

Sciopero generale: mercoledì si decide

Gli 80 giorni dei sindacati aspettando una risposta che non c'è

Storia di un «rapporto mancato»
Nessun impegno di politica
sociale rispettato - Intanto,
chi governa al posto di Cossiga?

In un film di tanti anni fa, un grande attore comico, Totò, si faceva prendere a schiaffi, senza reagire, dalla sua «spalla» che, chiamandolo «Pasquale», lo copriva di insulti e di percosse. Costui non sa, concludeva pressappoco così Totò, sorridendo con compatimento al suo rivale interlocutore, che «io non sono Pasquale».

In queste settimane è una «sceneggiata» analoga, ma assolutamente meno divertente e per molti aspetti addirittura drammatica, sta dando vita il governo Cossiga. Si è appena conclusa una fase di scioperi che ha coinvolto, con una grande manifestazione di massa, tutte le principali categorie. Sono anche scese in lotta intere regioni (il Piemonte e la Sicilia ad esempio) e il prossimo 19 dicembre il Direttivo unitario deciderà quasi certamente la data del nuovo sciopero generale.

Eppure, il governo sembra deciso a navigare con vele di tela struccate in queste acque rese ancora più agitate dall'aggravarsi della crisi economica (quali nuove drammatiche conseguenze avrà il nuovo rincaro del petrolio?), da quella vera e propria bufera alimentata dallo scandalo delle tangenti Eni e dal rincrudirsi dell'assalto terroristico.

E' dunque proprio vero che anche il governo Cossiga non è «Pasquale»? Alcuni commentatori hanno accolto questa tesi, che tuttavia è assai poco vicina al vero e la cui prova definitiva è ancora da venire.

Il 28 settembre (ottanta giorni fa) si svolse il primo in-

contro tra le Confederazioni e l'esecutivo. Dopo otto ore di riunione, due ministri, Pandolfi e Andreotti, conclusero che si era trattato di una riunione «faticosa ma positiva». L'indomani il consiglio dei ministri, dopo dodici ore, decise alcuni provvedimenti e prese degli impegni. I provvedimenti: aumentare del 50% dall'80 le detrazioni fiscali per i carichi di famiglia dei lavoratori dipendenti e trasferire, attraverso la fiscalizzazione degli oneri sociali, 2700 miliardi dal bilancio dello stato alle imprese. Gli impegni: contrattare con i sindacati gli aumenti delle tariffe pubbliche, che tuttavia

venivano presentati come ineluttabili. In pratica, il leggero sostegno della domanda ottenuto attraverso le detrazioni fiscali veniva accompagnato da un massiccio sostegno dei profitti attraverso una fiscalizzazione indiscriminata degli oneri sociali. I sindacati si dichiararono immediatamente insoddisfatti e proposero per la successiva riunione, prevista per il 9 novembre, una trattativa che si svolgesse su tutto l'arco delle questioni di politica economica. Cominciò, così, una nuova fase caratterizzata da continui rinvii, da inconcludenti riunioni tecniche fra esperti governativi e dirigenti sindacali, ma anche da



iniziative concrete che portarono allo sciopero una vera e propria strategia economica. Fissiamo l'attenzione solo su tre punti: la politica di bilancio, la politica di bilancio, la politica di bilancio.

In questi ottanta giorni, l'indice del costo della vita ha continuato a salire mese dopo mese, ma il governo ha proseguito lungo la strada della liberalizzazione dei prezzi amministrati, contribuendo con i rincari delle principali tariffe a alimentare la spirale inflazionistica. Si è giunti perfino a far quadrare attorno alle richieste della Sip, malgrado le prove fornite dal Pci sui bilanci truccati della azienda telefonica che hanno provocato l'insediarsi di una commissione

parlamentare d'indagine. Per le pensioni è da mesi che il ministro Scotti annuncia la presentazione di un nuovo disegno di legge, ma tuttora in Parlamento l'unica proposta di riforma pronta per la discussione è quella firmata dal Pci. Sulla casa, Cossiga è stato addirittura messo in minoranza in Parlamento.

Un governo, quindi, che si è sottratto regolarmente a tutti gli impegni presi, che ha fatto da notaio all'inflazione e che si è diviso più che nelle sedute del consiglio dei ministri nelle innumerevoli interviste che i titolari dei vari dicasteri hanno rilasciato ai giornali. Campione di quest'ultima sceneggiata è stato il

ministro per il Mezzogiorno, Di Girolamo, che ha saputo inventare le proposte più incredibili e provocatorie di fronte alla crisi acuta di alcune regioni meridionali, in particolare la Calabria.

Non si può, tuttavia, affermare che il vuoto abbia contraddistinto gli ottanta giorni di latitanza del governo. Due soli esempi: l'aumento del tasso di sconto e la vicenda Fiat, hanno mostrato che il «non-governo» ha favorito la crescita di un potere extraparlamentare. Grandi aziende, i più importanti centri bancari e della finanza hanno continuato a decidere con effetti che si sono riversati su tutta la collettività investendo, come nel caso Fiat, anche questioni cruciali, come il ruolo dello Stato nella lotta al terrorismo. Sono stati, infine, premiati i gruppi industriali più agguerriti: l'aumento dei prezzi dei medicinali costituisce il più grave regalo che sia mai stato fatto ai danni di milioni di italiani, soprattutto i più poveri.

«La Federazione unitaria» ha scritto l'ultimo numero di «Rinascita» — non può più tollerare una inerte che diventa una presa in giro. Per salvare la credibilità di un governo incredibile non possiamo compromettere la credibilità di una grande organizzazione di lavoratori. Le decisioni di lotta che mercolino il direttivo Cgil, Cisl e Uil, prenderanno, in piena autonomia, saranno rivolte direttamente contro il governo. Occorre decidere presto, perché come sempre il non governo favorisce i più forti.

Giuseppe Caldarola

Sportelli delle banche da domani sempre aperti?

ROMA — Anche se ancora ieri pomeriggio non era stata apposta la firma ufficiale sul nuovo contratto, si può dire con tutta tranquillità che la vertenza dei bancari è giunta alla conclusione per cui gli sportelli degli istituti di credito non dovrebbero più restare chiusi. Una intesa di massima infatti era stata siglata l'altra notte al ministero del Lavoro alla presenza del sottosegretario Quattrone tra la federazione dei lavoratori bancari (FLB) e l'Assicredito.

L'intesa con l'Assicredito prevede in particolare: un aumento retributivo medio di 43.000 comprensivo di misure per il mantenimento delle differenze retributive tra categorie e gradi; l'acquisizione dell'informativa sulle innovazioni tecnologiche e sulle ristrutturazioni organizzative che incidono sulla mobilità e sui livelli professionali; una più completa definizione del contratto di capacità professionale. Il segretario nazionale della FLB e della FLB, Steffani, ha espresso la propria soddisfazione per l'intesa di massima raggiunta «in quanto», ha dichiarato, «l'opinione pubblica più attenta ha capito che i bancari hanno lottato non certamente per gli aumenti salariali bensì per il recupero della loro condizione di lavoro all'interno delle banche, in rapida trasformazione tecnologica».

Vicina alla conclusione ormai la vertenza del commercio

ROMA — Siamo alle strette conclusive anche per un'altra categoria, quella del commercio, da tempo impegnata in una lunga battaglia contrattuale. Al ministero del Lavoro continua in queste ore a susseguirsi i riunioni su riunioni tra i sindacati di categoria, la Confcommercio e lo stesso ministro Scotti.

La sensazione è che si arrivi alla firma del nuovo contratto nazionale di lavoro per gli oltre ottocentomila dipendenti proprio in queste ore.

I punti del contratto che ieri pomeriggio erano ancora in discussione erano sostanzialmente l'orario di lavoro, il nastro orario, il salario e la questione dei quadri dirigenti. Ma ormai la distanza tra le controparti era ridotta al minimo. La piattaforma contrattuale dei sindacati unitari prevede un aumento medio mensile di circa 20 mila lire e la riduzione dell'orario di lavoro. La Confcommercio che appena un mese fa esprimeva un giudizio di intransigenza sulla piattaforma sindacale, nel giorno scorso ha mostrato un comportamento ben diverso. Merito, se così si può dire, della grande distribuzione di massa che, attraverso la sua voce favorevole, ha fatto sentire la sua immediata del contratto.

Contratto anche per chi lavora nella ortofrutta

ROMA — I lavoratori ortofrutticoli hanno conquistato per la prima volta un contratto collettivo nazionale di lavoro. L'altra notte infatti è stato siglato un accordo di massima tra l'associazione degli esportatori e importatori ortofrutticoli e agrumari e la Federbraccianti (FILCAMS-Cgil, FISASCAT-Cisl, Uil-Tcus-Uil) dopo una lunga e complessa trattativa durata oltre 8 mesi e sostenuta da una grande contabilità della categoria che ha perseguito con determinazione l'obiettivo della conquista del contratto nazionale. E con la sigla dell'ipotesi di accordo si conclude così positivamente una vertenza aperta dall'aprile scorso e che ha richiesto un'ampia mobilitazione dei lavoratori.

Adesso si sana una situazione di grande frantumazione contrattuale e di veri e propri vuoti di contrattazione collettiva che si erano determinati nel settore, in precedenza infatti i lavoratori fissi che costituiscono una piccola percentuale degli addetti erano compresi nel contratto nazionale del commercio, mentre gli stagionali, circa 100 mila lavoratori, avevano un contratto separato che risaliva al lontano 1963.

I punti qualificanti dell'accordo sono: un'unificazione contrattuale del fissa e degli stagionali, retribuzione nazionale con aumento di 22 mila lire mensili per tutti, inquadramento unico.

Pensioni: DC e PSDI non sanno chi pagherà?

Il disegno di legge governativo sul riordino del sistema pensionistico non è stato ancora presentato in Parlamento nonostante le reiterati assicurazioni fornite in materia dal ministro Scotti. Tuttora l'unica proposta alle Camere è quella del Pci.

Il progetto comunista comprende elementi di novità rispetto alla discussione che fino ad oggi si è svolta. In particolare, la modifica delle norme sul calcolo delle pensioni, il miglioramento dei trattamenti minimi, una diversa cadenza della scala mobile sulle pensioni per giungere gradualmente alla stessa cadenza trimestrale in vigore ormai per tutti i lavoratori dipendenti, ristrutturazione dell'INPS, ecc.

Alcuni improvvisati censori hanno immediatamente polemizzato sulle indicazioni di copertura finanziaria inserite nel nostro disegno di legge. Quali sono? Accertamento e riscossione unificati dei contributi, lotta alle evasioni fiscali, eliminazione degli sprechi a causa della molteplicità delle gestioni.

E' difficile non rilevare come certi scrupoli da «buon amministratore» sono sempre esternali ogni volta che si parla di miglioramenti da apportare alle pensioni. In altri casi, questi timori non sono emersi. Pensiamo alle numerose proposte di legge presentate in Parlamento anche in materia previdenziale, senza la necessaria copertura finanziaria.

Ecco alcuni esempi: il disegno di legge n. 363/79 d'iniziativa dc con miglioramenti del trattamento di quiescenza dei magistrati in pensione; il disegno di legge dc n. 327/79 per l'applicazione della scala mobile ai limiti di congrua per il clero; il disegno di legge n. 666/79, sempre dc, sulla perequazione automatica delle pensioni liquidate prima del giugno '76.

I deputati dc contro le donne

Un gruppo di deputati dc ha proposto l'erogazione degli assegni familiari a favore «delle coniugate» degli artigiani a carico del bilancio dello stato. Chissà, perché non anche a favore del coniuge nel caso che l'artigiano sia una donna? Una svista dei proponenti in materia di legge di parità, oppure l'obiettivo è il medesimo che si pongono altri deputati dc con la proposta di legge di elevare a 200.000 lire mensili gli assegni familiari delle mogli dei lavoratori dipendenti? Un modo come un altro per cercare

di risolvere la crisi del Paese respingendo le donne dal processo produttivo.

Nella stessa direzione di estendere il deficit dell'INPS e dello stato, vanno le proposte dc. Una si propone di abbassare l'età pensionabile degli artigiani, commercianti e coltivatori diretti, senza dire che questa operazione costa centinaia di miliardi e dimenticando il piccolo particolare che, se non si rivede subito il sistema di contribuzione — poiché il deficit delle gestioni dei lavoratori autonomi ha raggiunto quasi gli 11.400 miliardi — ci saranno difficoltà serie a pagare nel 1980 anche le pensioni degli ultrasessantacinquenni ex-lavoratori autonomi.

Una perla dello scudocrociato

Fra le perle, c'è poi una proposta di legge firmata da una cinquantina di deputati dc (fra cui spicca il nome del capogruppo della Camera Gerardo Bianco) che, pretendendo di regolamentare per legge il lavoro a tempo parziale e non attraverso la contrattazione come propongono i sindacati, propone fra l'altra che «ai fini della determinazione della pensione sarà assunta come riferimento la retribuzione che il lavoratore avrebbe percepito lavorando a tempo pieno». Una proposta che sollecita il lavoro a tempo parziale specie per le donne, tanto alla fine dell'attività lavorativa si avrebbero gli stessi benefici di chi ha lavorato a tempo pieno. Ma chi paga?

I socialdemocratici hanno proposto di elevare il limite del cumulo dei redditi per la concessione al coniuge della pensione sociale a 5 milioni annui. Ma il PSDI dovrebbe dirci, a questo punto, che interesse avrebbero i coltivatori diretti, gli artigiani e i commercianti a continuare a pagare i contributi previdenziali per i coniugi coadiuvanti, dal momento che non pagando nulla alla fine avrebbero comunque la stessa pensione e perché due coniugi che hanno lavorato e contribuito ma che si trovano con due pensioni al minimo debbono prendere nel complesso pensione inferiore di quelli appartenenti a nuclei ove ha lavorato un solo coniuge.

Questo elenco prova ancora una volta che la demagogia è l'arma segreta del fronte antiriformatore. Ma il governo cosa dice? E, soprattutto, l'on. Scotti che ripetutamente rinnova buone intenzioni cosa ha in animo di fare come ministro di questo governo?

Paolo Cascino

Storie di vecchi orologi, locomotori senza freni e vagoni antichi

«Il treno da... è in ritardo»: vediamo perché

ROMA — Una cosa a cui noi non siamo tenuti molto e a cui era particolarmente fiero era un Roskoff, l'orologio, all'epoca, ufficialmente adottato dalle ferrovie. «Spacca il minuto» era solito dire e a chi lo metteva in dubbio lui, che non era ferroviere, replicava secco: «E' puntuale e preciso come un treno». Vecchi ricordi. Oggi, alla stazione di Roma Termini si registrano quotidianamente oltre duemila minuti (più di trentatré ore) di ritardi e la tendenza è al peggio.

Nei giorni scorsi, proprio nella stazione romana abbiamo raccolto lo sfogo di un giovane macchinista, «Noi e i viaggiatori siamo indissolubilmente sullo stesso treno. Sappiamo, noi, qual è l'ora di entrata in servizio, loro, quella indicata per la partenza del treno. Ma né noi, né loro sappiamo quando si parte e quanto tempo ci si arriva. Quali le cause di questa situazione: di un sempre più acciuffato accumularsi di ritardi, di disfunzioni, di coincidenze saltate, di esasperanti attese nelle stazioni?»

Per il ministro Preti, come si è visto nei giorni scorsi nella trasmissione televisiva «Grand'Italia», è colpa di tutti, meno che delle ferrovie, o, per essere più precisi, della organizzazione gerarchico-burocratica dell'azienda. I ritardi — dice Preti, titolare, si badi bene, dei Trasporti e presidente delle FS — sono da imputarsi: alle sempre più frequenti occupazioni di binari da parte di lavoratori in sciopero, alle telefonate anonime che segnalano bombe su questa o quella linea, alle calamità naturali. C'è sicuramente anche questo. Preti dovrebbe spiegarci, però, perché a Roma Termini si continuano a registrare oltre duemila minuti di ritardo anche quando su tutta l'Italia splende il sole, non ci sono state telefonate



...e i tempi di attesa nelle stazioni italiane si fanno ogni giorno più lunghi

anonime e nessun binario è stato occupato da lavoratori in sciopero. «Forse non sarebbe male — ci dice il compagno Sergio Mezzanotte, segretario della Fisi - Cgil — che gli annunci dei ritardi fossero accompagnati, nelle stazioni, dai motivi che li hanno determinati». Sarebbe, probabilmente la volta buona in cui i viaggiatori potrebbero prendere conoscenza diretta di tutte le disfunzioni di questa azienda e farsi una idea della strada da seguire per poter voltar pagina e viaggiare tranquilli, comodi, e con partenze e arrivi puntuali come sarebbe giusto che fosse.

Quante volte sarà capitato al viaggiatore di dover attendere a lungo non tanto l'arrivo di un treno con il quale

raggiungere la propria destinazione, quanto la partenza del convoglio che in quella stazione, e, come si dice, «na-to», fermo sui binari, magari da un'ora prima dell'orario di partenza previsto? Spesso dipende dall'ingorgo che c'è nello scalo (e per chi arriva sono lunghe attese al semaforo di ingresso in stazione), ma altrettanto di frequente — ci assicurano — dalla mancanza del locomotore.

Per quanto possa sembrare inverosimile, può darsi il caso che quel treno, mettiamo per Firenze, debba essere trainato dal locomotore del treno proveniente da Napoli che viaggia, però, con decine e decine di minuti di ritardo. Logica vorrebbe che in simili casi si facesse ricorso ad un locomotore di riserva. Ammes-

so che ci sia, come si fa, in una azienda che ha la struttura di un ministero, a cambiare così da un momento all'altro i programmi stabiliti? Bisogna anche aggiungere che il parco locomotori non è poi così ricco e se qualcuno, infine, si guasta addio riserva. Ormai i tempi di permanenza in officina dei locomotori in riparazione, per guasti anche di poco conto, cominciano a superare i venti giorni.

Operai vagabondi, menefreghisti? Tutt'altro. «Quasi sempre — ci dice il compagno Mezzanotte — dipende dalla mancanza dei pezzi di ricambio, anche di quelli più semplici e di più frequente usura, come i ceppi dei freni, tanto per fare un esempio. Quante volte — continua il segretario della Fisi — è suc-

cesso nelle officine delle FS che per rimettere subito in servizio un locomotore si sia dovuto togliere il pezzo necessario da un altro locomotore fermo per un guasto di altra natura?». Aumenta, così, il numero delle motrici temporaneamente fuori uso, si abbassano, nonostante l'impegno dei lavoratori, i livelli di produttività dell'impianto, si immobilita una quantità sempre maggiore di capitale.

Non sempre le cose vanno così. Succede anche che il treno parta e arrivi in orario. E succede anche che in meno di tre ore, viaggiando su linee superrettificate come è la Roma-Milano, si possa compiere un balzo di 300-350 chilometri per poi, magari, impiegare un'ora e più, se tutto va bene, per coprire gli ultimi trenta chilometri che ti separano dalla città di destinazione, servita da una linea secondaria.

Eppure è proprio sulle linee secondarie che si registra il maggior volume di trasporto viaggiatori. Sono i pendolari. In una recente legge, quella per l'acquisto di materiale rotabile, per la prima volta si è stabilito che un grosso quantitativo di vagoni (oltre duemila) leggeri e funzionali venga destinato al servizio pendolare. Le cose — dice Mezzanotte — non cambieranno di molto. I pendolari, questo sì, potranno stare più comodi (a loro sono spesso riservati i vagoni che hanno mezzo secolo di vita), ma difficilmente vedranno ridotti i tempi di percorrenza. Ciò perché le linee non sono attrezzate per le alte velocità. Insomma, il problema non si risolve se non si mette subito mano anche all'ammmodernamento degli impianti fissi. Purtroppo la relativa legge di finanziamento continua ad essere al «concerto» dei ministri, da ben otto mesi.

La rete ferroviaria italiana, in fondo, è questa: alcuni tronconi di linea superrettificati, diverse linee complementari, ancora efficienti, ma con tecnologia non certo dianguardia, le linee locali, nella maggioranza inefficienti. E il quadro non cambia di molto se si rivolge lo sguardo al materiale rotabile. Accanto ai vagoni confortevoli, con aria condizionata, dell'ultima generazione — convengono quelli con 40-50 e più anni di servizio, spesso «pezzi da museo».

Quando i sindacati sollecitano e si battono per la riforma dell'azienda — dice il compagno Mezzanotte — hanno presente proprio questo quadro, non certo confortevole delle ferrovie. «Riforma» non è una parola magica. «Quelli che chiediamo sono una serie di cambiamenti radicali sia nei criteri di gestione, sia nella organizzazione del servizio. Riforma significa anche arrivare alla uniformazione dei livelli tecnologici su tutta la rete ferroviaria e delle tecniche di esercizio».

E' uno dei tanti obiettivi che con la riforma ci si propone di realizzare e non solo per i viaggiatori, ma anche per il trasporto merci. «Oggi il "cielo" (il tempo intercorrente fra il momento di carico e quello di scarico, a destinazione) di un carro merci è in Italia — dice Mezzanotte — di 15-20 giorni contro una media europea di quattro. Le cause? Tante, ma una di queste è anche il dover convogliare i treni merci sulle linee principali, senza percorsi alternativi, che invece esistono e sono possibili. Le conseguenze sono gli ingorghi, i ritardi e le merci dirottate sul trasporto autostradale».

Illo Gioffredi

CIR inaugura il nuovo stabilimento. La conferma di trent'anni di continuo sviluppo.

CIR, Cooperativa Industriale Romagnola, inaugura il nuovo stabilimento di 160.000 mq. di cui 30.000 coperti.

Un'azienda cooperativa di 400 addetti operante in due distinte divisioni: serramenti metallici e Anthos apparecchiature elettrodentali. CIR, un'impresa in continua espansione pronta ad adeguarsi e rispondere alle diverse esigenze dei settori in cui opera.

CIR

CIR Cooperativa Industriale Romagnola
sede legale e stabilimenti - Imola (Bo)