito. L'attuale segretario aggiunto Colombo deve garantire il secondo gruppo che si rifà a Pierre Carniti, Eraldo Crea e, vicino a Franco Marini, ed è proprio quest'ultimo - Crea - che Marini ha indicato come l'unico segretario aggiunto da garantire l'uscita dal congresso di luglio. Il ragionamento appare chiaro: la Cisl, dice in sostanza Marini, è sufficientemente matura per superare la fase della rigida contrapposizione tra le sue due componenti. Questa ritrovata unità interna dovrebbe essere il frutto del prossimo congresso, ed il «garante» della nuova fase sarebbe appunto Eraldo Crea.

In questo modo si tornerebbe al rispetto della norma statutaria (che prevede appunto un solo segretario aggiunto) ma soprattutto a Crea spetterebbe il compito di preparare la nuova transizione: il dopo-Marini potrebbe iniziare nel '92, con la candidatura dell'attuale segretario generale alle elezioni politiche. Lo sostituirebbe Crea fino al congresso dell'anno successivo, quando la leadership potrebbe passare a Raffaele Moresse (allievo di Carniti) o a Sergio D'Antoni (democristiano, ex vicedirettore di Marini), con ovvia preferenza per quest'ultimo. Ma il dibattito si annuncia durissimo. Le avvisaglie già ci sono con una dichiarazione dell'escluso Mario Colombo: «Si vuol mettere da parte un pezzo di storia».

Il sindacato contro la privatizzazione delle Fs. Vuole invece unificare in un solo ente le partecipazioni pubbliche. Oggi le scelte del governo

Turtura (Filt Cgil): un'Iri per i trasporti

Oggi il Consiglio dei ministri si pronuncerà sulla bozza definitiva del disegno di legge di riforma delle ferrovie. I sindacati hanno già dichiarato guerra ai propositi del governo di privatizzazione. Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della federazione trasporti Cgil, spiega le ragioni alla base della protesta e illustra le proposte del sindacato per un vero rilancio delle ferrovie pubbliche.

PAOLA SACCHI

ROMA. La frase, detta da un ex «ere» del settore privato al vostro primo incontro con lui, poteva sembrare di circostanza. Ma, fece effetto lo stesso: «Il servizio pubblico non è in contraddizione con l'efficienza». Ora questa assicurazione data i vantaggi qualche giorno fa dal neo-commissario delle Fs, Mario Schimberni, sembra già tramontata. Siete in lotta contro i rischi di privatizzazione. Cosa è successo?

«Nell'incontro con i sindacati il dott. Schimberni ha espresso affermazioni generali apprezzabili sul carattere pubblico delle ferrovie non incompatibile con l'efficienza e sui rapporti sindacali seri e leali. Ma è assai preoccupante il quadro degli orientamenti con i quali il governo indirizza l'attività del nuovo amministratore. Il partito di governo continuano a contrattare i loro rispettivi pesi entro questo strategico servizio pubblico: hanno accantonato la proposta del ministro Santuz di distinguere, negli organismi dell'ente Fs, le funzioni di indirizzo da quelle gestionali e sono in aperto conflitto sui ruoli del futuro presidente e del futuro direttore generale. Neppure davanti a nuovi episodi giudiziari, il governo ha dato direttive sulla trasparenza negli appalti e negli acquisti tecnologici. La legge finanziaria riduce i trasferimenti e gli obblighi di servizio pubblico. Ma l'aspetto più grave, se così si può dire, è che il governo propone lo smembramento della rete e la gestione privata di tratte di linee ferroviarie. Se oggi il Consiglio dei ministri prende questa decisione, si

apre anche un grande problema di metodo, poiché è contro ogni regola che il governo decida una così radicale ristrutturazione senza averla preventivamente confrontata con il sindacato. Basta pensare al caso della siderurgia. Di recente, il governo ha scelto questa strada anticlericistica anche per i servizi marittimi e portuali, ma gli è andata male».

C'è chi fa risalire l'inefficienza delle Ferrovie alla stessa natura pubblica della gestione. Perché la privatizzazione è da respingere?

Noi non siamo ammalati di stalinismo ma, nella gerarchia di valori che deve guidare la presenza dello Stato nella organizzazione sociale, la mobilità delle persone è un diritto di cittadinanza primario. Quanto alla mobilità delle merci, solo ferrovie pubbliche possono risanare la patologia del trasporto italiano che è quasi tutto su gomma, a differenza di quello europeo. La privatizzazione di tratte di linee ferroviarie liquida l'obiettivo fissato dalla programmazione (giugno generale dei trasporti) del riequilibrio tra ferro e gomma, nel senso che la mobilità gomata assorbirebbe le tratte ferroviarie convenienti, e consegna l'intermodalità, la logistica, i sistemi elettronici alla dominanza del trasporto su strada. Questa scelta premerebbe gli interessi occlusi dei gruppi più forti e penalizzerebbe quelli del sistema economico complessivo.

Ma la riforma delle Fs, stabilita dalla legge 210 dell'85, ha fallito...

re formalmente la proprietà del patrimonio cedendo ad altri l'uso, finanziato peraltro dallo Stato. Stato e mercato devono invece trovare le forme d'una positiva e nuova cooperazione. In quest'ottica, è più che maturo il raggruppamento di tutte le numerose presenze pubbliche già esistenti nel trasporto nazionale. Insomma, una sorta di tri dei trasporti.

Cobas, accordi in cui l'azienda va a rilente, una conflittualità a tutto campo. Quello dei rapporti tra il sindacato e l'azienda è un capitolo decisivo. Tiriamo le somme.

Nelle Ferrovie le relazioni sindacali e le condizioni di lavoro sono in profonda crisi. L'ambiguità consociativa e la conflittualità tra le parti offuscano l'autonomia del sindacato, nonché il carattere trasparente e collettivo della contrattazione, la cui centralizzazione di tutte le responsabilità di rappresentanza al vertice è stata imposta dal governo e demotivata dal sistema disciplinari di tipo esecutivo, gerarchico, regolamentare, da criteri di valutazione obsoleto e che marginalizzano le competenze tecniche e le funzioni della dirigenza.

Per superare tutto questo c'è chi propone l'ingresso del sindacato nel consiglio d'amministrazione.

Non è questa la strada. Al di là di valutare questa ipotesi in termini di principio, deve prevalere la ragione politica: questi bassi profili delle relazioni sindacali suggeriscono una rottura. Si può codeterminare davvero solo se si contratta e se si sviluppa un reale controllo sociale ai vari livelli: sui programmi, gli investimenti, gli appalti, l'organizzazione del lavoro; la direzione del personale deve essere una cosa separata. Gli osservatori e i comitati consultivi possono essere di grande ausilio. Insomma, bisogna voltar pagina.



Donatella Turtura

Da questa sera aerei col contagocce

ROMA. A meno che i piloti non si ripensino all'ultimo momento, da questa sera alle 21 per 24 ore paralizzano pressoché totale del traffico aereo. Alcune aperture da parte dell'Alitalia nella tratta per il rinnovo del contratto di lavoro ci sarebbero state, ma le posizioni delle «parti» restano ancora molto distanti. Fino a ieri sera la possibilità di una sospensione dell'agitazione appariva abbastanza remota. L'Alitalia ha già fatto sapere che lo sciopero con tutta probabilità provocherà la soppressione dell'80% dei voli.

Le disgiunti principali si verificano nelle partenze dallo scalo di Fiumicino. Dovrebbero funzionare i collegamenti con le isole e alcuni collegamenti intercontinentali. Sempre oggi i piloti dovranno decidere se confermare o meno le altre agitazioni di due ore al giorno proclamate da domenica 11 al 16 novembre. Ad aggravare la situazione del trasporto aereo ieri è arrivata la conferma da parte dei controllori di volo della lega autonoma Licta degli scioperi decisi dal 14 al 16 novembre. Le agitazioni si svolgeranno ogni giorno dalle 7 alle 20. Ma ormai è praticamente certo che il ministro Santuz ricorrerà al-

la precezione. In una nota la Licta, che raccoglie gran parte dei suoi aderenti al centro di Ciampino, contesta il contratto di lavoro degli uomini-radai raggiunto nel luglio scorso. E seguito recentemente da un accordo per la sua attuazione. La Licta dice che quel contratto, firmato dai sindacati confederali e autonomi, non riconosce la professionalità dei controllori di volo. L'organizzazione però non entra nel merito delle specifiche richieste che fa all'azienda di assistenza al volo con la quale l'altra sera ha interrotto la trattativa.

teri Ion. Michele Ciaradini, coordinatore del Pci per il trasporto aereo, ha chiesto al governo di intervenire «con adeguate misure nelle vertenze aperte nel settore». Il ministro Santuz deve assumersi tutte le sue responsabilità. Deve intervenire sull'Alitalia perché si chiuda il contratto dei piloti scaduto da 14 mesi. «Per le agitazioni di una fazione minoritaria dei controllori di volo - conclude Ciaradini -, che rifiuta il contratto già firmato, il governo esca dall'inerzia e assuma le decisioni che in altre occasioni lo vide meno esitante. Comunque è necessario garantire la mobilità della gente».

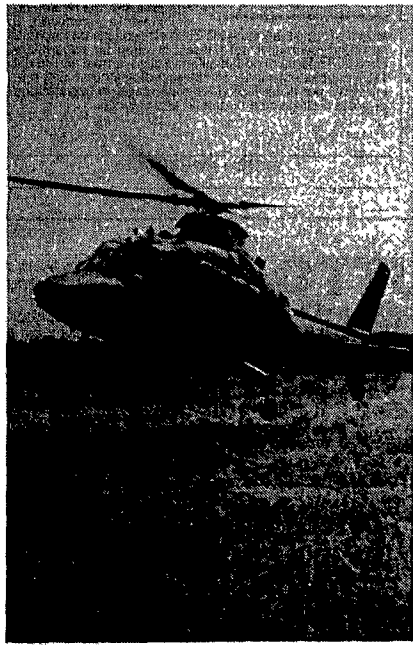
Fiere agroalimentari Da Verona sfida a Parma per la supremazia nel business del cibo

Ora tra le fiere dell'alimentazione è guerra aperta. Ce ne sono una decina in Italia, da Udine alla Sicilia, tra grandi, piccole e medie. La maggior parte vivacchia mettendo in mostra prodotti dell'agroindustria locale, ma soprattutto grazie alla proiezione di qualche uomo politico che anche attraverso le fiere riesce a fare del clientelismo. Solo poche hanno grandi ambizioni.

BRUNO ENRIOTTI

MILANO. L'Italia è certo il paese con i prodotti alimentari migliori e più raffinati: la dieta mediterranea ha dato un nuovo impulso al modo di alimentarsi all'italiana, basato soprattutto su legumi, pastasciutte e risotti, olio d'oliva e vino eppure per gli operatori economici dell'alimentazione i punti di incontro per combinare affari o per scoprire cosa offre di nuovo il mercato sono soltanto due: uno in Germania, l'Anuga di Colonia, e l'altro in Francia, il Sial di Parigi. Due fiere internazionali dell'alimentazione che monopolizzano larga parte del mercato. L'Italia è tagliata fuori. Le sue fiere di prodotti e di macchine destinate all'alimentazione sono ben poca cosa e avevano fino a qualche anno fa un carattere esclusivamente nazionale, se non paesano. Un tentativo di svolta si ebbe con la Fiera di Parma. Erano gli anni in cui i grandi finanziatori italiani scoprirono l'industria alimentare. De Benedetti aveva tentato (invano) di comperare la Sme e ci si rese conto che l'industria alimentare italiana rappresentava un giro di affari di 20.000 miliardi. Si fece strada allora il concetto di «food valley» che aveva per capitale Parma con i suoi 7 milioni di prosciutti all'anno, tre milioni e mezzo di tonnellate di latte destinati al parmigiano-reggiano, le sue grandi industrie alimentari come la Barilla e la Parmalat. Sorse allora Cibus, il salone internazionale dell'alimentazione, che la Fiera di Parma organizzò in collaborazione con la Federmeat, l'associazione di categoria degli industriali del settore. Per Cibus, la Fiera di Parma cambiò persino sede: lasciò il vecchio inse-

diamento nel parco ducale acquistato uno stabilimento dismesso della Salvarani ai margini dell'autostrada. La ristrutturazione costò un patrimonio. Cibus ebbe comunque successo e al successo si aggiunsero le inviti di inizio la lotta per strappare a Parma, giudicata un centro troppo piccolo e troppo periferico per organizzare la principale fiera italiana dell'alimentazione. Fallito questo tentativo, si è fatta sotto Verona che cerca ora di organizzare una Fiera in netta concorrenza con quella di Parma. A Verona, da tempo si tengono rassegne «destinate all'alimentazione, la principale delle quali è certamente il Vinitaly. Accanto a Vinitaly nasce ora Euroalimenta, Fiera internazionale dell'industria alimentare che si apre nel prossimo settembre. Per il presidente della Fiera di Verona, Giuseppe Riccardo Ceni, sarà una iniziativa destinata ad avere grande successo. «Euroalimenta - dice - è la prima grande rassegna nazionale che fornisce una vetrina completa della produzione alimentare: dal prodotto fresco al prodotto trasformato e commercializzato. Questo significa che la produzione agricola industriale e commerciale si presenteranno sulla stessa linea fornendo un quadro completo dell'alimentazione italiana. Come accade in altre grandi rassegne, l'Anuga di Colonia e il Sial di Parigi». Un programma certamente ambizioso che entra decisamente in rotta di collisione con le aspirazioni della Fiera di Parma. Nel nostro paese non c'è certamente posto per due fiere internazionali dell'alimentazione. Una o l'altra sono destinate a soccombere o a ridimensionarsi a piccole fiere incali.



Agusta Contratto in Belgio da 320 miliardi

ROMA. Il gruppo Agusta si è aggiudicato in Belgio una commessa del valore di 320 miliardi di lire per la fornitura di quarantasei elicotteri militari. Dopo sei anni di trattative, oggi il Consiglio dei ministri belga ha infatti approvato la proposta del ministro della Difesa, Guy Coeme, e di quel-

lo per gli affari economici di acquisire, nell'ambito del programma «Aeromobilità 1», gli elicotteri italiani per l'esercito belga. Per questa fornitura erano in gara tutti i costruttori del mondo di elicotteri di questa categoria. Erano rimasti in lizza, negli ultimi mesi, il gruppo Agusta e la francese Aerospatiale. «Aeromobilità 1» è il più importante programma di potenziamento elicotteristico varato in ambito europeo. Il ministro della Difesa Guy Coeme ha detto che l'elicottero Agusta è stato scelto per il suo miglior rapporto qualità-prezzo: «Gli studi hanno dimostrato che, dal punto di vista militare, l'A-109 è il migliore».

CONTRATTARE IN FABBRICA / 3 Come è cambiato in questo arcipelago il rapporto tra sindacato, imprenditori e lavoratori

Emilia, una terra dove «piccolo è bello»?

Modena, cuore della socialdemocrazia europea; Reggio movimentista; Bologna attenta alla collocazione sociale e politica del lavoro. In questo arcipelago di fabbriche i diritti del sindacato non sono stati mai messi in questione anche se il modello emiliano non esiste più. Adesso si tratta di andare avanti, tenendo conto delle esperienze compiute che sono molte e interessanti.

DAL NOSTRO INVITATO
LETIZIA PAOLOZZI

BOLOGNA. Dicono lavoratori (e non operai); consenso (e non conflitto); intesa (e non scontro); integrità (e non malvagità) degli imprenditori; lavoratori extracomunitari (e non nordafricani); studi di caso, per esempio alla Gd di Bologna (e non accordi aziendali).

Così parlano in quell'arcipelago di fabbriche e fabbrichette metalmeccaniche, tessili, chimiche, agroalimentari, artigiane: da duecento a cinquanta dipendenti, dove «piccolo è bello». Bello anche per la contrattazione? Sicuramente ricco di risultati. Accordi già siglati per oltre 65mila dipendenti. «E si sta allargando l'area delle imprese interessate alla contrattazione», annuncia Giordano Giovannini, Fiom regionale. Un uso diffusissimo del referendum (sia in andata sia in ritorno), un ruolo attivo dei consigli di fabbrica anche dei consigli di fabbrica di tipo «formazione e lavoro», nonostante le minacce della Confindustria che ha detto: prendiamo la gente solo se è quando ci serve: della rappresentanza sindacale facciamo volentieri a meno.

Allora proviamo a navigarci in questo arcipelago dove tut-

to viene contratto, persino il processo d'innovazione tecnologica, intervenuta con durezza negli anni Ottanta (nella provincia di Modena 7mila posti in meno). E tutto viene votato, anche gli investimenti alternativi. Ma con l'assunzione di un dato vero: la saturazione del mercato.

A Reggio Emilia, una delle Camere del lavoro più belle d'Italia, tritico di Emilio Tadini, e sperano, un intervento del pittore Valerio Adami, nel 1988 sono oltre trecento gli accordi con salario e orario largamente contrattati.

Per la ceramica trentatré ore nel ciclo continuo; sabato e domenica solo in alcune funzioni (dove non si possono spingere i forni). La Barilla non abita a Reggio.

In questo arcipelago mai messo in discussione il diritto di cittadinanza del sindacato; però problemi acuti ne sorgono a ogni passo. Nel laboratorio della contrattazione la fatica non è scomparsa. Alla Max Mara cortine elevate; a seconda delle necessità di campionato, un ritmo forsennato. Nelle cooperative di insaccati (Acem) si lavora nell'umidità, in mezzo all'acqua oppure dentro le celle frigorifere a 20° e fuori, d'estate, a 30°.

con la Fiat dove ti inchiodano: ti dà sulla base di ciò che ho realizzato. Nessuno nega che debba esistere una redditività dell'impresa. Ma con giudizio. Che il salario non diventi una variabile dipendente dall'utile.

Naturalmente ci sono commentatori alla Pirani (Repubblica) di differente avviso. Secondo loro va esaltata la bellezza di un sindacato che si occupa solo di soldi. Ma il problema è un altro. Per Francesco Garbaldo, segretario regionale Fiom (di cui Felice Mortiloro vede l'ombra ispiratrice e quindi pericolosissima dietro il documento sulle relazioni industriali della Fiom nazionale), il sindacato deve decidere se legarsi a processi redistributivi o puntare su una sua «codeterminazione». Lettura filologica? «La codeterminazione significa determinare assieme mantenendo una forte accentuazione delle reciproche autonomie». Il problema riguarda gli uni e gli altri: noi discutiamo sullo stesso piano.

In un sistema del genere le commissioni bilaterali partecipano contemporaneamente alle scelte dell'azienda e all'innovazione tecnologica. Ecco, le procedure sul contratto preventivo. E i comitati tecnici bilaterali, nuove gambe delle relazioni industriali.

Ma sulle pari opportunità discorso stentato e problemi grossi nei servizi dove il sindacato non riesce a dare coperture o tutela. Quanto all'ambiente, le commissioni bilaterali intervengono sull'inquinamento atmosferico, idrico, sui fanghi, le discariche. Impresa durissima giacché zootecnica

(con una popolazione di 500mila suini) e industria chimica (la ceramica di Sassuolo), rappresentano un concentrato esplosivo.

Comunque a Modena, cuore della socialdemocrazia europea, 300 accordi sono stati firmati unitariamente. Il sindacato conta, fin nelle piccole aziende artigiane, un 15% di iscritti.

A Bologna, in un quadro della struttura industriale che tiene commento Duccio Campagnoli, segretario della Camera del lavoro, non è pensabile quel modello Fiat che vorrebbe rendere il sindacato residuale. Gli imprenditori hanno un problema di consenso: consenso del lavoratore e del sindacato. Segnali di un «bisogno di sindacato» appaiono oggi anche nel terziario o nei fast-food dove hanno imposto lo Statuto dei lavoratori.

(fatto salvo l'accordo Olivetti), il macro finisce per spingere il micro in un angolo.

«Abbiamo puntato sull'organizzazione del lavoro però il nostro patrimonio culturale, politico, si scontra con una cultura di massa che è diversa», è la spiegazione di Riccò. Gap tra sindacato e comune sentire? Bisogna correre ai ripari «con un metodo maiuocci» discutere, riflettere, confrontarsi. Anche perché i rapporti tra sindacati notoriamente si sono aggravati. «Per noi della Cgil il contratto deve essere ratificato dall'assemblea dei lavoratori; alla Cisl decidono i suoi iscritti. Manca l'agibilità di un tempo. Quel tempo in cui il delegato di fabbrica svolgeva una funzione solida per tutti. Ora la capacità di veto dei sindacati più che nei confronti degli imprenditori, viene usata per bloccarsi reciprocamente».

L'opinione degli imprenditori

Certo, il sindacato ha caratteristiche qualitative e quantitative differenti. Nell'arcipelago emiliano conta la tradizione, le mode di pensare della gente. Senno' le organizzazioni del movimento operaio non avrebbero trovato legittimità (in Emilia sono 65mila iscritti alla Fiom; solo nella provincia di Reggio, su 416.000 abitanti, 99mila gli iscritti alla Cgil tra lavoratori attivi e disoccupati), non avrebbero puntato sulle regole, non avrebbero ap-

plicato delle procedure. Anche gli imprenditori sono vincenti, pur passando da affari riformatori a reazioni violente, che la contrattazione sia un fatto positivo. Secondo Garbaldo, difficile pensare di gestire le imprese con «terrore e automazione». Più che scambiarlo, un reciproco tenere conto. «Dalla sua pace la mia dipende», canta Don Ottavio nel Don Giovanni.

Ma le isole dell'arcipelago - Reggio, Modena, Bologna - hanno una vegetazione diversa una dall'altra. Reggio movimentista, più aperta su salario e produttività, guarda agli aspetti della prestazione. Modena, tranquilla, rilassata, ha una sua «anomalia» e si ritiene meno omogenea alla contrattazione nazionale giacché tiene presente la produttività complessiva dell'impresa (la redditività) e la produttività della prestazione lavorativa. Bologna, invece, prende in considerazione specificamente ciò che riesce a controllare.

Anche questo dimostra che il modello emiliano non esiste più e comunque bene per tutta l'Italia. Perciò nessuna idea di autosufficienza. Nella terra dove ognuno coltiva l'idea di costruirsi elementi di certezza attraverso il lavoro, sanno ormai che qualsiasi modello finirebbe per soddisfare solo un narcisismo di provincia. Ma sanno pure che l'Emilia resta un punto alto nelle contraddizioni dello sviluppo capitalistico. E su questo rischiano.

Fine - Le precedenti puntate sono state pubblicate martedì 6 e mercoledì 7 dicembre.