

Un contropiano dei sindacati
A Genova un comitato di donne
Livorno: protesta del sindaco

Prandini insiste a privatizzare: porti bloccati

Da stamane la metà dei portuali italiani, non meno di cinquemila lavoratori inseriti nelle compagnie, possono essere cacciati dal posto di lavoro. Qualsiasi imprenditore, magari arruolando emigrati di colore pagati poche lire e mandati allo sbaraglio, può sostituirsi alle compagnie cui per legge compete la riserva del lavoro in banchina.

PAOLO SALETTI

GENOVA Questo vero e proprio licenziamento collettivo è stato deciso dal ministro della Marina mercantile Giovanni Prandini. Il suo decreto, contro il quale s'erano mobilitati i lavoratori ed i sindacati, è stato pubblicato ieri sulla «Gazzetta Ufficiale» ed è operante anche se emanato in segreto alle più elementari norme del diritto perché una legge, qual è il codice della navigazione che sancisce appunto la riserva di lavoro può essere sbrigliata solo da un'altra legge, discussa ed approvata in Parlamento e non da un atto amministrativo come è appunto un decreto ministeriale.

La risposta dei portuali non s'è fatta attendere: il coordinamento ha deciso di formare oggi per 24 ore tutti i porti italiani. Mercoledì e giovedì si lavorerà solo un turno su tre. Venerdì nuovo blocco totale, sabato un turno, domenica fermi e lunedì un turno. Mentre usciva il decreto i sindacati stavano tenendo una conferenza stampa alla Fiat-Cgil di Roma. Erano presenti Donatella Turcato, Gianni Fusco, Cisl, Claudio Ferrari Uil e Franco Degnano. Ai giornalisti è stato illustrato un dettagliato contropiano dei sindacati per la riforma dei porti in cui vengono affrontate tutte le questioni in gioco dall'organizzazione del lavoro agli organici alle tariffe. In particolare i sindacati propongono che si possa discutere l'ingresso dei privati, ma solo in organismi di coordinamento, chiedendo la garanzia di lavoro continuativo nelle 24 ore, compresi i giorni festivi, chiedono organici integrati dagli occasionali ed una maggiore flessibilità nell'uso della manodopera. Propongono inoltre l'accorpamento delle compagnie più deboli con quelle più forti, la formulazione di una tabella di tariffe nazionali e la mobilità della manodopera nell'arco della durata dell'intero turno di lavoro. «Siamo disponibili alla riforma ma solo attraverso una trattativa» hanno detto i sindacati. Nel bel mezzo del dibattito un gruppo di delegati portuali genovesi, però, ha portato la notizia che Prandini aveva pubblicato il decreto e scelto la guerra ad oltranza. La questione investe adesso direttamente le confederazioni.

Nel frattempo la situazione si fa sempre più tesa in tutti i porti italiani. A La Spezia la polizia è comparsa con camionette in banchina e motoscafi in mare, chiamata dai gestori privati dei terminali. Il sindaco di Livorno, Roberto

Benedetti, ha inviato ai suoi colleghi delle città portuali una lettera per costituire un coordinamento contro le iniziative di Prandini. Ed ora, accanto ai portuali, sono scese anche le donne. A Genova hanno organizzato un loro comitato nazionale che si è riunito per la prima volta ieri.

«La lotta dei portuali è una battaglia per la dignità del lavoro, riguarda tutti anche noi donne e vogliamo farla pesare». Lo ha ricordato ieri Paola Anfosso, una donna di Livorno intervenendo ad una assemblea allittiana e davvero insolita di oltre duecento donne costitutesi in comitato per la difesa dei porti e riuniti nella sala della chiamata a San Benigno.

Ad accogliere le donne con un gran mazzo di fiori è stato il «padrone di casa», il console della compagnia Paride Balini ringraziando dicendo, con semplicità, che quella era la loro casa e ricordando che i portuali sono fermamente decisi a battersi per quella che ritengono una causa di giustizia e di progresso.

Moltissimi gli interventi. «Sono convinta - ha detto Grazia - che quello che fa una donna nessun uomo è capace a farlo, neppure un signor ministro e lo dimostreremo». Rita, presentatasi come «moglie della matricola 8183», ha testimoniato sui pericoli di un ritorno allo sfruttamento più bestiale dei lavoratori quando i portuali fossero cacciati dalle banchine e privati di quei diritti che li fanno uomini e non bestie da soma. Una anziana signora, molto commossa s'è limitata a dire «sono mamma di due portuali e sorella di un terzo. Mia cognata è rimasta sola con una bimba di 18 mesi perché suo marito è morto sul lavoro. Se ci sarà una manifestazione in piazza ci sarò anch'io».

«È una iniziativa senza precedenti - ha commentato Tea Benedetti, consigliere comunale Pci, una donna assai nota in città per essere stata la guida della lunga e vittoriosa lotta delle lavoratrici tessili della Pettinatura Biella. È anche un fatto che commuove - ha aggiunto Tea - perché la dice lunga sulla civiltà dei lavoratori portuali. E lo posso ben dire io, che, nel 1974, venni qui alla chiamata a raccogliere sottoscrizioni in soldi e viveri per garantire alle operai della mia fabbrica la possibilità di lottare per sedici mesi. Senza quella solidarietà non ce l'avremmo fatta. Il minimo che possiamo fare adesso è di schierarci al loro fianco».

Il ministro ha convocato per questo pomeriggio i segretari di Cgil, Cisl, Uil Romiti e Pininfarina

La conclusione dell'indagine: vi saranno risvolti giudiziari? Come ricostruire adesso corrette relazioni industriali?

Fiat, consulto da Formica

I segretari generali delle confederazioni sindacali prima, i vertici Fiat e Confindustria subito dopo sono oggi a colloquio col ministro Formica, che giovedì riferirà alla Camera. Sciopero intanto a Pomigliano di 200 lavoratori della verniciatura, cui si voleva impedire il colloquio con gli ispettori del lavoro. Se dalle indagini emergeranno fatti penalmente rilevanti le denunce alla magistratura saranno automatiche.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO - Passato il primo momento, quello della denuncia all'opinione pubblica e del clamore politico sul «caso Fiat», ora l'attenzione si sposta sulle strade, politiche sindacali, amministrative piuttosto che giudiziarie, che la vicenda è destinata a percorrere nel tempo. Molto si capirà del duplice incontro in programma per oggi pomeriggio al ministero del Lavoro. Formica, che ormai dai suoi ispettori ha ricevuto i primi elementi di valutazione, riceverà alle 17 i segretari generali delle tre confederazioni, Trentin, Marini e Benvenuto, e subito dopo, alle 18, i vertici Fiat e Confindustria, nelle persone di Cesare Romiti e Sergio Pininfarina.

Colloqui tutti politici, più che ulteriori supplementi d'indagine, a giudicare dai tempi ristretti e soprattutto dagli interlocutori, visto che finora, per lo meno da parte del sindacato, la vicenda concreta delle violazioni è stata seguita

dalle organizzazioni di categoria Fiom, Fim e Uil. L'ipotesi è confermata da dichiarazioni provenienti dal ministero stesso, secondo le quali l'intervento seguirà due strade distinte: una, appunto, quella dell'interessamento politico, riservato personalmente al ministro, che per l'appunto giovedì riferirà alla commissione Lavoro della Camera; l'altra, quella dell'iter amministrativo, attraverso l'azione autonoma degli ispettori.

Su entrambi i piani restano diverse questioni da capire: Formica considera compiuto il suo dovere con i rapporti in Parlamento o pensa di sviluppare un suo ruolo di mediazione in una trattativa, da più parti ventilata, per la ricostruzione delle relazioni sindacali in Fiat? E dal canto loro, gli ispettori, manterranno l'indagine su un piano strettamente amministrativo o passeranno atti e notizie in loro possesso alla magistratura? Tutto dipende dalla rilevanza penale dei

materiali raccolti: nel caso questa ci sia, gli ispettori, che svolgono anche la funzione di ufficiali di polizia giudiziaria, sarebbero obbligati a procedere pena l'omissione di atti d'ufficio. Sulla eventualità dell'apertura di una trattativa con la Fiat per il rilancio delle relazioni sindacali in fabbrica resta comunque ferma la posizione del sindacato per cui nulla potrebbe nascere senza un segnale di distensione da parte dell'azienda.

Intanto è tutt'altro che chiuso il fronte della raccolta delle denunce nelle fabbriche: a Pomigliano d'Arco, che con Arese è una delle fonti più generose di informazioni sulle violazioni e le prepotenze della Fiat, ieri alle quattro del pomeriggio i 200 lavoratori della verniciatura hanno dovuto ricorrere allo sciopero, e al blocco della produzione, contro l'ennesima prevaricazione della direzione: agli operai della direzione, con la giustificazione delle esigenze produttive, è stato vietato di recarsi a deporre presso gli ispettori anche singolarmente. Nonostante che, proprio per evitare danni all'azienda, questi ultimi si fossero recati, per gli interrogatori, in un locale attiguo al reparto.

Da notare che stavolta la violazione (le audizioni degli ispettori del Lavoro sono garantite dalla legge) è stata immediatamente registrata dai funzionari interessati.



Nuove denunce a Cassino «Così ci si ammala nella fabbrica-robot» Il Pci dagli operai

Hanno varcato i cancelli del fabbricone di Cassino attesi dall'intero consiglio di fabbrica. Per più di due ore, nel cuore dell'«ultramoderno» stabilimento Fiat, parlamentari e dirigenti comunisti, con Bassolino, hanno ascoltato storie amare di discriminazioni antisindacali, soprusi e ricatti. «Al dossier sul «caso Fiat si aggiungono - ha detto Bassolino - altri due capitoli: i ricatti alle donne e ai giovani neoassunti».

DAL NOSTRO INVIATO ROSELLA RIVERI

CASSINO. L'incontro è avvenuto nella saletta sindacale. Dentro il «gioiello» Fiat di Cassino, nel cuore dello stabilimento superautomatizzato dove un anno fa morì schiacciato da una pressa Antonio Proia, operaio addetto alla manutenzione. Ad accogliere la delegazione del Pci, guidata da Antonio Bassolino, c'era il consiglio di fabbrica al completo. Per ascoltare le ragioni della battaglia in corso, per dire che anche i

l, nei capannoni computerizzati dello stabilimento modello, i diritti dei lavoratori sono quotidianamente calpestati. «Ho subito soprusi come lavoratrice e come delegata Fiom, voglio raccontarvi la mia odissea». Angelina Luburdi, snocciola la sua storia, gli anni duri alla Fiat di Cassino, nella quale entrò nel '79 come operaia addetta alla cabina della verniciatura. Gli scudi sprigionati dalla sostanza che maneggia quotidianamente la inibiscono, si ammala e perde il passaggio di qualifica. Passa alla «stigliatura» a contatto con altri materiali nocivi. Tra i veleni passa la sua prima gravidanza. La seconda invece la trascorre alla «astroferatura», all'assemblaggio dei pezzi che formano la scocca, tra continui malori, svenimenti e minacce d'aborto. Ricorre alla gravidanza a rischio. Poi rientra, dopo il parto e rivive l'angoscia del periodo di allattamento: l'azienda le chiede insistentemente di rinunciare alle due ore di entrata posticipata. Comincia lo stitico delle pressioni per farle decidere l'autolcenzamento in cambio di incassati. «Volevo esser premiata, poco dopo mi ammalai, fui assillata dalle visite fiscali. Dissi che avrei sporto denuncia, loro mi cambiarono ancora una volta di posto. Mi ammalai di nuovo, fui ricoverata per un mese al Forlani».

Le storie si accavallano, tessono la trama inquietante di una fabbrica «moderna» che non esita a fare propri strumenti da primo Novecento. «Anche qui a Cassino c'è repressione - ha detto Pietro Di Carlo, operaio Fiat dal 1973 -, nell'ultima settimana, da quando è scoppiato il «caso Molinaro», gli operai non fanno che avvicinarsi alla bacheca per leggere i ritagli di giornali. Ma per non essere «scoperti» dai capi mettono un collega a tenere d'occhio la situazione. Di Carlo racconta di permessi individuali retribuiti «concessi» solo in cambio di una disponibilità a lavorare il sabato o la domenica; di «fiducie» ricevute mentre parlava al megafono in occasione di uno sciopero, di «ore di multa» (lavorate e non tribuite) per gli attivisti sindacali sor-

presi a megalonare. «I giovani, più di mille, assunti con il contratto di formazione lavoro, non hanno nessun diritto. Per loro - racconta Loreto Di Carlo - il ricatto è una realtà quotidiana». Su mille, nessuno è iscritto al sindacato, anzi, dicono i delegati Fiom, il primo impatto con la fabbrica e i capi è proprio il consiglio di fabbrica al completo. Per ascoltare le ragioni della battaglia in corso, per dire che anche i

l, nei capannoni computerizzati dello stabilimento modello, i diritti dei lavoratori sono quotidianamente calpestati. «Ho subito soprusi come lavoratrice e come delegata Fiom, voglio raccontarvi la mia odissea». Angelina Luburdi, snocciola la sua storia, gli anni duri alla Fiat di Cassino, nella quale entrò nel '79 come operaia addetta alla cabina della verniciatura. Gli scudi sprigionati dalla sostanza che maneggia quotidianamente la inibiscono, si ammala e perde il passaggio di qualifica. Passa alla «stigliatura» a contatto con altri materiali nocivi. Tra i veleni passa la sua prima gravidanza. La seconda invece la trascorre alla «astroferatura», all'assemblaggio dei pezzi che formano la scocca, tra continui malori, svenimenti e minacce d'aborto. Ricorre alla gravidanza a rischio. Poi rientra, dopo il parto e rivive l'angoscia del periodo di allattamento: l'azienda le chiede insistentemente di rinunciare alle due ore di entrata posticipata. Comincia lo stitico delle pressioni per farle decidere l'autolcenzamento in cambio di incassati. «Volevo esser premiata, poco dopo mi ammalai, fui assillata dalle visite fiscali. Dissi che avrei sporto denuncia, loro mi cambiarono ancora una volta di posto. Mi ammalai di nuovo, fui ricoverata per un mese al Forlani».

Le storie si accavallano, tessono la trama inquietante di una fabbrica «moderna» che non esita a fare propri strumenti da primo Novecento. «Anche qui a Cassino c'è repressione - ha detto Pietro Di Carlo, operaio Fiat dal 1973 -, nell'ultima settimana, da quando è scoppiato il «caso Molinaro», gli operai non fanno che avvicinarsi alla bacheca per leggere i ritagli di giornali. Ma per non essere «scoperti» dai capi mettono un collega a tenere d'occhio la situazione. Di Carlo racconta di permessi individuali retribuiti «concessi» solo in cambio di una disponibilità a lavorare il sabato o la domenica; di «fiducie» ricevute mentre parlava al megafono in occasione di uno sciopero, di «ore di multa» (lavorate e non tribuite) per gli attivisti sindacali sor-

Riunione fume della segreteria nazionale della Fiom Vano tentativo di sanare i contrasti sulla vertenza

Bolaffi: non seguo più la Fiat

Guido Bolaffi, il segretario della Fiom incaricato di seguire il settore auto, si è dimesso ieri sera a seguito di una riunione della segreteria dedicata alla conduzione della vicenda Fiat. Sotto accusa, da una parte della Fiom, per l'approccio tiepido durante la vertenza estiva e per atteggiamenti «personalistici», Bolaffi non ha accolto la proposta di gestione collegiale.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO - La pentola della Fiom borbottava minacciosamente da mesi. È scoppiata proprio adesso, nel pieno del confronto strategico con la Fiat, nel mezzo di un'offensiva favoreggiata e attesa per dieci anni. A chiedere un provvedimento più netto, la gestione diretta del settore auto in capo ai due segretari generali, erano stati, già settimana scorsa, diversi dirigenti, a nome peraltro delle varie componenti, da quella socialista alla cosiddetta terza componente. Ma le critiche venivano anche, e forse le più dure, da parte comunista. All'ultimo Airoldi e la segreteria hanno tentato di ricomporre, proprio nel notte della delicatezza del momento, ma Bolaffi ha lasciato la riunione e poco dopo ha emesso il comunicato di di-

missioni dall'incarico. Le difficoltà e le incomprensioni erano cominciate ben prima dell'esplosione ufficiale del contrasto durante l'estate, quando la delegazione Fiom fece ritirare Bolaffi al momento della firma dell'accordo con la Fiat. In realtà sin dalla discussione interna sulla piattaforma da presentare alla Fiat la Fiom aveva accumulato tensioni tra chi voleva rivendicazioni più «pesanti» e chi privilegiava la tenuta con Fim e Uil, assai tiepide nel chiedere. Tensioni tra piemontesi e stabilimenti tradizionali della Fiat da una parte e «nuovi arrivati» come gli allisti, e in generale la Fiom lombarda dall'altra. Anche qui si contrapponevano rivendicazioni diverse: la mensa fresca o i carichi di lavoro? Ma soprattutto i metodi: contrattazione centralizzata o confronto negli stabilimenti? Dunque Bolaffi si era, fin dal principio, mosso su una linea di rasoio, stretto tra differenze oggettive e di linea nella Fiom, in duro contrasto comunque con le spinte che gli venivano dalle altre confederazioni. Aveva deciso di privilegiare due elementi che considerava centrali: le rivendica-

zioni anche-moderate, ma essenziali, delle fabbriche torinesi, e il dialogo con Fim e Uil. Da qui la difficoltà estrema della sua posizione nel momento in cui, posta di fronte all'abbandono della piattaforma confederale e all'ultimatum di accettare la controproposta secca della Fiat, subito sposata da Fim e Uil, la Fiom aveva detto no. Bolaffi, pur eseguendo la decisione, era stato criticato per essersi spinto troppo avanti, e troppo da solo.

La cosa era rimbombata sulle pagine dei giornali, e persino dall'allora segretario generale della Cgil Pizzinato erano venute delle osservazioni. Il tutto si è riflesso subito dopo nel rovente dibattito sulla crisi della Cgil, questa volta con Bolaffi a chiedere, dalle pagine dei giornali, il congresso anticipato della confederazione e il rinnovamento della segreteria. In tutta la vicenda Fiat comunque Bolaffi non aveva mai rinunciato a sostenere pubblicamente il suo punto di vista personale, criticando nella Fiom atteggiamenti che giudicava conservatori e arretrati, ottenendo anche appoggio e consensi nella

componente socialista. Che però ieri, per bocca dell'aggiunto Fiom Cerfeda, si è espressa criticamente nei suoi confronti. Da ultimo, l'accusa affiora da una dichiarazione del segretario Fiom Cremaschi, a Bolaffi si è imputato un eccessivo ritardo della Fiom nazionale nella vicenda della democrazia negli stabilimenti Fiat.

Che accadrà ora? Apprese le dimissioni la segreteria nazionale della Fiom ha reagito con un comunicato dove si parla di errore del compagno Bolaffi, e gli si chiede comunque di restare in segreteria. «Lo ritengo un errore appunto - ha commentato poi all'Unità il segretario generale Airoldi - quindi chiediamo a tutti, a cominciare da Bolaffi, una modifica degli atteggiamenti che hanno portato all'errore. Lavorerò per il ritiro delle sue dimissioni dall'incarico, e mi muoverò per chiedere all'intera segreteria di respingerle. Non sono una scelta giusta, i nostri militanti, in questo momento, di fronte alla Fiat, non comprenderebbero gesti non unitari al nostro interno». Dunque un'ultima speranza di ricucitura.

GENNAIO '89: FIAT VI OFFRE LE CHIAVI DELLA CITTÀ!



FINO AL 35% DI RISPARMIO SUGLI INTERESSI RATEALI FIATSAVA

Gennaio. La vita riparte a pieni giri. Fino al 31 infatti **126, Panda e Uno** offrono un risparmio fino al 35% sull'ammontare degli interessi rateali FiatSava. Un esempio? Acquistando la Uno 60 SL 5 porte con rateazioni a 48 mesi, verserete in contanti solo Iva e messa in strada. Il resto lo pagherete in 47 rate mensili da L. 329.000 caduna, risparmiando L. 2.054.000. Con rateazione a 36 mesi (30% di riduzione interessi) il risparmio è di L. 1.295.000. Con rateazione a 24 mesi (25% di riduzione interessi) è di L. 709.000. Preferite Panda e Uno diesel? Avrete in più il superbollo per un anno, grazie a una riduzione sul prezzo di listino chiavi in mano pari al suo valore. Informatevi presso Concessionarie e Succursali Fiat.

FIATSAVA L'offerta è valida su tutte le 126, Panda e Uno disponibili per pronta consegna e non cumulabile con altre iniziative in corso. E' valida sino al 31/1/89 in base ai prezzi e ai tassi in vigore al 16/1/89. Per le formule Sava occorre essere in possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesti.

SUPERBOLLO PER UN ANNO COMPRESO NEL PREZZO