Leggi e contratti

filo diretto con i lavoratori

Controlli ispettivi nelle assenze per malattia

Cari compagni,

sono un componente il Consiglio di fabbrica della Sidermontaggi S.p.A del gruppo Finsider, operante nel IV centro siderurgico a Taranto e vi pongo i seguenti quesiti che sono oggetto di controversia con la azienda:

1) L'azienda, entro quanti giorni può mandare il controllo medico fiscale a casa del lavoratore?

2) L'azienda sostiene che può inviare il controllo entro lo stesso giorno, cioè il 1° giorno, e a sostegno della sua tesi richiama una sentenza della Pretura di Taranto per una controversia tra la direzione Italsider e un lavoratore, sentenza favorevole all'azienda.

Noi sosteniamo che il lavoratore è tenuto a giustificare la sua assenza dando comunicazione all'azienda entro il 2° giorno e se trattasi di malattia il lavoratore deve far pervenire entro il 3° giorno il certificato medico; e che l'azienda può effettuare il controllo fiscale dopo il 2° giorno

Gradiremmo una vostra risposta argomentata in merito indicandoci anche se a vostra conoscenza vi sono altri giudizi in merito della magistratura.

ANGELO RESTA
(Taranto)

La questione proposta è essenzialmente questa: se l'azienda possa richiedere all'INAM (e l'INAM eseguire) visita ispettiva per il solo fatto che il dipendente è materialmente assente dal posto di lavoro, ancor prima che il lavoratore abbia comunicato la ragione della sua assenza. Occorre tener presente che quando l'assenza è dovuta a malattia, il lavoratore deve darne comunicazione all'azienda entro un breve termine che di solito è di due giorni, ed inviare il certificato medico entro il terzo giorno. Di fatto è più volte accaduto che fin dai primi momenti dell'assenza, l'azienda abbia richiesto il controllo all'INAM e che questo l'abbia disposto, pur non conoscendosi dall'una e dall'altro se l'assenza era dovuta a malattia.

Non esitiamo a dire che, da un punto di vista strettamente giuridico, questa prassi viola il sistema in proposito disposto dall'articolo 5 dello Statuto dei lavoratori: appunto perchè questa norma si riferisce ai controlli sulle «assenze per infermità», e ciò vuol chiaramente dire che a controlli non si può procedere se non dopo che l'assenza è stata qualificata appunto come dovuta ad infermità. Il discorso, come i lavoratori ben sanno, tocca uno degli aspetti più delicati del problema dell'assenteismo, anche perchè il meccanismo previsto dall'articolo 5 dello Statuto dei lavoratori potrebbe rendere difficoltoso l'accertamento delle malattie di breve durata, ovvero il cosiddetto micro-assenteismo: per esempio il lavoratore che sia stato assente per un solo giorno, potrebbe ripresentarsi al lavoro il giorno successivo con un certificato medico che giustifica l'assenza, e senza che la azienda abbia potuto effettuare un controllo preventivo.

Tuttavia, a parte il fatto che si tratta pur sempre di casi limite, nulla esclude che l'azienda possa chiedere allo INAM un controllo successivo i cui risultati possono essere ugualmente utili; senza poi dimenticare che in non poche aziende è diffusa la prassi di non richiedere neanche certificati per l'assenza di un solo giorno. Nel caso invece ordinario, cioè di assenze di più lunga durata, il meccanismo dell'articolo 5 dello Statuto è perfettamente compatibile con il sistema contrattuale, *e quindi ribadiamo che il controllo non può essere imposto se non dopo la comunicazione della malattia:* un accenno in questo senso si trova tra l'altro nella sentenza della Corte costituzionale 5 febbraio 1975 n. 23, ove si è affermato che la denunzia dello stato di infermità è il presupposto del controllo cui il lavoratore ha dato volontariamente causa.

D'altra parte questa materia, che nel recente passato ha costituito un momento di acuta e talvolta pretestuosa polemica da parte padronale, sta trovando un punto di componimento e di equilibrio a mezzo di un accordo politico-sindacale di data recente, che ha ben precisato nelle sue linee generali i reciproci diritti e doveri: con la previsione, contenuta nell'accordo Confindustria-sindacati del 31 gennaio 1977, di fasce orarie durante le quali il lavoratore ammalato deve tenersi a disposizione per possibili controlli ispettivi, è riaffermato certamente il diritto del datore di lavoro di effettuare il controllo stesso, ma altresì è sancito che esso deve svolgersi con modalità non improntate a sospetto o a spirito punitivo. Si tratterà infatti di controlli programmati e diretti ad accertare lo stato di malattia, e non — come purtroppo ora spesso avviene — di controlli a sorpresa, che per solito mettono il lavoratore in gravi difficoltà e tensione, per le gravi conseguenze che una parte, poco accorta, della giurisprudenza, ha fatto talvolta discendere dal fatto che il dipendente non sia trovato a domicilio dal medico ispettivo.

La massa vestiario non è retribuzione

Cari compagni,

chi vi scrive sono i salariati del Comune di Torrita di Siena, che intendono sottoporvi il seguente quesito. L'Amministrazione comunale effettua le trattenute previdenziali e fiscali sulla massa vestiario che l'Amministrazione stessa gratuitamente ci fornisce. Noi contestiamo queste trattenute, perchè è l'unico Comune della nostra provincia, compresa la stessa Amministrazione provinciale, che effettua tali trattenute. Essendoci informati da varie parti, compreso gli stessi sindacati, e non avendo saputo con precisione se è giusto o meno subire tali trattenute, ci rivolgiamo a codesta rubrica per avere, possibilmente, una risposta chiara e precisa. (Alla presente alleghiamo copia del regolamento vigente nel Comune a riguardo della massa vestiario).

ATHOS CIVITELLI
(per i salariati del Comune di Torrita di Siena)

Per rispondere al tuo quesito è necessario fare riferimento all'art. 12 della legge 30 aprile 1969 n. 153 che ha provveduto alla revisione degli ordinamenti pensionistici e contiene norme in materia di sicurezza sociale.

A modifica della normativa precedente, che era maggiormente suscettibile di controversie sulla indicazione degli elementi retributivi soggetti ai contributi previdenziali, poichè si faceva riferimento ad una casistica, e questa necessariamente non era completa su tutte le voci possibili, il legislatore del 1969 formula un concetto di retribuzione che è il più largo possibile, comprendendovi «*tutto ciò che il lavoratore riceve dal datore di lavoro in denaro o in natura, al lordo di qualsiasi ritenuta, in dipendenza del rapporto di lavoro*» e stabilisce che quanto sopra è soggetto a contributo. Seguono a tale vostra formulazione poche esclusioni di voci non soggette a imposizione, ma queste sono tassative e non riguardano il nostro caso.

Ora le trattenute previdenziali e fiscali effettuate dalla tua amministrazione sulla massa vestiario presupporrebbero che questa rientri nella retribuzione. Per quanto lato sia il concetto fornitone dal citato art. 12, la massa vestiario non può certo considerarsi retribuzione in natura, come d'altronde non è considerata retribuzione l'indennità di vestiario nel caso in cui questa sia versata (Palermo, *Dizionario giuridico del lavoro*, Piacenza 1957 p. 1234).

Il vestiario e l'indennità sostitutiva, non sono forniti come compenso, manca loro il requisito della *corrispettività* tra il lavoro e la prestazione del datore di lavoro, corrispettività che è requisito essenziale perchè possa parlarsi di retribuzione.

Se si legga il regolamento del Comune di Torrita si vede come la massa vestiario comporti piuttosto *doveri* che diritti per i dipendenti: esso deve essere mantenuto in perfetto ordine (art. 3); se subisce un eccessivo logoramento il lavoratore è suscettibile di addebito (art. 9).

Si vede chiaramente come questa fornitura gratuita non è fatta nell'interesse del dipendente e per compensare anche solo in parte il suo lavoro, ma per l'interesse della Amministrazione ad uniformare le divise dei vigili urbani, dei cantonieri, dei netturbini, dei custodi delle scuole, tant'è che queste devono essere indossate solo in servizio (articolo 4 regolamento citato), e se così è la massa vestiario non può esser considerata elemento soggetto a contributo.

A titolo di curiosità ti riferiamo che lo stesso INPS non opera la trattenuta per tale voce ai propri dipendenti, quando fornisce ad essi le divise.

Questa rubrica è curata da un gruppo di esperti: Guglielmo Simoneschi, giudice, cui è affidato anche il coordinamento; Pier Giovanni Alleva, avvocato CdL di Bologna, docente universitario; Giuseppe Borrè, giudice; Nino Raffone, avvocato CdL Torino; Salvatore Senese, giudice; Gaetano Volpe, avvocato CdL di Bari. Alla rubrica odierna ha anche collaborato il prof. Federico Pochini Fredianì dell'Università di Bologna.

GENOVA — Una veduta del Porto Vecchio con i quartieri occidentali della città.

Inadempienze politiche e ritardi tecnologici nella crisi del maggiore scalo italiano

Come risanare il porto di Genova

Il prevalere di una logica corporativa e settoriale nell'imprenditoria pubblica e privata ha determinato strozzature, bassa produttività e costi elevati - La necessità di una programmazione del lavoro portuale e l'accordo CAP-sindacati - Il giudizio dei comunisti

DALL'INVIATO

GENOVA — Da tempo il porto di Genova — principale industria del capoluogo ligure e maggiore scalo italiano — è sotto osservazione. Occhi attenti scrutano i segni di un malessere che preoccupa e dev'essere prontamente fronteggiato. Genova non ha avuto parte nell'aumento di traffico del 10-12 per cento che si è registrato lo scorso anno sul piano nazionale. Nel settore dei traffici tradizionali, quello delle merci a colli e a numero (che danno il maggior impiego di manodopera), c'è stata anzi una caduta netta, con un recupero solo parziale nel campo dei *containers* e dei traghetti. Accade che altri scali siano preferiti anche se notevolmente più distanti.

Perché? Le diagnosi sono sostanzialmente convergenti, tecnici e politici mettono l'accento su una serie di fattori che confluiscono nel determinare bassa produttività e costi portuali elevati. I comunisti stanno lavorando da tempo attorno a queste questioni, le hanno analizzate nelle conferenze di produzione, ne discutono coi diversi soggetti dell'attività portuale. Il discorso è complesso perché chiama in causa i ritardi e le incongruenze della politica portuale condotta per tanti anni dai nostri governi, perché sul porto s'innesta un groviglio di interessi difficili da districare, perché le nuove tecnologie avanzanti impongono tempestività e chiarezza nelle scelte, perché c'è il rischio di chiusure particolaristiche.

Il compagno Lovrano Bisso, segretario della Federazione provinciale del PCI, parte da un'indicazione di metodo: «La giusta rotta nel coacervo dei problemi si può trovarla solo se prevalgono i temi generali. Il porto di Genova è oggi di fronte a una grande occasione. Sul Mediterraneo si affacciano con possibilità nuove, che mai avevano avuto, i Paesi produttori di petrolio, ricchi e incamminati verso le vie dello sviluppo. E il nostro scalo marittimo rappresenta potenzialmente per essi la grande porta aperta sull'Europa meridionale. Ecco la dimensione nella quale occorre sapersi realisticamente collocare. Se manca questo respiro politico nel vedere i problemi del porto, c'è pericolo di andare incontro a una conflittualità incontrollata e allo sfascio. Noi dobbiamo invece saper guidare una lotta che derivi da una spinta di rinnovamento e guardi a una prospettiva di trasformazione».

Il confronto portato avanti a tutti i livelli e col massimo impegno ha fatto emergere una serie di nodi. Il fondale su cui si svolge il dibattito è dato dalla dissennatezza di una politica che non ha mai saputo scegliere e privilegiare i porti essenziali per lo sviluppo nazionale. La grande industria ha chiesto soldi, ma non ha indicato le opzioni che erano indispensabili per una crescita sicura, non ha saputo essere classe dirigente. Gli armatori non hanno mai affrontato il problema portuale con una visione generale, si sono limitati ad esigere le autonomie funzionali e l'attracco preferenziale. E l'Italsider ha «ragionato» restando ferma al proprio «particulare», si è costruita la propria banchina senza porsi i quesiti di una espansione complessiva del porto. E' la vecchia logica corporativa che per tanti anni ha caratterizzato la politica di una certa classe industriale ed è stata la matrice di una molteplicità di altre spinte corporative.

In questi peccati originali si trova la radice delle strozzature di cui soffre lo scalo genovese. Le aree attuali sono insufficienti e questa insufficienza è la causa di diseconomie macroscopiche che incidono sugli alti costi (determinati anche dal fatto che il maggiore porto italiano deve mantenere costantemente funzionante una struttura assai diversificata, che sia in grado di recepire in qualsiasi momento i più vari tipi di merce). Accade spesso che i *containers* si dirigano altrove perché a Genova non c'è spazio per manipolarli. E accade che le infrastrutture che devono servire il porto, per esempio le ferrovie, non sono in grado di smaltire le merci con tempestività. Così le aree restano ingorgate, viene a mancare la certezza che l'utenza legittimamente reclama nel prevedere i giorni di ormeggio della nave.

C'è il problema delle tecnologie che vengono impiegate. Lo scalo di Genova alterna luci ed ombre, attrezzature tra le più sofisticate e macchine che hanno fatto il loro tempo. Complessivamente non si può dire che disponga dei mezzi su cui dovrebbe poter contare un porto di tale importanza. E anche qui torna sul tappeto la questione degli investimenti, alla quale non ha saputo dare risposte adeguate la lacunosa e incerta politica nazionale dei porti.

Dunque: sviluppo delle aree portuali (eventualmente anche con l'utilizzo, in via transitoria e non alternativa allo scalo di Voltri, di spazi esterni alla cinta del porto); miglioramento delle infrastrutture; avanzamento tecnologico e investimenti che, date le dimensioni dell'intervento, devono essere pubblici e privati (a condizione, come è ovvio, che l'investimento privato, fatta salva la sua remunerazione, non intacchi il carattere pubblico del servizio). Accanto a questi punti, quello di una nuova organizzazione dei servizi portuali, di cui parleremo tra un istante. Ma prima occorre sottolineare che le analisi e le proposte dei comunisti genovesi sul problema dello scalo marittimo sono diventate il punto di riferimento obbligato nel dibattito che coinvolge tutte le categorie produttive presenti nell'attività del porto. Lo provano i pronunciamenti che si sono registrati con frequenza crescente anche da parte di gruppi che un tempo erano convinti assertori di teorizzazioni privatistiche e ora, mutata l'antica impostazione, condividono o discutono in termini costruttivi le posizioni del PCI sulla gestione pubblica, sul porto di Voltri e sulle condizioni del rilancio complessivo del sistema portuale genovese. Giorni fa ha parlato in questo senso il presidente della sezione marittima della Camera di commercio. Sono i primi risultati di una battaglia che deve poggiare su un più largo movimento di massa per acquistare il massimo vigore.

Sulla strada del rilancio ci s'imbatte nelle questioni dell'organizzazione del lavoro e dell'utilizzo della forza lavoro. La struttura del porto si articola ora su tre componenti: il Consorzio autonomo (CAP) cui compete la gestione generale del porto, la SEPORT (un'azienda a capitale pubblico che si occupa dei servizi di controllo a terra), la Compagnia unica dei lavoratori merci varie (CULMV) che fornisce la manodopera per le operazioni di scarico. E' una situazione confusa, con una frattura verticale tra lavoro a bordo e lavoro a terra che provoca una frammentazione di competenze e perciò disservizi e spese inutili e insieme lascia spazio all'intervento di gruppi parassitari. Per superarla bisogna puntare al massimo grado possibile di unità tra tutti gli operatori portuali, eliminando doppioni e sprechi che vanno a gravare sulle tariffe.

Va in questa direzione l'accordo preambolare CAP-sindacati che prevede la soppressione della SEFORT (ma non certo dei posti-lavoro, né delle capacità professionali che si esprimono in questa sigla) e affida al CAP la gestione delle operazioni portuali e alla CULMV la direzione operativa sulle banchine, in un rapporto che assicura un'ampia area di intervento ai lavoratori e rende la compagnia compartecipe a tutti i livelli della programmazione del lavoro portuale. Con la creazione del binomio CAP-Compagnia si cerca di avviare un processo di trasformazione della struttura produttiva della «fabbrica porto» nel quale tutti i lavoratori dello scalo genovese devono assumere un ruolo trainante, di guida e controllo, e la Compagnia deve cogliere l'occasione del proprio rinnovamento in una realtà che evolve a ritmo spedito. Se il porto è un'industria di servizio che deve essere organizzata secondo concezioni industriali moderne, la scelta non può che essere quella di uno sviluppo professionale che marcia col passo delle nuove tecnologie e del lavoro in squadre specializzate che comporta minore fatica e maggior rendimento.

Negli ultimi periodi la media occupazionale per i lavoratori della CULMV si è aggirata sulle 13-14 giornate mensili. Il resto della retribuzione viene dal salario garantito, una tutela che i lavoratori portuali si sono conquistata con le loro lotte. Ma è evidente che la copertura salariale delle fasi di inattività non può diventare un elemento permanente, col rischio di far regredire il lavoro del porto al livello di un'economia assistita. Bisogna esser consapevoli, insomma, che il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, che è sacrosanto obiettivo dei lavoratori, non può essere separato da un disegno di espansione delle capacità ricettiva e produttiva del porto.

Ecco perché è necessario andare ad una riforma che deve basarsi su una «flessibilità di comportamenti» dei due protagonisti delle decisioni che riguardano l'attività portuale, CAP e Compagnia, tanto nella gestione degli spazi che nell'impiego della forza lavoro. Uno strumento dei lavoratori come è la Compagnia deve saper svolgere in questo processo riformatore una funzione dirigente nei confronti dei lavoratori del porto e delle altre categorie sociali.

Paolo Morchio, del direttivo FILP-CGIL, afferma che certe tensioni che si sono manifestate nell'andare avanti su questa via sono il prodotto di un'interpretazione unilaterale dell'accordo nella quale non si è valutato appieno il peso che spetterà alla Compagnia nei compiti di programmazione centrale e periferica del lavoro portuale, nella gestione degli spazi, nel rapporto fra settore portuale e settore esterno.

Si tratta in ogni caso di avere sempre presente che nelle condizioni attuali non vi sono posizioni difendibili per i lavoratori al di fuori di un quadro di rinnovamento. Al momento della sigla dell'accordo sulla contingenza, alcuni gruppetti — sfruttando anche certi vuoti lasciati dall'azione del sindacato — hanno battuto proprio questa via senza speranze, cercando strumentalmente di isolare il discorso sulla contingenza dal contesto dei problemi del porto. Dice il compagno Bisso: «Hanno mostrato così di collocarsi agli albori del movimento operaio proprio nel momento in cui la classe operaia prende coscienza della sua nuova collocazione nello Stato e afferma la sua funzione egemone nell'interesse generale della collettività. La condizione dei lavoratori portuali è strettamente legata ai destini del porto, cioè alla capacità di indicare una prospettiva. E la base di questa prospettiva è nell'accordo preambolare CAP-sindacati».

Pier Giorgio Betti

Fluminimaggiore, a 81 chilometri da Cagliari

Intero paese in piazza difende la sua miniera

Il Consiglio comunale riunito in permanenza - Domani un incontro nel capoluogo con i proprietari del pozzo chiuso da 10 mesi - La popolazione esasperata ha bloccato per alcune ore il municipio

FLUMINIMAGGIORE (Cagliari) — Il sindaco Armando Congia, due dirigenti sindacali e il parroco non sono più «prigionieri» negli uffici del Comune: nella serata di sabato la folla di minatori e cittadini esasperati da 10 mesi di rinvii e promesse disattese per la ripresa dell'attività nella miniera di S. Lucia ha consentito che lasciassero gli uffici del Comune. Il sindaco Congia era riuscito, infatti, a mettersi in contatto con il presidente della Regione, il dc Soddu, ottenendo che, martedì, si svolga a Cagliari un incontro tra le parti.

Ma come è potuta maturare una protesta clamorosa ed esasperata come quella di sabato? Di chi le colpe, le responsabilità? «Noi siamo pienamente solidali — ha detto il sindaco sabato sera — con la lotta dei lavoratori». E a dimostrazione che le sue non erano parole e a testimonianza che l'assedio posto al municipio non era una protesta contro il sindaco, i dirigenti sindacali e il parroco, ma l'espressione della rabbia e della disperazione di un paese che vede messa in discussione l'unica sua fonte di vita, la miniera. Subito dopo il Consiglio comunale è stato convocato in seduta straordinaria: siederà in permanenza, assieme ai minatori e alla popolazione fino a domani, fino a quando si conoscerà lo esito dell'incontro convocato a Cagliari presso la Regione.

In un comunicato il Consiglio comunale, dopo aver ricordato le manifestazioni popolari svoltesi a Fluminimaggiore per la riapertura della miniera, condanna l'atteggiamento della SIR che, tra ricatti e manovre, rifiuta di dare ai lavoratori risposte precise e concrete.

«Come possiamo avercela con il sindaco o i dirigenti sindacali o il parroco? — ha detto sabato più di un minatore davanti al municipio — Ce l'abbiamo con la SIR, che adopera noi e il nostro lavoro per chiedere altro denaro pubblico, con la Regione e il governo che lasciano andare in rovina la ricchezza delle miniere».

La situazione da alcuni giorni è tesa in tutto il bacino minerario: per alcuni pozzi si minaccia la chiusura definitiva, in altri sono annunciati decine di licenziamenti. In sostanza vengono al nodo le conseguenze di un mancato piano di razionale utilizzazione delle risorse del sottosuolo, di una politica affidata allo spreco, alla clientela o alla rapina dell'impresa privata.

Una responsabilità grave pesa sulle spalle della Regione che intanto stenta a dare il via al piano triennale di sviluppo. Domani martedì, con l'incontro a Cagliari, la Giunta Soddu dovrà dare una risposta chiara su quello che intende fare e su come intende muoversi d'ora innanzi.

Nei grandi gruppi 40.000 metalmeccanici hanno concluso le loro lotte

Bilancio delle vertenze nelle industrie milanesi

Qualificanti progressi su investimenti e turn-over - Pizzinato, della FLM: «E' mancato un punto di riferimento a livello nazionale nei diversi settori» - Già proclamati scioperi per settembre

MILANO — In tutte le grandi aziende milanesi l'appuntamento è già fissato per settembre. Non parliamo delle trattative che in questo periodo di vigilia feriale vengono quasi tutte aggiornate alla ripresa del lavoro dopo Ferragosto; parliamo delle lotte che, con le fabbriche che vanno svuotandosi per le vacanze estive, sono già state proclamate per i primi giorni di settembre o nell'ultima settimana di agosto. La Federazione unitaria milanese ha proclamato per il primo settembre prossimo uno sciopero generale dell'industria di due ore, con assemblee in tutte le fabbriche.

Gli incontri all'Assolombarda e all'Intersind sono ancora numerosi; il calendario di trattative per affrontare soprattutto i temi posti dalla prima parte del contratto di lavoro dei metalmeccanici è ancora fitto d'impegni, ma nessuno, alla FLM e nelle aziende, si illude che sia possibile «chiudere» oggi: 150 mila lavoratori metalmeccanici ancora impegnati nelle vertenze per l'applicazione della prima parte del contratto si sono già dati un primo appuntamento di lotta alla ripresa della produzione.

Non sono mancati in questo primo scorcio dell'anno importanti accordi aziendali e di gruppo. Sono 350 le intese raggiunte, prevalentemente in piccole e medie aziende. Nei grandi gruppi sono 40 mila i metalmeccanici milanesi che già hanno positivamente concluso le loro lotte.

«Alcune grandi aziende hanno aperto una breccia — ci dice il compagno Antonio Pizzinato, segretario della FLM milanese —, ora occorre allargare questo spiraglio già di per sè importante, far percorrere la strada della positiva conclusione delle vertenze a tutto il resto della categoria».

L'elenco degli accordi raggiunti è tutt'altro che esiguo. Oltre ai riflessi che hanno avuto nella nostra città le intese per la Piaggio, la FIAT e la Olivetti, hanno concluso positivamente le loro lotte importanti aziende del settore dell'elettromeccanica pesante (TIBB, Franco Tosi, Riva Calzoni), della telefonia (Face Standard e Telettra, oltre alla SIRTI per il montaggio delle centrali), dell'elettromeccanica e dell'elettronica (CGE, IRT Imperial), degli elettrodomestici (Candy, Singer, Schindler), della siderurgia (Falck).

«Il decreto del governo che bloccava la contrattazione articolata — ricorda Pizzinato — ha in molti casi ritardato la soluzione delle vertenze, in altri casi ha addirittura rimesso in discussione le ipotesi già siglate. E' il caso della Riva Calzoni, azienda del settore dell'elettromeccanica pesante. Avevamo già fatto le prime assemblee per la definitiva approvazione dell'accordo, quando tutto è andato a gambe all'aria. Ci sono volute altre ore di sciopero per strappare la firma».

«Rispetto al passato — ci dice Pizzinato — oggi siamo riusciti a fare alcuni importanti passi avanti: c'è un discorso più approfondito e preciso sul problema degli investimenti; in molti casi si è sbloccato il *turn-over*, e non solo dal punto di vista quantitativo, ma indicando settori di assunzione e quindi di sviluppo, come alla CGE, dove il 50 per cento degli investimenti previsti per la ricerca è destinato alla messa a punto di nuove produzioni, con un relativo aumento degli organici».

E i punti neri di questa prima tornata di vertenze, i limiti?

«E' mancato un punto di riferimento preciso a livello nazionale nei diversi settori — dice ancora Pizzinato —. Aprire una vertenza alla Falck, la maggiore azienda della siderurgia a capitale privato, vuol dire aprire il confronto sulla politica non solo dell'azienda, ma della CEE e quindi dell'orientamento del nostro governo nella siderurgia. La mancanza di piani di settore democraticamente decisi a livello nazionale finisce per indebolire la stessa azione del sindacato, non permette di controbattere con sufficiente forza le controproposte padronali, di verificare appieno la validità degli indirizzi che ci vengono illustrati. E' anche per questa ragione che, sia pure considerando complessivamente positiva la somma dei risultati raggiunti, sono ancora insoddisfacenti i contenuti che abbiamo strappato sugli investimenti».

A settembre quindi, al primo appuntamento di lotta, non ci saranno solo i centomila lavoratori metalmeccanici milanesi che ancora non hanno concluso le loro vertenze aziendali.

«Non abbiamo ancora definito un accordo per nessuna delle aziende a partecipazione statale della nostra provincia — conclude Pizzinato — e ciò significa non solo stringere i tempi delle trattative, che pure devono arrivare ai nodi delle diverse piattaforme aziendali e di gruppo, ma anche ridare slancio all'azione per la riforma delle aziende a capitale pubblico.

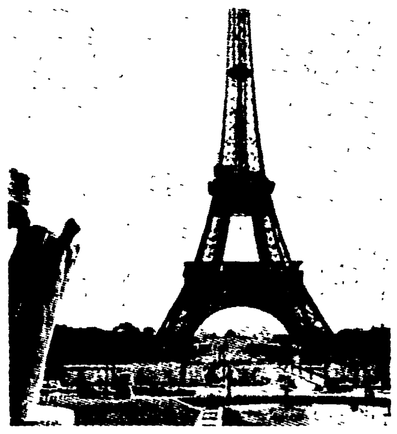
«Lo stesso vale per il settore della telefonia: non ci possiamo certo ridurre a contrattare con la SIT Siemens, a discutere su quanti e quali lavoratori potranno e non potranno essere messi in cassa integrazione. Anche in questo caso il problema è quello del futuro della telefonia, di quale tipo di servizio si vuole dare, quale politica tariffaria adottare, quali effetti sull'occupazione avrà il passaggio dal sistema elettromeccanico della commutazione a quello elettronico. E, ultimo esempio, non certo per ordine di importanza, le vertenze aperte soprattutto nel settore dell'informatica — la IBM, la SPERRY Rand, la Siemens Elettra — ripropongono la necessità di regolamentare anche nel nostro Paese la presenza e il ruolo delle multinazionali. E' anche questo un obiettivo che non possiamo certo perseguire da soli; stiamo preparando, proprio in collegamento con quelle vertenze, un confronto con le forze politiche».

b. m.

PARIGI

Itinerario:
Milano - Parigi - Milano
Trasporto: voli di linea
Durata: 4 giorni
Partenza: 9 settembre

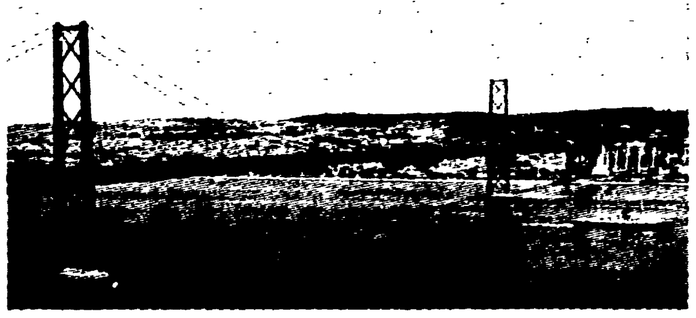
L. 170.000



Possibilità di partecipare al Festival dell'«HUMANITÉ» (Quotidiano del Partito comunista francese)

LISBONA

Possibilità di partecipare a Festival dell'«AVANTE» (Quotidiano del Partito comunista portoghese)



Itinerario: Milano - Lisbona - Milano
Trasporto: volo di linea
Durata: 5 giorni
Partenza: 15 settembre

L. 215.000

PER ISCRIZIONI E PRENOTAZIONI:

UNITÀ VACANZE

Viale Fulvio Testi, 75 - MILANO - Tel. 64.23.557 - 64.38.140

Organizzazione tecnica ITALTURIST