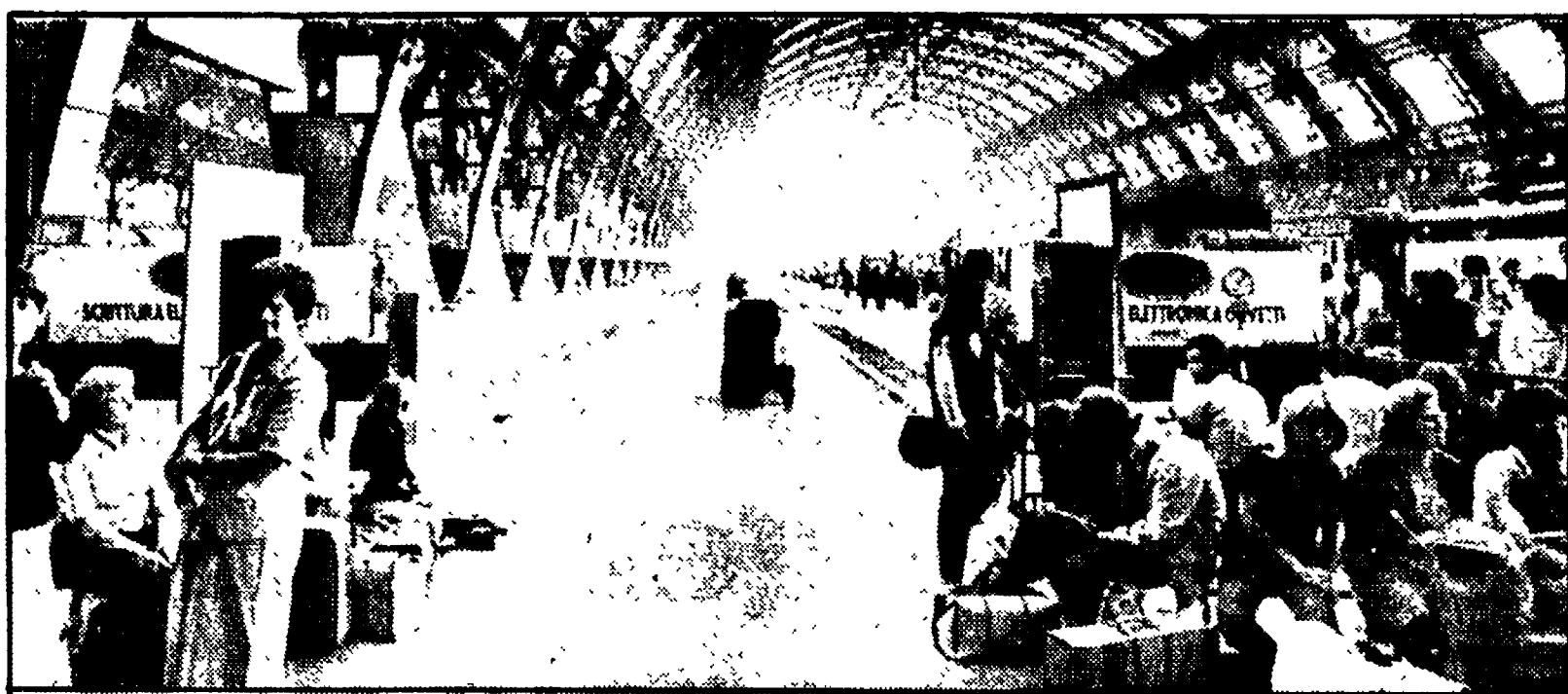


Alla stazione di Milano: le ragioni degli utenti e quelle dei ferrovieri

«L'inflazione tocca tutti allo stesso modo, ma per gli statali la scala mobile è più lenta» - «D'accordo, ma perché colpire noi che non viaggiamo certo per divertimento?» - Adesioni dal 6 al 10%

Dalla nostra redazione
MILANO — «L'aumento del pane, della pasta, della luce — dice Guglielmo Caggiano, segretario compartmentale milanese del sindacato autonomo FISAFS — colpisce lei e me allo stesso modo: perché, dunque, dovremmo essere tutelati in tempi diversi?»
 Sulla sostanza della rivendicazione non vi possono essere dubbi. E' una questione di elementare giustizia retributiva, sulla quale del resto i sindacati confederali stanno lavorando da anni, prima per l'unificazione del valore degli scatti tra impiego pubblico e privato e poi per il pagamento a tutti i lavoratori con le medesime scadenze.
 «Locomotiva selvaggia» si è fatta, insomma, più astuta, più manovriera. Resta sempre, tuttavia, il problema del periodo scelto per piazzare lo scoperio e, dunque, del rapporto con l'opinione pubblica.
 Le notizie che abbiamo da Milano Centrale nelle prime ore del mattino non sono molto diverse da quelle raccolte in precedenti circostanze: poche le adesioni (oscillano tra il 6 e il 10 per cento) nel comparto.



MILANO — Viaggiatori in attesa del treno alla stazione Ce ntrale

zioni disabilitate, senza far controllare gli scambi, si fanno condurre i treni a personale militarizzato del genio ferroviario, contro ogni norma. Le prove? Da Milano a Chiasso, l'8 settembre del '78 sul treno 50 in partenza da Porta Garibaldi.

Altrettanto secca la replica dei confederali. E' un uso abituale quello del genio, dicono, e non solo durante gli scioperi FISAFS, ma in genere per far fronte al traffico quando è particolarmente in-

tenso. Personale preparato, che dà pieno e assoluto affidamento. Pericoli non esistono: gli scambi sono impostati anche nelle stazioni disabilitate su corrette tracciati. Ciò rappresenta un vincolo alla circolazione, ma non un pericolo. «Quanto ai rapporti con l'azienda — dice Basso — abbiamo sempre contestato la decisione di non far circolare i treni durante gli scioperi dei confederali. E ciò per non creare pretesti di sorta e occasioni per vacanze fuori pro-

gramma: chi sciopera deve figurare come tale, gli altri al lavoro. Lo sciopero è sacrificio e costo».

Senso di responsabilità. «Sì, ma a furia d'aspettare uno invecchia e muore solo con la circolazione, ma non un pericolo». Sacrifici. «Va bene, ma su cose che chiediamo anche noi e che hanno gli altri lavoratori».

La coscienza del sindacato di classe che parte dai bisogni, ma che non fa di essi l'obiettivo principale. «Sono

convinto, sono belle parole, ma perché a quelli dei comuni non hanno dato le 250 mila lire? Se c'è coscienza, ci dev'essere per tutti».

Frasi raccolte tra compagni e non tra gli iscritti ai confederali, dette senza rabbia, ma con sacrosanta impazienza. E la contropartita? Mentre da parte dei ferrovieri i sacrifici continuano, l'azienda è allo sfascio e di riforma si parla e basta.

Giuseppe Ceretti

Da oggi scattano gli aumenti per FS e aerei

Sarà l'Eni a risanare la ex Monti di Pescara

ROMA — A partire da oggi i treni ed aerei costano più cari. Entra infatti in vigore, per quanto riguarda i treni, l'aumento del 10 per cento delle tariffe deciso dal ministero dei trasporti. L'aumento di oggi sarà seguito, prima della fine dell'anno, da un altro incremento del 10 per cento. Insieme a questo secondo aumento verrà rivisto anche tutto il sistema tariffario relativo ai trasporti delle merci, che comporterà un aumento medio del 18 per cento.

Oltre alle tariffe per i viaggiatori, aumentano da oggi anche i prezzi dei «supplementi» rapidi, degli abbonamenti ferroviari, delle cucite, delle carrozze letto e dei treni speciali per la Sardegna.

Anche le tariffe aeree internazionali aumentano del 10 per cento. Sono sospesi per il momento gli aumenti per i voli che collegano l'Inghilterra al cui governo non ha approvato i nuovi prezzi) e per quelli verso gli Stati Uniti, la cui approvazione è prevista nella prima quindicina di settembre. L'aumento delle tariffe aeree internazionali era stato deciso dalla IATA (Associazione internazionale delle compagnie aeree) in seguito all'incremento dei prezzi dei carburanti, a Ginevra lo scorso 28 luglio ed era stato approvato dal ministero dei trasporti italiano il 14 agosto.

ROMA — E' stato raggiunto l'altro ieri un accordo con l'ENI per la vertenza — che ormai si trascina da anni — degli stabilimenti Lanerossi-Eni del gruppo ex Monti di Pescara. «Con questo risultato — ha commentato il segretario nazionale del tessile CGIL, Giardino — il governo e l'ENI vengono impegnati ad attuare gli impegni occupazionali presi nel lontano 1974 e non totalmente mantenuti; inoltre è stato sancito che il piano di risanamento aziendale dovrà compiersi attraverso una mobilità interna della mano d'opera, non dando luogo ad ulteriori riduzioni del personale».

Per il piano di ristrutturazione, la Lanerossi potrà utilizzare i finanziamenti della legge 675 e le disponibilità finanziarie destinate al piano di settore per la moda. Operando il risanamento dello stabilimento di Montebelluna, l'ENI dovrebbe, secondo quanto stabilito nella riunione dell'altro ieri, realizzare il piano assorbimento del personale oggi in organico, ponendo in cassa integrazione soltanto 112 unità a partire dal 1. ottobre e limitatamente al periodo della ristrutturazione aziendale. I lavoratori in cassa integrazione verranno avviati ai corsi di formazione e riqualificazione professionale.

L'ENI si è inoltre dichiarato disponibile ad agevolare l'insediamento di iniziative industriali nella zona e a ricercare a tale scopo anche qualificati imprenditori.

postali pensioni

Varata l'indennità fine servizio L'INADEL ci ha promesso

Sono stato collocato a riposo dall'1-1-1978 con i benefici della legge n. 336 e con 40 anni di servizio. Nel gennaio del 1978 ho inoltrato domanda all'INADEL per la liquidazione del premio di fine servizio. Il 29-9-1978 l'INADEL mi ha chiesto un documento che lo ho inviato lo stesso giorno. Sembrava fosse tutto a posto, in vece sono trascorsi più di 18 mesi dalla domanda e non ho avuto nulla. Inoltre, vi chiedo di farmi sapere se è vero che l'INADEL a differenza dell'INPS, non corrisponde gli interessi per il ritardo pur liquidando le pensioni.

RUSSO PARENTI
 Santa Croce sull'Arno (Pisina)

La tua pratica è stata liquidata e inviata in ragione l'11 luglio scorso. La ragioniera, dopo gli adempimenti di una commissione, provvederà alla emissione in tuo favore, tramite la Banca Commerciale Italiana, dell'indennità di fine servizio, il cui importo, ci assicurano, dovresti riscuotere tra agosto e settembre. Nel caso contrario risivivi.

Per quanto riguarda la seconda richiesta, doppiamente disponibile ad agevolare l'insediamento di iniziative industriali nella zona e a ricercare a tale scopo anche qualificati imprenditori.

Ho lavorato alle dipendenze del Comune di Pesaro e dal primo gennaio 1978 sono in pensione in virtù della legge n. 333 del 24 maggio 1970 in favore degli ex combattenti. Devo ora avere 12 anni di riscatto e nessuno sa dirmi niente.

GIACINTO GENNARI
 (Pesaro)

L'INADEL ci ha promesso che in questi giorni invierà al Centro elettronico la pratica di riscatto in modo che conseguentemente la tua pensione sarà completa e se la promessa sarà mantenuta, entro due o tre mesi al massimo, riceverai ogni spettanza. Nel caso contrario risciviti.

Ci occorrono le generalità complete

Mio marito collocato in pensione il 1 gennaio 1974, fino al 27 agosto 1975 non ha percepito nulla. Il 28 agosto 1975 è morto ed a me è stata concessa la pensione di reversibilità, però gli arretrati relativi al periodo dal 1 gennaio 1974 al 28 agosto 1975 non li ho mai ricevuti.

BRESSA VESSA
 Oltate (Salerno)

I dati da lei inviati non sono sufficienti a rintracciare la sua pratica, per accertare il motivo del notevole ritardo nel pagamento di quanto le compete. La invitiamo pertanto a inviarmi le sue generalità complete e, se possibile, anche il numero del certificato di pensione.

Sono un lavoratore in pensione, per tre anni ho lavorato da ben 24 mesi. Dopo essere stato sbalottato da un ufficio all'altro ed aver avuto solo profitti, non ho ricevuto ancora niente, nemmeno la pensione provvisoria. Quali sono le difficoltà che si incontrano nella liquidazione della mia pensione?

FRANCESCO MAGGI
 Roma

La sua lettera inviata al Direttore dell'INPS di Roma ed a noi per conoscenza, zepo che per brevità di spazio non riportiamo integralmente, non contiene elementi sufficienti a consentirci di rintracciare la sua pratica e conoscere, quindi, il motivo della sua lamentela. Ella ci ha inviato solo il suo nome ed il numero della pratica (05948553) che indubbiamente è quello della ricevuta a lei rilasciata dall'ente di patronato nel metterci, però, in condizione di raggiungerla sullo stato della pratica, a noi occorrono, oltre alle generalità la sua esatta data di nascita e possibilmente il numero della ricevuta rilasciata dall'INPS a lei ed all'Ente di patronato.

a cura di F. Viteni

A Detroit si è aperta la vertenza per 1.500.000 lavoratori

Il contratto nei «giganti» USA tra inflazione e crisi dell'auto

Nostro servizio
WASHINGTON — A Detroit, Michigan, sono in corso da oltre un mese le trattative per il rinnovo dei contratti nel settore dell'automobile tra la United Auto Workers (UAW) e le tre compagnie maggiori (General Motors, Ford e Chrysler). Tali contratti, che dovranno essere firmati entro il 13 settembre, riguardano circa 800.000 dipendenti delle tre compagnie di Detroit. Gli altri 700.000, che lavorano in altre fabbriche dei principali di Detroit sia nelle sedi distaccate in altre zone degli Stati Uniti e del Canada. Benché i dettagli delle rivendicazioni attualmente in discussione non sono ancora noti e mancano alcuni giorni alla presentazione delle prime proposte formali da parte delle compagnie, le trattative di Detroit vengono seguite con attenzione per gli effetti che potrebbero avere sull'intera economia americana.

L'amministrazione Carter ne vede il banco di prova più significativa nel piano contro l'inflazione, in base al quale gli aumenti salariali concordati quest'anno non dovrebbero superare il 7 per cento. Già largamente logorati negli ultimi mesi dalla firma di contratti in altri settori che prevedono aumenti sostanzialmente più elevati, i sindacati sono stati aggiornati recentemente in considerazione dell'aumento dell'inflazione, ora quasi al 14 per cento, e Carter continua ad insistere sulla sua validità. I risultati delle trattative rappresentano, quindi, anche una prova sul futuro politico del presidente,

criticato sempre di più anche per la limitata efficacia della sua politica economica. La UAW si è astenuta finora dalla condanna complessiva dell'amministrazione espresa ultimamente da altri componenti del sindacato americano, l'appoggio del quale Carter rischia di perdere prima delle elezioni del 1980.

Pienamente d'accordo con l'amministrazione nel tentativo di frenare l'aumento dei salari degli iscritti alla UAW è ovviamente, l'industria e non solo nel settore dell'auto. Secondo dati forniti dalla stessa industria, 14 milioni di posti di lavoro negli Stati Uniti, ossia uno su sei, sono strettamente legati alla produzione di automobili. Di questi solo un milione circa riguardano la produzione stessa, gli altri, invece, la vendita e la riparazione di auto o industrie affini come quella degli autotrasporti. La produzione automobilistica è profondamente radicata in tutto il sistema economico: rappresenta, per citare solo due esempi, il 24 per cento del consumo nazionale di acciaio e il 65 per cento di quello della gomma. A livello finanziario, inoltre, il 38 per cento dei debiti a rate negli Stati Uniti rappresentano prestiti per l'acquisto di automobili.

Dal punto di vista sindacale, la scadenza arriva in un momento particolarmente sfavorevole, con una crisi nel settore dell'auto che comincia a colpire anche altri settori dell'economia ame-

ricana. Dall'anno scorso, quando si registrò una ventata record di 11,5 milioni di auto americane, le vendite sono calate del 28 per cento, mentre la produzione di macchine nuove è diminuita del solo 6 per cento. I motivi più immediati di questo crollo delle vendite, specie di macchine grandi, sono la crisi della benzina iniziata pochi mesi fa e il continuo aumento dei prezzi al consumo.

Ma oltre queste cause immediate e largamente imprevedibili, la crisi nel settore è anche il risultato di una mancanza di percezione, da parte dell'industria, che stava cambiando le condizioni di lavoro e di stipendio in linea con la produzione di auto mondiale e della mancanza di una partecipazione attiva da parte degli iscritti. Il presidente di una delle sedi di Detroit, per esempio, si è così espresso: «Gli iscritti al massimo partecipano a due riunioni ogni tre anni. Vengono alla prima riunione per sapere quanto chiediamo in aumenti salariali e alla seconda per sapere quanto abbiamo ottenuto».

Tradizionalmente, la piattaforma presentata dalla UAW al rinnovo dei contratti è stata molto ambiziosa e generale nel periodo che precede la fase conclusiva delle trattative. Secondo un portavoce del sindacato, i contenuti principali della piattaforma comprendono quest'anno un aumento salariale «importante», garanzie contro aumenti del costo della vita

volazioni finanziarie per evitare la bancarotta. La richiesta — la prima del genere nell'attuale recessione — ha suscitato una controversia sul ruolo del governo nel settore privato e Carter non ha ancora deciso se presentarla al congresso.

Nel frattempo, con la chiusura di un certo numero di fabbriche di tutte le compagnie, sono stati sospesi fino a 71.000 lavoratori, circa il 10 per cento dei dipendenti, gran parte a tempo indeterminato. A rendere ancora più debole la posizione della UAW in queste trattative sono alcuni aspetti strutturali del sindacato. Con i suoi 1,5 milioni di iscritti, la UAW è il terzo per grandezza negli Stati Uniti. Ciononostante, il sindacato è indebolito da divisioni al suo interno e dalla mancanza di una partecipazione attiva da parte degli iscritti. Il presidente di una delle sedi di Detroit, per esempio, si è così espresso: «Gli iscritti al massimo partecipano a due riunioni ogni tre anni. Vengono alla prima riunione per sapere quanto chiediamo in aumenti salariali e alla seconda per sapere quanto abbiamo ottenuto».

Tradizionalmente, la piattaforma presentata dalla UAW al rinnovo dei contratti è stata molto ambiziosa e generale nel periodo che precede la fase conclusiva delle trattative. Secondo un portavoce del sindacato, i contenuti principali della piattaforma comprendono quest'anno un aumento salariale «importante», garanzie contro aumenti del costo della vita

I grandi in cifre

(Le maggiori imprese automobilistiche mondiali, milioni di dollari, 1978)

	Fatturato	Profitti
GENERAL MOTORS	63.221	3.508
FORD	42.784	1.589
CHRYSLER	13.618	(- 205)
DAEWOO	13.382	276
TOYOTA	12.749	530
RENAULT	12.316	2
DAIMLER-BENZ	12.091	295
PEUGEOT-CITROEN	10.621	300
NISSAN	9.752	372
MITSUBISHI	9.500	80
GENERAL MOTORS (Canada)	6.772	178
FORD OF CANADA	6.024	33
BRITISH LEYLAND	5.898	(- 72)
FIAT (*)	5.324	88
OPHEL	5.309	245
FORD (Germania)	5.226	274

(*) Società capogruppo
 Fonte: BUSINESS WEEK

per i pensionati, una riduzione della settimana lavorativa e alcuni «miglioramenti» nel programma per l'assistenza sanitaria. Di queste rivendicazioni, quella ritenuta più innovativa e significativa è la riduzione della settimana lavorativa come mezzo per combattere la crescente occupazione nel settore, a causa della introduzione di macchinari nel processo di produzione. Già centrale nella piattaforma del contratto del '74, quando i lavoratori dell'auto ottennero 12 giorni di ferie pagati in più rispetto al 28 precedentemente previsti, questa iniziativa viene ripresentata quest'anno con maggiore urgenza a causa della crisi nel settore che rischia di aggravare ancora di più la disoccupazione tra i dipendenti. La soluzione del problema, afferma il presidente della UAW Donald Fraser, sarebbe l'introduzione della settimana lavorativa di quattro giorni, invece degli attuali cinque e di turni più brevi in modo da creare più posti di lavoro.

Data la gravità della situazione sia dal punto di vista

sindacale che da quello padronale è probabile che la UAW, come ha fatto ad ogni scadenza contrattuale dal 1964, sia costretta a ricorrere allo scoperio il 14 settembre. Per tradizione, il sindacato limita lo scoperio ad una sola delle tre compagnie maggiori e quest'anno è probabile che tocchi alla General Motors, attualmente la compagnia più forte nel settore e quindi quella più disposta a cedere sulle rivendicazioni salariali. Ma la battaglia si annuncia dura. La UAW, rendendo noto che i suoi funzionari per compensare gli iscritti nel periodo della lotta sono sufficienti per permettere uno scoperio di 11 settimane, sembra disposta a sfidare l'alleanza di fatto tra l'industria e l'amministrazione Carter. D'altra parte, le compagnie, con i loro grossi stocks di macchine ancora non vendute e con l'aggravarsi della recessione, non saranno certo spinte a concludere rapidamente la trattativa e a riprendere la produzione.

Mary Onori

Trattative difficili per il settore del legno

MILANO — Sono riprese ieri a Milano, dopo la pausa estiva, le trattative per il rinnovo del contratto di lavoro degli addetti al settore del legno. E' la quarta volta che le delegazioni delle due parti si incontrano dalla fine di giugno, quando iniziò il negoziato, ma finora non si è andati oltre una intensa parzialità, e ancora da lavorare. Rimangono senza risposta le rivendicazioni avanzate in tema di informazione, di riduzione dell'orario, di qualifiche e inquadramento.

La Federlegno mantiene un atteggiamento che i sindacati giudicano incomprensibile. I suoi dirigenti ostentano ottimismo, sostengono, come è scritto nel comunicato diramato ieri al termine dell'incontro, che «c'è la volontà delle parti di arrivare al più presto ad una conclusione della trattativa». Ma poi in concreto, non si dimostrano in-

Boom per le scarpe ma i prezzi aumentano

MILANO — La produzione di scarpe è aumentata del 42 per cento nei primi mesi di quest'anno. Ma aumentano anche i prezzi. A parte i rincari già visibili nelle vetrine (pari spesso al 30 per cento) è previsto, per la prossima primavera estate un ulteriore aumento pari al 10-12 per cento. Un ulteriore contributo alla grande gara al rialzo che ormai investe tutti i prodotti. Le cause? Secondo l'ANCI (Associazione nazionale calzaturifici italiani) sono nelle ultime settimane, cioè da luglio, le pelli sono aumentate dell'18-10 per cento. Poi c'è il solito ritorno del costo del lavoro (anche se in questo settore dilaga il lavoro nero e il lavoro a domicilio, con grandi evasioni dei posti fiscali). Resta da segnalare la posizione politica di questi imprenditori circa i rinnovi contrattuali di luglio. «Non abbiamo voluto fare guerre di religione — ha ricordato il segretario Odoacre Mercadante — e non abbiamo capito i sette mesi del metalmeccanico... Abbiamo fatto una scelta autonoma, non condiziona da certi settori della Confindustria. L'unica cosa che abbiamo dovuto veramente subire è stata la riduzione d'orario».

La Faib denuncia manovre sul gasolio

ROMA — Sul problema della carenza di gasolio da riscaldamento la FAIB (Federazione benzinai) aderente alla Confindustria, in un comunicato fa notare come «già oggi, a parte le aziende di Stato e la Esso, nessuna compagnia ha reso noto, il suo comportamento in base agli impegni assunti e cioè reperire sul mercato internazionale la quota del gasolio mancante al fabbisogno del paese in seguito al sovrapprezzo di 17 lire concesso loro dal provvedimento del CIP del 28 luglio scorso».

Secondo la FAIB, nonostante questo alcune compagnie, come la stessa Esso, forniranno al mercato italiano il gasolio per riscaldamento e auto-torazione con tagli rispettivamente del 20 e del 10%. Ciò perché l'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di passare da un regime di prezzo sorvegliato alla completa liberalizzazione.

Prima riunione del Comitato per l'energia

ROMA — Si è riunito al ministero dell'Industria il comitato permanente per i problemi dell'energia. Un comunicato dice che è stato deciso di affrontare, separatamente, le questioni più urgenti. Si è iniziato dall'insufficienza di gasolio ed energia elettrica per l'inverno, prendendo in esame documentazione fornita da ENI, ENEL e Comitato energia nucleare.

Per il gasolio si intende agire «senza il senso di aumentare l'offerta che di limitare i consumi. Il comitato si riunirà di nuovo il 6 settembre. In vista della conferenza sull'energia nucleare che si terrà in novembre a Venezia il Comitato ha messo a punto i «questioni» da sottoporre alla commissione per la sicurezza nucleare.

I problemi a lungo termine, del risparmio e delle nuove fonti, verrebbero affrontati in futuro.

Collegio G. PASCOLI

PONTICELLA DI S. LAZZARO DI SAVENA (BO) Tel. 051/474.783
 CENASATI (FO) - Via Cesare Abba, 90 - Tel. 0547/80.236

Scuola Media e Liceo scientifico legalmente riconosciuti
 Sede d'esame
 Corsi di recupero per ogni ordine di Scuola
 Ritardo servizio militare
 Serietà ed impegno. Ottima percentuale promossi

Mary Onori
 RICHIEDERE PROGRAMMA
 Casella Postale 1692 - 40106 BOLOGNA A.D.

Editori Riuniti

Miriam Mafai
 L'apprendistato della politica
 Le donne italiane nel dopoguerra

«La questione femminile», pp. 240, L. 4.200
 Il ruolo svolto dalle donne nelle lotte operaie e contadine nell'Italia del dopoguerra.
 Su testimonianze dirette e documenti del tempo si ricostruisce una preziosa memoria storica del movimento femminile.

novità

statorni
 L'ARTISTE DI VIAGGIARE