Sulle liquidazioni è già iniziata la battaglia delle cifre

Da oggi si avranno assemblee in tutti i posti di lavoro

ROMA — E' ormai aperta la consultazione indetta dal sindacato dopo Montecatini sui temi della vertenza per il recupero della contingenza sulla liquidazione per le pensioni. Assemblee sono annunciate in ogni luogo di lavoro. Nel frattempo anche la Confindustria sta affilando le proprie polemiche. E' prevista per oggi e domani all'EUR una riunione del Consiglio direttivo e della giunta della organizzazione degli imprenditori, proprio per esaminare le richieste sindacali e in preparazione di un convegno con l'Intersind

I padroni stanno facendo calcoli su calcoli; l'incremento del costo del lavoro, se la piattaforma di Montecatini venisse accolta, aumenterebbe, hanno fatto capire, del 16% il costo del lavoro per l'industria. Olivieri, vicedirettore della Federmeccanica, ha parlato di una somma totale pari a 5 mila miliardi, in definitiva, per il prossimo triennio, un milione annuo per ogni operaio. Immediata la risposta della CGIL che denuncia una «strategia dell'allarmismo». Non è vero, ha dichiarato Massimo Bordini, dell'ufficio industria della CGIL, che le aziende dovrebbero restituire ai lavoratori 5 mila miliardi, per il risarcimento delle somme perse con l'accordo del 77. «Ciò accadrebbe solo se i sei milioni e mezzo di addetti dell'industria decidessero di punto in bianco di andare contemporaneamente in pensione». La somma vera, secondo la CGIL, si può calcolare in 400 miliardi ogni anno, cifra che verrà progressivamente ridotta nel tempo a causa dell'inflazione. Le somme richieste insomma sono compatibili con lo sviluppo dell'economia italiana del periodo '77-'81 che ha registrato un aumento reale del 10%

Galli: «Un fronte solo per reggere lo scontro»

ROMA — «*No, non aspettiamo il contratto. Le scelte di Montecatini le stiamo già vivendo in uno scontro che non conosce confini tra politica rivendicativa e politica industriale*» — dice Pio Galli, segretario generale della FIOM. Sfoglia l'agenda e precisa: «*Anche Montecatini è stata per noi una cartina di tornasole*».

Giovedì 5 marzo, nella cittadina toscana i delegati avevano appena cominciato a discutere le nuove opzioni contrattuali che da Roma rimbalzava la notizia della decisione della Federmeccanica di non attuare le prossime riduzioni d'orario previste dal contratto dei metalmeccanici. Venerdì 6, invece, una buona notizia: l'accordo aziendale all'Alfa che fa perno su un diverso modo di produrre e di organizzare il lavoro e conquista consistenti aumenti salariali insieme ad occupazione aggiuntiva al Sud: una conferma per chi, dalla tribuna dell'assemblea, rifiutava la scorciatoia del «salario d'assalto». Sabato 7, a Montecatini, i delegati stavano votando il documento conclusivo mentre dalla Finsider partivano pesanti minacce ai salari dei siderurgici.

— Galli, l'assemblea di Montecatini è riuscita a delineare una strategia che unifica tutti questi fronti?

«*Di certo c'è un punto fermo: l'intreccio tra gli obiettivi rivendicativi e quelli per il cambiamento delle strutture economiche. Forse è stato più esplicito nel dibattito che nel documento conclusivo. Ma le occasioni per recuperare non mancheranno, a partire dal direttivo unitario*».

— Non temi fughe in avanti, spinte salarialiste ancora più accentuate?

«*Sarei tentato di risponderti che questo è un falso problema. Invece no, il problema salario esiste, come esistono quelli del fisco, della crisi delle grandi industrie, delle oscillazioni della politica economica del governo, dei tentativi di rivincita del padronato. Non uno solo, ma tutti questi problemi sono vissuti giorno per giorno dai lavoratori sulla propria pelle. Montecatini non è passata sulla testa del movimento: è stata una iniziativa vissuta interamente dai lavoratori, dentro e fuori, prima e dopo*».

— Ma con il grosso limite di una consultazione limitata...

«*Facciamola ora, fabbrica per fabbrica. E poi teniamone conto per davvero. Il pericolo che bisogna sventare è lasciare queste scelte a bagnomaria. Non ce lo possiamo permettere*».

— Perché? Ecco, discutiamo del significato concreto di Montecatini per una categoria come quella dei metalmeccanici.

«*Ti riassumo gli impegni di oggi qui in FLM. Stiamo discutendo della Fiat che si illude di far fronte alla crisi del mercato dell'auto lasciando i lavoratori a casa; della Zanussi che minaccia licenziamenti; delle manovre di potere che si riversano spregiudicatamente sulla siderurgia; dello spappolamento dell'industria delle telecomunicazioni. Sono tutti settori strategici, sui quali si regge, nel bene e nel male, l'apparato industriale del Paese. Ebbene, non possiamo chiuderci nella difesa dei singoli punti di crisi, ma lanciare al governo e al padronato una sfida sul terreno della strategia industriale e della politica economica*».

— Ma il governo sfugge e il padronato ha già risposto picche. Andiamo per ordine: tu chiedete un confronto serrato con l'esecutivo sul piano a medio termine, e a palazzo Chigi preparano la mossa di contropiede della quadrimestralizzazione della scala mobile per tutti...

«*E' il vecchio trucco. Per questo, come metalmeccanici, nel direttivo unitario prima e a Montecatini poi, ci siamo battuti per un pronunciamento severo sull'intera vertenza col governo. Non si può continuare a rincorrere ora un pezzo ora un altro della politica economica del governo. E tra i punti fermi del dopo Montecatini c'è anche questo: si va alla stretta*».

— E col padronato? Sbaglio o hanno cominciato proprio con voi, annunciandovi la totale chiusura sulla riduzione d'orario?

«*Sì, la minaccia della Federmeccanica di violare per la prima volta dal secondo dopoguerra ad oggi un contratto ha anticipato la sfida della Confindustria sul complesso delle scelte di Montecatini. Pensano a una resa dei conti col sindacato, vogliono eliminare questo soggetto politico del cambiamento, e pur di dimostrare che siamo all'inizio della fine non esitano a cavalcare le spinte corporative con la illusione di poterle controllare poi. Debbono, però, fare i conti con un sindacato che lotta azienda per azienda e conquista accordi come quello dell'Alfa. Ti sembra poco?*».

Pasquale Cascella

E' un calvario andare in bus ma il governo sta in disparte

Da ieri le agitazioni a Roma - Venerdì fermi trasporti urbani e aerei - Una mediazione incerta, mentre la DC punta a limitare per legge lo sciopero

ROMA — Per i romani il «calvario» è iniziato ieri sera con le prime due ore mezzo di sciopero del personale viaggiante dell'Atac. Per oggi e domani il «comitato di lotta» degli autisti ha puntato ad un deciso inasprimento del rapporto con la cittadinanza: tre sospensioni del servizio (dalle 5,30 alle 8, dalle 12,30 alle 14,30 e dalle 18,30 alle 21) e per giunta nei momenti di «punta» del traffico.

Ma anche per i veneziani non sono, questi, giorni facili. L'agitazione degli addetti ai «vaporetti» in servizio nella città lagunare si protrae dalla metà di febbraio. Anche ieri mattina, per almeno sei ore, sono stati assicurati solo i collegamenti con le isole. I «tranvieri» veneziani hanno attuato una specie di sciopero bianco procedendo al controllo «come da regolamento» di tutti i natanti in servizio. E ci vuol poco a capire che quasi tutti sono risultati «non idonei», magari per la mancanza di una lampadina che si è dovuto provvedere a sostituire.

Sono due momenti esasperati di una lunga vertenza nazionale che il governo non si decide a risolvere e che ben individuati gruppi politici cercano di sfruttare per dividere i lavoratori, alimentare il malcontento nell'opinione pubblica, far passare misure di limitazione del diritto di sciopero. Non è un caso che il presidente del gruppo DC del Senato, sen. De Giuseppe, motivi con la crescente esasperazione dei cittadini, la necessità che «governo e parlamento si riapproprino delle loro competenze istituzionali e adottino adeguate iniziative» per regolamentare gli scioperi nei pubblici servizi.

A De Giuseppe fa eco, con toni più ambigui e sfumati, il capogruppo dc della Camera, on. Bianco. E a Firenze un altro dc, l'on. Marzotto Caotorta (presidente della Commissione trasporti della Camera, ma anche presidente della Federtrasporti, l'organizzazione delle aziende municipalizzate, che è la principale controparte dei sindacati nella vertenza) dà quasi per scontato che le organizzazioni sindacali non siano in grado di darsi e di far rispettare il codice di autoregolamentazione per cui auspica un intervento legislativo.

Tutto ciò mentre le Federazioni dei trasporti Cgil, Cisl e Uil si apprestano a tirare le fila del dibattito sul codice di comportamento per tutte le categorie del settore. Il 25 marzo si svolgeranno a Milano, Firenze e Reggio Calabria tre convegni interregionali di dirigenti, quadri e delegati della Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in preparazione del direttivo nazionale convocato per il 30 marzo per approvare il «codice» e renderlo operativo.

E' una nuova prova — afferma una nota — di responsabilità dei sindacati del settore. Ma un «analogo senso di responsabilità — aggiunge — sarebbe opportuno lo manifestassero tutti coloro che, facendo da cassa di risonanza ai sindacati autonomi, comitati e gruppi di varia natura, tendono ad ingenerare nell'opinione pubblica l'immagine di un sindacato incapace di gestire le sue iniziative e le sue lotte».

Ma occorre anche che senso di responsabilità sia dimostrato dalle controparti, ad iniziare dal governo, in tutte le vertenze aperte. Nelle prossime ore avremo un primo banco di prova. Il ministro Foschi dopo essersi consultato con i suoi colleghi di governo, sarà in grado di prospettare ai sindacati una soluzione praticabile e in tempi brevissimi per la vertenza degli autoferrotranvieri? Da essa dipende la conferma o meno dello sciopero nazionale di 24 ore della categoria proclamato da Cgil, Cisl e Uil per venerdì.

Venerdì (sempre per responsabilità diretta del governo) si prospetta come una giornata «nera» per il trasporto. Non sono fermi solo i trasporti urbani. Saranno bloccati per tutto il giorno i voli Alitalia e Ati e per otto ore (dalle 13 alle 21) tutti gli scali aerei. Per 24 ore tutti i lavoratori, di terra e di volo, aderenti a Cgil, Cisl e Uil. Motivo dell'agitazione la vicenda dell'Itavia e la lentezza con cui si cerca la soluzione per la ripresa dei collegamenti e dell'attività degli oltre mille dipendenti.

i. g.

Ancora non si decide per l'Itavia

Il ministro dei Trasporti Formica ha prospettato alla Camera una soluzione per l'ex compagnia privata — L'intervento del compagno Fausto Bocchi

ROMA — Verso una soluzione definitiva, e positiva, della vertenza Itavia? Il ministro dei trasporti Formica ha prospettato ieri sera alla Camera una soluzione che per modalità e per tempi di attuazione, recepisce gran parte delle posizioni del sindacato unitario e di quelle che il PCI aveva ancora al mattino ribadito in aula con l'intervento del compagno Fausto Bocchi. Ecco i quattro punti della soluzione proposta da Formica e che presumibilmente sarà formalizzata oggi in un documento proposto al voto dell'assemblea di Montecitorio:

❶ una nuova società, a prevalente partecipazione pubblica, subentrerà all'Itavia di cui è stata dichiarata (e ieri confermata) la revoca dalle concessioni di tutte le linee che aveva in esercizio. La costituzione della nuova società è stata già autorizzata dal ministero delle PP.SS. e potrà essere attivata — assicura Formica — entro la fine di questo stesso mese;

❷ la nuova società gestirà le linee che, sino all'esplosione della crisi Itavia, collegavano Roma con Bologna, Lamezia, Bergamo e Reggio Calabria, e inoltre Milano con Lamezia, Reggio Calabria, Ancona e Pescara; e infine Bologna con Palermo. Altre tre linee ex-Itavia (Bologna-Cagliari, Pisa-Cagliari e Bologna-Catania) passeranno invece all'Alisarda;

❸ il personale ex-Itavia verrà assunto ex-novo (con l'esclusione, a qualsiasi effetto, del riconoscimento della precedente anzianità, ma con l'attribuzione di un importo equivalente all'ammontare degli scatti biennali di anzianità: maturati nel precedente rapporto) per la maggior parte presso la nuova società; mentre all'Alisarda passerà una quota di personale proporzionata alle esigenze delle tre linee di cui assumerà la gestione. Se resterà del personale esuberante, questo sarà collocato presso Alitalia, ATI e gestioni aeroportuali;

❹ il ministero del Lavoro «si adopererà» perché nella prossima riunione del CIPI venga dato l'assenso alla applicazione della cassa integrazione guadagni straordinaria nei confronti dei mille ex-Itavia dal dicembre '80 (da allora essi non percepiscono più salari e stipendi) sino al momento in cui saranno assunti in carico dalla nuova società o da altri settori.

Questa ipotesi — che va tutta verificata negli atti concreti del governo, ha subito commentato il compagno Bocchi — segna una netta differenziazione del governo dalle posizioni che, ancora ieri, erano state insistentemente espresse dalla destra interna ed esterna alla DC e che tendevano ad assicurare il commissariamento della vecchia società. Questa operazione — aveva subito replicato il sindacato unitario dei lavoratori del trasporto aereo — rinvierebbe la soluzione della crisi dilapidando il denaro pubblico «e ridando fiato ad una gestione privata fallimentare». La FULAT insisteva invece per l'immediata costituzione della nuova società («unica prospettiva positiva per il riassetto del trasporto aereo») e per l'attivazione contestuale della cassa.

Queste richieste erano state al centro, nel corso del dibattito antimeridiano, dell'intervento con cui Bocchi aveva ribadito, nell'illustrare la mozione comunista, la necessità di vincolare il governo a precise e rapide scadenze per la soluzione di questa delicata vertenza. E' inammissibile — aveva detto — che per quattro mesi il governo abbia menato il can per l'aia. Questo ritardo ha un preciso significato politico: forti pressioni sono state in realtà esercitate per impedire la completa e definitiva estromissione di gestori incapaci. Il pluralismo è sacrosanto — aveva aggiunto Bocchi — ma a condizione che non campi sull'assistenza pubblica, come sarebbe accaduto con l'applicazione per l'Itavia della legge Prodi.

g. f. p.

Crisi dello Stato e dell'economia, le risposte della sinistra

(Dalla prima pagina)

te per una regolazione dello sviluppo nel rispetto della democrazia e tenendo conto del mercato».

Se si mette molta «enfasi» sulla programmazione ciò deriva proprio dall'asprezza cui è arrivato lo scontro — ha detto Ingrao —. Ne siamo davvero tutti consapevoli? I segnali che giungono anche dalla sinistra sono contraddittori. Craxi ha proposto una revisione della Costituzione. Ma per andare dove? In funzione di che cosa? — ha chiesto Ingrao —. Anche i comunisti propongono riforme di grande portata, persino costituzionale (per esempio il superamento del bicameralismo). Si tratta di capire, però, quali obiettivi ci si pone. Altrimenti — ha commentato Chiaromonte — «*tutto diventa solo una agitazione, da "nuova destra", tanto per usare un'espressione cara al segretario del PSI*». In ogni caso, il confronto è aperto sul merito della questione.

Fabrizio Cicchitto ha risposto dando una sua lettura — ha tenuto a precisarlo — della «grande riforma» di cui parlano le tesi socialiste: «*Un'operazione del genere ha senso se c'è un patto istituzionale tra tutte le forze politiche che, ritenendo bloccato questo sistema, decidono che si debba avviare una dialettica nuova, una dialettica dell'alternativa e creare nuove regole del gioco, da tutti concordate, all'interno delle quali ogni schieramento che si forma sia portatore di una sua ipotesi, di conservazione o di progresso*». Il terreno della programmazione, del governo dell'economia, dovrà essere uno dei primi sul quale i due schieramenti si dovranno confrontare. Si tratterà, a quel punto, di fare scelte chiare: decidere quali classi e ceti sociali proteggere e quali colpire, di determinare, insomma, chi vince e chi perde.

Di carne al fuoco, come si vede, ce n'è davvero molta. Come in un gioco di scatole cinesi, una questione ne svela un'altra, con un continuo rimando dall'economia alla politica, dai soggetti sociali alle istituzioni. D'altra parte, è la realtà della crisi a sollecitare, essa stessa, questa pluralità di approcci e di dimensioni.

Dice Ingrao: la crisi produce modificazioni profonde nella coscienza organizzata della stessa forza-lavoro, scarti crescenti tra lavoro dequalificato e qualificato; tra occupati e assistiti, tra tempo di lavoro e tempo di vita. La risposta democratica che era contenuta nel «compromesso keynesiano» sbocca in una corporativizzazione crescente, mentre la risposta liberista tende sempre più a caratterizzarsi non tanto come una riduzione quantitativa del livello di presenza pubblica, ma come un cambiamento nell'uso dello Stato, per rovesciare nel mondo del lavoro una serie di contraddizioni non risolte dal potere. Da tutto ciò emerge una forte spinta a ridurre la democrazia. Quali modifiche occorre compiere nel processo di produzione e riproduzione sociale per affrontare queste contraddizioni? Ecco la domanda che il movimento operaio oggi deve porsi; ma, proprio qui, la sinistra registra la sua debolezza.

Secondo Ingrao, gli aspetti nuovi da affrontare sono tre: 1) un orientamento consapevole dello sviluppo che si sposi con forme di autogoverno dei produttori, in modo da avere un più incisivo e qualificato intervento pubblico evitando un iperstatalismo e in alcuni casi addirittura riducendo la presenza dello Stato: 2) una redistribuzione del reddito che tenda a premiare la qualità del lavoro e a colpire l'assistenzialismo e la frantumazione corporativa; 3) nuovi livelli formativi e informativi che consentano più conoscenza e più controllo sulle scelte.

Sembrano questioni astratte, ma prendiamo l'episodio recente della legge finanziaria. Napoleoni e Spaventa e, poi, dopo di loro Cicchitto, hanno sottolineato che in fondo Andreatta aveva ragione a chiedere che venisse fissato prima di tutto il limite all'indebitamento dello Stato. Certo, sul piano economico ciò ha una sua indubbia razionalità. Ma a questo punto — ha sottolineato Ingrao — occorre chiedersi a chi spettano le decisioni. Al solo governo? O anche al Parlamento? Può l'esecutivo stabilire dei limiti e chiedere che il Parlamento si riduca a dire solo sì o no? Ecco che torna ad essere centrale la questione di sapere, conoscere per controllare, come premessa indispensabile per affrontare anche i più complessi nodi istituzionali sollevati sia dalla relazione sia dal dibattito del convegno. E per decidere, poi, quali scelte fare, e a favore di chi.

Cicchitto, partendo proprio dalla battaglia sulla finanziaria e riferendosi poi alle polemiche sul sindacato, ha polemizzato con il PCI, accusandolo di voler fare un «*gioco al rialzo*» ora che è all'opposizione. «*Quale gioco al rialzo* — ha risposto Chiaromonte — *in realtà, noi siamo andati alla Fiat, alla Montedison, a parlare di aumento della produttività, anche aziendale, di professionalità, di nuova organizzazione del lavoro. Siamo l'unica forza politica che non parla due linguaggi diversi, uno nei convegni e uno coi lavoratori. Anche sulla questione delle liquidazioni, la nostra proposta mentre prevede un certo recupero salariale, continua a muoversi con molta coerenza lungo una linea di riforma della struttura retributiva. D'altronde, non capisco davvero certe polemiche. Una forza politica come "DP" raccoglie firme per un referendum e nessuno si scandalizza, mentre si polemizza con noi se presentiamo — come nostro dovere — una proposta su una materia che riguarda il Parlamento e non solo la contrattazione tra le parti sociali*».

Motivi anche immediati di polemica, come si vede, non mancano, nè sono usciti «ovattati» dal seminario. Il dibattito è stato assai ricco e non è possibile certo riassumerlo tutto. Hanno parlato, tra gli altri, Ghezzi, Ciofi, Michele Magno, Merli Brandini della Cisl, Peggio, D'Aniello, Pietro Barcellona, Nicola Cipolla, Laura Pennacchi, Bassanini del PSI. Molto spesso i linguaggi e le proposte sono apparsi diversi, qualche volta polemici. Ma il confronto c'è stato per davvero. E forse, nel momento in cui si sta cercando di smantellare persino quelle forme di intervento produttivo e sociale dello Stato che sembravano un fatto ormai storicamente acquisito, questa può essere già una buona premessa.

Direttore
ALFREDO REICHLIN
Condirettore
CLAUDIO PETRUCCIOLI
Direttore responsabile
ANTONIO ZOLLO
Iscritto al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma l'UNITA' autorizz. a giornale murale n. 4555. Direzione, Redazione ed Amministraz.one: 00185 Roma, via dei Taurini, n. 19 - Telefoni centralino: 4950351 - 4950352 - 4950353 4950355 - 4951251 - 4951252 4951253 - 4951254 - 4951255
Stabilimento Tipografico G.A.T.E. - 00185 Roma Via dei Taurini, 19

L'accordo Alfa: una ricetta nuova per uscire dalla crisi

L'intesa raggiunta a Roma approvata a maggioranza

MILANO — Ma allora Massacesi ci ha fregato? L'interrogativo, magari tra i denti, circola in questi giorni nei reparti dell'Alfa Romeo. A porselo, certo, sono i più pessimisti quelli che dicono che il padrone, se firma un accordo dopo solo tre ore e mezzo di sciopero, deve avere i suoi buoni motivi e che, se i motivi sono ottimi per l'azienda, non possono essere ottimi per i lavoratori. Ci si dimentica — in questo modo — che ogni conquista apre un nuovo terreno di scontro e quella dell'Alfa Romeo è davvero una conquista: perché sancisce sul piano della produttività e dell'organizzazione del lavoro dei risultati che faranno testo per altri gruppi industriali, a partire dalla FIAT, precisa la FLM e perché dimostra che è possibile uscire dalla crisi in modo diverso da quello tentato a Torino.

Il giudizio dei delegati milanesi dell'Alfa Romeo e preciso: il sindacato ha lanciato una scommessa e adesso la partita è aperta.

L'Alfa Romeo, in prospettiva, dicono gli esperti aziendali, è Massacesi, può recuperare e molto. Scrivere su un accordo che gli stabilimenti produrranno più automobili (70-80 al giorno ad Arese e 150 al sud aggiuntive alle attuali), che i posti di lavoro aumenteranno di 3500 unità e che sarà riaperto il turn-over, non è allora in contraddizione con la tempesta in cui si dibatte ancor oggi il settore dell'automobile. Lo scontro, quindi è sulla produttività, sulla funzionalità dei sistemi produttivi.

E delle polemiche di un mese fa sul salario che cosa resta? Proprio l'altro ieri Massacesi è tornato sul «premio di presenza». Già bocciato dalla FLM è stato adesso riproposto in una lettera ai duemila cap. dell'Alfa. L'accordo in ogni caso segue tutta un'altra strada. Ieri il consiglio di fabbrica lo ha approvato (320 sì, 7 no, 21 astenuti). Oggi e domani si svolgono le assemblee di reparto, venerdì il voto finale

Biglietti dell'autobus a 200 lire? A Firenze ne discutono le aziende

Tavola rotonda alla conferenza della Cispel - Lettera di Lama sullo «statuto»

Dal nostro inviato

FIRENZE — *Dopo i vini avremo anche i bilanci delle municipalizzate con il marchio di origine controllata. I cittadini potranno cioè leggerci dentro e non solo per controllare la quantità, ma soprattutto la qualità dei servizi prestati, commisurandoli ai costi. E' la cosiddetta «certificazione» intorno alla quale si stanno rompendo la testa un po' tutte le aziende pubbliche. Di questo si è parlato nella tavola rotonda di ieri (la conferenza nazionale della CISPEL continua, smaltendo le ben ventuno relazioni e i lavori delle commissioni) nel corso della quale non è mancata una frecciata polemica di un ministro, il socialista De Michelis, contro un esponente della maggioranza governativa, il repubblicano Visentini.*

Non è vero che le aziende a Partecipazione Statale non abbiano introdotto la revisione e la certificazione, ha detto il ministro polemizzando apertamente contro Visentini che recentemente aveva invece affermato che le Partecipazioni Statali non hanno ancora adempiuto a quest'atto tutt'altro che formale. Lo hanno fatto, ha detto De Michelis, fin dai bilanci di quest'anno.

Ma la parte del leone, a parte i soliti battibecchi, continuano a farla, in questa conferenza, i trasporti con gli assillanti problemi delle tariffe e delle vertenze sindacali in corso. Se le città che ancora hanno il biglietto del tram fermo a cento lire (Palermo, Roma, Napoli, tanto per fare qualche esempio) lo portassero a 200, si determinerebbe, sostengono alcuni, un'impennata sulla scala mobile. Non è così, sostengono, invece a ragione, i più: a far impazzire la scala mobile sarebbe l'aumento degli abbonamenti proporzionale a queste 200 lire e generalizzato, come tra l'altro impone il decreto governativo sulla finanza locale. Le aziende vedrebbero sì aumentare le proprie entrate di 128 miliardi l'anno, ma il conseguente scatto di contingenza comporterebbe un onere per l'intera economia nazionale di ben 264 miliardi.

Che fare allora? «Le tariffe sono solo un modo di redistribuzione del reddito — ha detto il vice presidente della CISPEL, il socialista Luciano Peduzzi —. Bisogna stare attenti che a pagare siano quindi sempre le categorie più deboli».

E Armando Sarti, comunista, presidente della CISPEL ha aggiunto: «Occorre una politica tariffaria meditata, prudente, e ben finalizzata a contenere anche certi consumi. Bisogna stare inoltre attenti perché l'aumento delle tariffe si ripercuote inevitabilmente sui prezzi. Il lavoratore non valuta le tariffe solo in relazione al costo, ma anche più in generale al prelevamento tributario sempre in aumento».

Sul fronte della vertenza anche ieri sono venuti dalla CISPEL pressanti inviti al governo perché intervenga con decisione per sbloccarla. Questa vertenza infatti, insieme ad altri mali cronici, può portare i servizi pubblici alla disfunzione totale.

Tre gli aspetti rimarcati. Quello del rispetto della scadenza del contratto che va a fine anno (si chiede al governo di trovare un qualche escamotage che permetta di saltare questo ostacolo). Quello sulla autoregolamentazione degli scioperi (il democristiano Marzotto Caotorta, presidente della Federazione trasporti della CISPEL, ha chiesto, a titolo personale, che la sostanza dell'autoregolamentazione indicata dai sindacati trovi riscontro in una legge del parlamento). E infine quello dei costi per le aziende (problema questo — ha ripetuto Sarti — che può essere superato tenendo conto anche di quanto alti siano i prezzi per questo lungo braccio di ferro). La necessità di un dialogo non formale tra azienda e lavoratori è venuta anche da Luciano Lama, segretario generale della CGIL che ha inviato una lettera alla conferenza.

«Ho considerato con vivo interesse le proposte della CISPEL — scrive Lama — di formulare uno statuto della impresa pubblica locale e di definire con il movimento sindacale una intesa politica che, nella autonomia di ciascuno, rilanci il ruolo dell'impresa pubblica operante nei servizi in un rinnovato rapporto con i lavoratori e con l'utenza. Sono proposte che fanno accrescere la partecipazione alle politiche dei servizi che operano sul territorio, rendendo note le condizioni reali organizzative ed economiche con cui le aziende operano anche tramite la trasparenza e la pubblicizzazione dei bilanci».

Maurizio Boldrini

Il Comitato regionale siciliano del PCI esprime al compagno Ino Vizzini e a tutta la famiglia sentite condoglianze per la morte della madre

GIUSEPPINA FILORAMO

Palermo 11 marzo 1981

I deputati del gruppo parlamentare comunista all'Assemblea Regionale siciliana sono vicini al compagno Gioacchino Vizzini per la perdita della madre signora

GIUSEPPINA FILORAMO in VIZZINI

Alla sua memoria sottoscrivono 50.000 lire per l'Unità.

Palermo 11 marzo 1981

Gianni e Svetlana Parisi sono vicini a Ino Vizzini colpito dalla perdita della cara madre

GIUSEPPINA

Palermo 11 marzo 1981

Francesco Di Modica, Saverio Lodato, Vincenzo Vasile esprimono al compagno Ino Vizzini e a tutta la famiglia sentite condoglianze per la morte della madre

GIUSEPPINA FILORAMO

Palermo 11 marzo 1981

I comunisti trapanesi si associano al dolore del compagno Ino Vizzini per la perdita della madre signora

GIUSEPPINA FILORAMO IN VIZZINI

Palermo, 11 marzo 1981

Nell'impossibilità di farlo personalmente, Tommaso Biamonte ringrazia quanti, compagni e organizzazioni di partito, hanno partecipato al suo dolore per la perdita del suo caro

PAPA'

e sottoscrive per l'Unità.

Palermo, 11 marzo 1981

SVAI-TARCHINI è
PEUGEOT
104-305-505-604
Benzina-Turbo diesel-Diesel
da 953 a 2664 cc.
CONCESSIONARIA PEUGEOT PER MILANO E PROVINCIA
S.V.A.I.
Via Durini, 14-Milano-Tel. (02) 701529-799707
Via Zanella, 61-Milano-Tel. (02) 710819-7383450
Vendita, assistenza, ricambi originali Peugeot