

### Quattro ore senza mezzi di trasporto urbani e di linea

Si tratta per i traghetti FS - La To-remar licenza quindici marittimi

ROMA — Lo sciopero degli autotrasporti non fa secondo le modalità che sono state fissate regione per regione. Una intera giornata di trattative (l'incontro è proseguito fino a notte inoltrata) fra la Federazione unitaria di categoria e le aziende (Federtrasporti, Fenit, Anac, Inter-sind) non ha consentito di sciogliere i principali nodi della vertenza contrattuale. Ci sono stati, addirittura, momenti in cui si è rischiato, ieri, se non proprio una rottura, una nuova sospensione del confronto. È successo quando alle aperture delle aziende municipalizzate riunite nella Federtrasporti, le aziende private (Fenit e Anac) e l'Inter-sind hanno opposto un improvviso irrigidimento ed hanno rimesso in discussione anche punti che sembravano in linea di massima acquisiti.

In mattinata c'era stato un intervento, al tavolo delle trattative, del presidente della Federtrasporti, il dc on. Marzotto-Caotorta, che è anche presidente della Commissione trasporti della Camera. Aveva annunciato che il comitato ristretto della commissione parlamentare da lui presieduta ha gradatamente definito il testo della legge istitutiva del Fondo nazionale dei trasporti (in pratica lo stesso già messo a punto nella passata legislatura) e che martedì prossimo avrà un incontro con i rappresentanti delle Regioni. Marzotto-Caotorta in una intervista all'agenzia «Italia» ha sottolineato la necessità che il Fondo venga approvato entro l'anno per evitare che si ripeta la paradossale situazione tuttora esistente e cioè che «la legge dà più a coloro che amministrano male e viceversa».

Il Fondo nazionale e le garanzie per le coperture economiche del comparto, che solo il governo può e deve dare, sono gli scogli che continuano a bloccare la trattativa. Comuni (Anci) e aziende municipalizzate (Cispel) da una ventina di giorni sollecitano un incontro con il governo (l'ultima richiesta è di tre giorni fa) per cercare di rimuovere l'ostacolo rappresentato dalla mancanza di fondi. Cossiga non ha ancora risposto. Intanto, però, nella legge finanziaria approvata recentemente dal Consiglio dei ministri si prevede di fronteggiare con aumenti delle tariffe i disavanzi delle aziende pubbliche di trasporto, superiori al 10 per cento. Insomma si fa di tutto per lasciare le cose inalterate.

Il silenzio del governo su

questa lunga vertenza contrattuale (non dimentichiamo che il vecchio contratto è scaduto da dieci mesi) non è più tollerabile. Anche perché lo stato di tensione nella categoria sta aumentando e già si cominciano a registrare alcuni insprimenti nelle forme di lotta. In una situazione di sempre più diffuso e acuto malessere possono far presa spinta all'esasperazione, anche se queste non giovano, a nostro avviso, ad allargare, come è necessario, la base di consenso e di solidarietà degli altri lavoratori e della popolazione con le legittime rivendicazioni degli autotrasportisti che hanno come obiettivo principale la riforma del servizio, si da renderlo efficiente, economico, produttivo.

Ieri mattina sono scesi in sciopero nuovamente anche 15 marittimi (personale d'albergo e mensa) imbarcati sui traghetti delle FS che fanno servizio fra Civitavecchia e la Sardegna. La durata dell'agitazione non è stata fissata. Dipenderà dall'andamento delle trattative (finalmente in sede ministeriale) riprese ieri sera, sembra con qualche concreta possibilità di positiva conclusione, ai Trasporti con il sottosegretario Degan. Le richieste principali sono: passaggio negli organici delle FS e riduzione del periodo di imbarco da 20 a 15 giorni mensili.

Sempre ieri si è improvvisamente insaprita la vertenza Toemarm. Le sei motonavi della società pubblica che collegano l'arcipelago toscano sono rimaste tutto il giorno ormeggiate. 24 ore di sciopero sono in programma per il 13.

È la prima risposta dei marittimi al licenziamento di 15 loro compagni (5 fatti sbarcare ieri l'altro) effettuati dalla Toemarm al pretesto che si tratterebbe di stagionali. Non è vero — ha replicato la Fisi-Cgil — si tratta di marittimi imbarcati tutto l'anno, in maniera continuativa. Svolgono un lavoro indispensabile a bordo e la Toemarm li ha licenziati proprio nel momento in cui «sta effettuando nuove assunzioni e fa svolgere straordinari».

Oggi si riunisce il consiglio di amministrazione dell'Anas per decidere la «concessione» a privati dell'autostrada Roma-L'Aquila-Villa Vomano-Pescara. I rappresentanti della Cgil hanno preannunciato di essere «netamente contrari».

Su questa posizione «concorrenzialmente» anche la Fisi-Cgil.



Le ore di fermata dei tram

Lo sciopero degli autotrasporti in programma per oggi è così articolato per regioni: Liguria, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana dalle 10 alle 14; Lombardia, dalle 16 alle 20; Piemonte dalle 13,30 alle 17,30; Trentino-Alto Adige e Marche dalle 17 alle 21; Umbria e Campania dalle 19 alle 23,30; Lazio e Puglia dalle 4,30 alle 8; Calabria e Sicilia dalle 5 alle 9 i servizi urbani, l'intera giornata quelli extraurbani; Abruzzo: ferrovie in concessione e servizi extraurbani dalle 9 alle 13, servizi urbani dalle 11,30 alle 14 e dalle 20 alle 23,30. In Sardegna lo sciopero è stato spostato al 17 e avrà la durata di 24 ore.

### Governo-sindacati: secondo round su fisco, pensioni, casa

ROMA — Governo e sindacati tornano a riunirsi questa mattina a Palazzo Chigi. Al centro della riunione saranno energia, fisco, tariffe, pensioni, casa e sfratti: tutti temi già affrontati nel precedente incontro del 28 settembre.

La Federazione CGIL-CISL-UIL tirerà le somme dell'incontro con il governo in una riunione del comitato direttivo unitario, già convocato per il 16 e 17 ottobre, che dovrebbe anche essere chiamato a stabilire le eventuali forme di lotta a sostegno delle richieste sindacali. Il direttivo sarà preceduto il giorno 15 da una riunione della segreteria.

Sul singolo tema della trattativa di oggi il sindacato confermerà le posizioni già note. Per le tariffe elettriche e telefoniche (in quest'ultimo caso c'è la recente documentazione accusa del PCI alla SIP di aver falsificato i bilanci) sarà ribadita la necessità di una contrattazione della materia, ma la federazione chiederà che vengano conservate le «fasce sociali».

I sindacati, inoltre affronteranno con il governo il problema delle pensioni più basse (la richiesta è che vengano rivalutate) e di una diversa cadenza della scala mobile.

Più complessa la trattativa sulle misure di agravo fiscale. Le proposte del governo sono ritenute insufficienti, tuttavia le detrazioni dovrebbero essere aumentate già dal 1979 per evitare che le «tridicesime» vengano in parte riassorbite per pagare i conguagli fiscali di fine anno. Il sindacato chiederà che su questi temi il governo si impegni in una trattativa annuale.

Sul problema della casa la Federazione unitaria ha predisposto un documento che presenterà al governo. In particolare per gli sfratti si afferma che la situazione drammatica di molte città italiane dovrebbe essere alleggerita dall'acquisto dell'inventuto. L'esecuzione degli sfratti va collegata al reperimento di alloggi vuoti sul mercato.

i. g.

## La CGIL affronta le prospettive politiche e la riforma istituzionale

L'intervento di Marianetti («Non riusciamo ancora nemmeno a riformare le partecipazioni statali») e quelli di Rossitto e Galli - La produttività e il raccordo tra sindacato e programmazione

ROMA — I problemi della politica (intesa come schieramenti, formule) sono rimbalzati ieri con evidenza nella discussione in corso al consiglio generale della CGIL. Già Lama, nella relazione, aveva parlato di un impegno a favore di un'alleanza tra le forze riformatrici. Ma Valeriano Giorgi, uno degli intervenuti ieri mattina, in un discorso un po' disfattista (Rischiamo di distruggere l'EUR senza dirlo. Siamo approvando una specie di libro dei sogni sindacali) sembrava chiedersi: «Che cosa mira la nostra strategia?». Gli ha risposto con asprezza il segretario generale aggiunto Agostino Marianetti: «Stiamo arricchendo e approfondendo le scelte dell'EUR. È l'ispirazione di fondo? Qui Marianetti è sembrato andare più in là, dedicando l'intero suo intervento a questioni politiche. C'è un problema di governabilità nel paese — ha detto — e allora il movimento sindacale «non può che impegnarsi nella sollecitazione di un patto riformatore tra le forze popolari e valutare l'essenzialità in tale ambito di un ruolo unita-

### L'iniziativa del sindacato

Marianetti ha dedicato qualche battuta anche a un altro problema di cui si discute tra le forze politiche e cioè la riforma costituzionale. «Occorre evitare, ha detto, qualche pericolo come quello di discettare di cose lontane, mentre le forze conservatrici difendono le cose vicine, oppure di disporre a riformare la Costituzione, mentre non si riesce a riformare l'amministrazione pubblica, le Partecipazioni statali». Insomma, un richiamo al realismo.

Le affermazioni di Marianetti non mancheranno di sollevare polemiche. Già ieri il giornale della DC «Il Popolo», aveva, del resto, attaccato Lama accusandolo di voler impegnare il sindacato a sostegno dell'«innesca» tra le forze di sinistra — e citando il segretario della CGIL Sarotti di indebita «impegnosa» a scapito dell'autonomia. Una accusa un po' strana, visto che, ad esempio, Carniti o Benvenuto, anche nelle ultime settimane, non si sono messi certo il bavaglio alla bocca e hanno tranquillamente discusso anche di schieramenti politici.

Ma questo è solo un pezzo della riflessione in corso al consiglio generale. Il dibattito, a dire il vero, dà molto più spazio ai «contenuti dell'iniziativa del sindacato». Tra questi, il tema tormentato della produttività. È stato Pio Galli, a questo proposito, a chiedere di offrire ai lavoratori una proposta non ambigua. I padroni chiedono straordinari, più sabati lavorativi, eliminazione delle pause di riposo, aumenti dei ritmi di lavoro, riduzione degli organici. Il loro slogan

è «lavorare di più per guadagnare di più». Il sindacato, invece, deve proporre di aumentare la produttività attraverso tecnologie più avanzate, una maggiore utilizzazione degli impianti. Possono essere introdotti nuovi turni di lavoro ad esempio nel Mezzogiorno aumentando l'occupazione. Galli ha però accennato ad una nuova possibilità: anche al nord, in certe situazioni, è possibile accettare una maggiore flessibilità nell'uso della forza lavoro purché si tratti di una soluzione transitoria in attesa di trasferire investimenti e produzione nel Mezzogiorno.

### Il parametro Mezzogiorno

Questo deve essere il parametro, insomma, su cui basare la lotta per la produttività: il Mezzogiorno. E, a questo fine, sarà utilizzato anche il complesso progetto che qui si sta discutendo e su cui si è a lungo soffermato Feliciano Rossitto, cioè la costituzione di un raccordo — anche tramite leggi — tra sindacato e

programmazione. Rossitto ha polemicizzato con D'Amato che aveva accennato alle positive esperienze di programmazione degli anni '60. Quelle esperienze — ha ricordato Rossitto — ci hanno consegnato alcuni «caddaveri» come le industrie chimiche oggi in crisi: quella era «pseudo programmazione».

Ma, a parte le polemiche sul passato, l'ambizione della CGIL oggi è ben più impegnativa (forse «villetaria» ha detto Rossitto). Non si tratta solo di strappare per legge un piano di impresa. Questo è solo un tassello di una serie di proposte tra loro collegate e che investono il nesso tra controllo degli investimenti a livello di imprese e territorio e politiche di programmazione. L'operazione è su quattro campi: nuovi soggetti contrattuali (consigli di zona), il piano di impresa, l'assunzione di obiettivi nazionali connessi alla organizzazione del lavoro (con un fondo nazionale per l'introduzione di modifiche), una specie di intesa tra sindacato e piano con conseguenti riforme legislative.

Bruno Ugolini

## Previdenza: lacune e stranezze nella legge finanziaria 1980

Il nodo frammentario e estemporaneo con cui per oltre un trentennio è stata affrontata la legislazione previdenziale ha causato in molti casi dubbi e processi interpretativi tali da svuotare di contenuto numerose leggi dello Stato. Una conferma di questa pericolosa tendenza a varare norme astruse e complicate, anche quando basterebbe esprimersi in modo semplice, la troviamo addirittura nello schema di legge finanziaria predisposto dal governo per l'80, cioè nella legge fondamentale in materia di previsioni di spesa per il prossimo anno.

Leggiamo l'art. 33: «In attesa della legge di riordino del sistema pensionistico, la misura percentuale degli aumenti di cui al primo comma dell'art. 10 della legge 3 giugno 1975, n. 160 resta confermata per l'anno 1980 in 2,9 punti, così come risulta dall'applicazione del primo comma del predetto articolo». È una formulazione infelice, che provoca molti dubbi.

Di fatto, nonostante l'equivoca formulazione della legge, non si procederà per il prossimo anno al contenimen-

to dell'indice di rivalutazione delle pensioni. Era questo l'obiettivo del PCI. Nel '79 questo indice — che segue l'aumento dei salari medi dell'industria — fu ridotto di ben tre punti percentuali. Per il 1980 l'aumento previsto sarà del 2,9%, ma questa volta non saremo di fronte al risultato di un nuovo «raffreddamento».

La formulazione della nuova legge è, tuttavia, equivoca. Sarebbe bastato non dire nulla per ripristinare automaticamente l'art. 10 della legge 160 del '75 che, appunto, prevede l'adeguamento delle pensioni secondo l'aumento «integrale» delle retribuzioni del settore industriale verificatosi nell'anno precedente. Questo aumento per il prossimo anno è del 2,9%. coincide, di fatto, con l'indice ridotto applicato per quest'anno.

Si tratta di una percentuale purtroppo assai modesta poiché il periodo preso in considerazione per il calcolo dell'aumento va dal 1. luglio 1978 al 30 giugno di quest'anno. Non comprende perciò gli incrementi retributivi conquistati con i recenti rinnovi contrattuali.

Il chiarimento era invece necessario solo per i pubblici dipendenti per i quali la percentuale di adeguamento delle pensioni ai salari deve essere determinata con legge per il 1980.

Nel caso di pensionati pubblici che continuano a lavorare è stato, inoltre, previsto che il divieto di cumulo dell'indennità integrativa speciale si applica solo per gli aumenti dell'indennità stessa verificatisi dopo il 1979. Questa disposizione dovrebbe ripartire ai guai provocati ai pensionati statali da una ingiusta interpretazione della legge finanziaria dello scorso

anno. Ma ci sono altri punti trascurati dalla legge per la formulazione del bilancio. Per esempio, nulla viene detto sulla necessità di rivalutare le pensioni al minimo, soprattutto per coloro che, pur vantando requisiti contributivi per oltre 15 anni, si trovano tuttora, a causa degli ingiusti meccanismi della legge, al livello delle pensioni minime, cioè a livello di sussistenza (per il 1980 circa 110 mila lire al mese).

Dal tutto trascurata sembra poi un'altra richiesta, sostenuta anche da altre forze politiche e sindacali, che tende a modificare la cadenza annuale della scala mobile delle pensioni per portarla a ritmi più vicini a quello trimestrale, prevista per tutti i lavoratori dipendenti. Su questo problema, pur così importante per sollevare almeno in parte le disastrose con-

dizioni economiche dei pensionati, sembra essere calata da parte governativa una cortina di silenzio. La legge finanziaria non fa il minimo accenno alla questione. Forse che di qui a qualche tempo ci sentiremo rispondere che l'argomento non può essere affrontato perché la legge finanziaria non contempla in materia alcuna previsione? C'è, infine, un interrogativo di fondo: che seguito hanno avuto le dichiarazioni recenti del ministro del Lavoro di disponibilità ad esaminare la questione dei minimi e della cadenza della scala mobile?

Nella campagna di massa sulle pensioni il PCI aveva richiamato l'attenzione su due obiettivi: la necessità di avviare rapidamente il riordino del sistema pensionistico e di migliorare rapidamente le condizioni dei pensionati più poveri. Vogliamo risultati concreti. Siamo impegnati a fondo su questa linea e l'impegno lo porteremo in Parlamento, già al momento della discussione della legge finanziaria.

Adriana Lodi



la stessa qualità

Dal famoso Maggiolino alle Volkswagen della nuova generazione: la Polo, la Derby, la Goff, la Scirocco, la Passat.

Motori da 900 e 1600cmc. Carrozzerie a due, a tre, a quattro e a cinque porte. 48 fra modelli e versioni.

Il massimo valore al vostro denaro al momento dell'acquisto e anche "dopo"

CONTRO LA CORROSIONE  
6 anni di garanzia

...34 milioni di volte

VOLKSWAGEN  c'è da fidarsi

800 punti di Vendita e Assistenza in Italia. Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili