

# C'È CHI PUNTA ALLO SFASCIO DEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI

Da settimane il governo sfugge alle sue responsabilità nella vertenza che riguarda i trasporti pubblici e lo squallido del ministro Fucini che el regala lo sciopero e i disagi di oggi è solo l'ultimo anello della catena. Ma non si tratta solo di inerzia, e di incapacità a governare; c'è qualcosa di peggio e di più preciso. Settori importanti del governo sono convinti che questa vertenza, le cui conseguenze si riversano sulle spalle di milioni di italiani, sia una eccellente trappola per i comunisti, la sinistra, i sindacati e non hanno alcuna intenzione di disfarsi; anzi, si preoccupano di girare il coltello nella schiena.

## Il governo ci regala questi scioperi

Da settimane sfugge alle sue responsabilità - Una vicenda per costruire trappole alla sinistra?

Tutti costoro sanno benissimo, per cominciare, che le ferree barriere che proprio il governo ha posto alla finanza locale, rendendola inadeguata ai compiti che spettano alle autonomie locali, non consentono ai comuni di risolvere la vertenza. Ma sono felici di sperare che il malcontento dei lavoratori dei trasporti e la rabbia degli utenti si rovescino contro l'interlocutore più diretto e visibile, il sindaco. I sindacati delle grandi città sono comunisti, o socialisti che guidano giunte di sinistra ed è molto utile che possa inserirsi l'immagine di Petrolletti, Zangheri, Novelli, Tognoli. Tanto peggio tanto meglio.

scelte produttive, si dà il via alla ricerca salariale delle corporazioni: l'accordo per i medici mutualisti e quelli per altri gruppi privilegiati approvano la strada a una inevitabile valanga di richieste. Trionfa lo Stato assistenziale, la dilapidazione del pubblico denaro, l'inflazione; e questi sono ritenuti i fattori essenziali per la continuazione di un sistema di potere o per porre l'alternativa brutale, antioperaista e antidemocratica, della deflazione selvaggia proposta da Andreatta.

e le difficoltà cresceranno se non si parte mai. I governi a direzione democristiana che hanno sempre sabotato o rallentato ogni riforma non possono rinviare ancora, e preferire poi di far passare il conto ai comunisti o ai lavoratori.

L'intervento della finanza pubblica deve essere statale. C'è poco da dire: se si stozzano i comunisti, se si limita la spesa decentrata per mantenere nelle mani dei poteri centrali i flussi finanziari, quando c'è da pagare, la borsa deve aprirla chi ha i soldi. Del resto questo lo sanno tutti a memoria, compreso Andreatta; e se alla fine lo Stato dovrà fare la sua parte non si capisce perché occorre rinviare, far marciare tutto, aggravare anche i problemi stessi. I termini del problema sono chiari a tutti. Il governo non deve nascondersi, deve agire. Non può ordire provocazioni politiche, ma deve invece governare. O andarsene.

In margine a queste questioni una riflessione va fatta infatti dai lavoratori e dai sindacati. Proprio mentre ci impegnano fino in fondo in difesa dei diritti dei lavoratori, incalziamo il governo, portiamo i problemi in Parlamento, dobbiamo ammonire che gli scioperi a ripetizione stanno per aprire la via alla legge anticongiunturale. I componenti del cosiddetto «comitato di lotta» di Roma devono sapere che essi, in buona fede o no, portano acqua al mulino della destra. Tranne l'adozione di una efficace autoregolamentazione nei servizi pubblici essenziali, non si priva i lavoratori degli strumenti di lotta; e del resto a questa lotta noi diamo un appoggio e un respiro politico. Ma evita che attraverso le lacerazioni sociali che si determinano, passi il peggio per i sindacati, per i lavoratori, per la democrazia. Con il fuoco non si scherza.

Noi siamo ormai a una stretta politica, nella quale si intrecciano la crisi economica e regionale della maggioranza, le smanie di rivincita della destra, la crisi economica e l'inflazione, il pericolo di un dissesto del tessuto sociale e civile. Da questa stretta si esce con un cambiamento generale, e nessuno può seriamente pensare di risolvere i suoi problemi al di fuori dei problemi generali.

Lucio Libertini

## Un altro giorno senza tram, bus e metrò ma dopo tante difficoltà oggi si vola

Lo sciopero dei tranvieri si concluderà alla mezzanotte - Dure critiche al governo dei sindaci di Roma e Genova e della Cispel - Dopo il voto alla Camera sospesa l'agitazione nel trasporto aereo

ROMA — Tutto bloccato dalla mezzanotte di ieri. Fermi gli autobus, i tram, le metropolitane e tutti gli altri mezzi di trasporto in servizio nelle aree urbane. La situazione tornerà normale a mezzanotte di oggi. Ma sono già in vista nuove agitazioni degli autotrojanvieri per i prossimi giorni; complessivamente sono già programmate 14 ore di scioperi articolati. Date e modalità di effettuazione saranno decise dai sindacati di categoria all'inizio della settimana entrante. C'è però il rischio di un ulteriore acuitarsi della vertenza se il governo — ma l'atteggiamento che ha assunto non è assolutamente promettente — non interverrà subito per sbloccare positivamente la controversia.

Oggi, dunque, città nel caos con gli inevitabili ingorghi, le snerganti attese, i ritardi al lavoro e a scuola. Tranquilla, invece, la situazione nel trasporto aereo. I preannunciati scioperi degli autonomi e dei sindacati confederali che avrebbero determinato la paralisi dei voli per 24 ore sono stati sospesi. La decisione è stata presa, dando però dell'avvenimento una interpretazione diversa, dopo il voto della Camera sull'Itavia e la concessione, ieri sera, della cassa integrazione straordinaria ai dipendenti dell'ex compagnia aerea privata, deliberata dal Cipi.

Ma torniamo allo sciopero dei tranvieri. La responsabilità tutta intera è del governo che nonostante gli impegni presi oltre una settimana fa non ha nemmeno incontrato le organizzazioni sindacali. Il governo e le controparti — si legge in una nota della federazione unitaria di categoria — «continuano a dimostrare una assoluta insensibilità politica di fronte a uno stato di agitazione che comporta enorme tensione nella categoria e gravi disagi per i cittadini utenti».

Quello che viene dal governo — ha dichiarato il compagno Petroselli, sindaco di Roma — «è un segnale di irresponsabilità e di conseguenze difficilmente prevedibili». E' inaccettabile che l'escutivo non avvii nemmeno il negoziato, non avanzi, dopo averla ripetutamente preannunciata, alcuna mediazione. In questa situazione — dice ancora Petroselli — è necessario chiamare «gli autotrojanvieri e tutti i cittadini ad unirsi per non far passare questa vera e propria sfida alle città».

Così non è più possibile andare avanti — ha detto in sostanza il sindaco socialista di Genova Cerofolini. Il governo ha affermato — «dove cambierebbe metodo di confronto con tutte le parti interessate, superare i vuoti sin qui registrati e fare fino in fondo la sua parte». Ma in definitiva cosa insistevano invece per quel commissariamento dell'Itavia (in base alla legge Prodi) che sarebbe stato il maggiore e più indecoroso regalo alla fallimentare gestione della società estromessa dall'esercizio di ogni linea interna.

si chiede al governo? L'Anci, la Cispel, i sindacati — ha ricordato ieri il compagno Armando Sarti, presidente della Confederazione delle aziende municipalizzate — richiedevano e chiedono «una mediazione governativa realistica, possibile ed equa per consentire a milioni di cittadini l'esercizio del loro diritto di utilizzare i servizi pubblici». Purtroppo queste «pressanti sollecitazioni» sono rimaste inascoltate e così «mentre si aprono ricorrenti dibattiti sulla riforma istituzionale i cittadini rischiano — ha concluso Sarti — di misurare l'operato attraverso anche lo stillicidio di servizi pubblici sempre più precari e ingovernati».

Sospeso, invece, come dicevamo, lo sciopero a sostegno della vertenza Itavia. Oggi, quindi, Alitalia, Afi e Alisarda effettueranno tutti i voli programmati. La sospensione è stata decisa da autonomi e sindacati unitari dopo il voto (ne scriviamo in altra parte della pagina) della Camera. Il giudizio sullo stesso è però diverso. Gli autonomi della Faapac plaudono il fatto che sono state respinte «le iniziative finora assunte dal governo» e che di conseguenza si riapre la strada a possibili soluzioni che possano mantenere a galla la fallimentare gestione privata.

Il dibattito — afferma dal canto suo la Fulat — ha evidenziato «che la soluzione della crisi Itavia deve realizzarsi con l'assenso delle organizzazioni sindacali» e di conseguenza «riafferma» il fatto che «il confronto tra sindacati e governo si è concentrato sulla soluzione politica di costituzione di una nuova azienda a capitale pubblico che dovrà sviluppare il settore charter, garantendo le condizioni professionali ed economiche dei lavoratori».

Le conclusioni del dibattito alla Camera — ha detto Renato Matteucci, segretario della Fil-Cgil — vanno interpretate come una «sollecitazione a dar corso immediata ad istituti privilegiati, e l'ospedale costruito a Milano con il contributo volontario dei tranvieri è diventato ospedale di zona. La pensione che arrivava subito, ora arriva, se va bene, dopo un anno, e non è più questa gran cosa, essendo stati ridimensionati, nel frattempo, i salari reali della categoria».

I tranvieri, che abitavano nella media periferia della città, e che la mattina il deposito lo raggiungevano in bicicletta, ora sono per il 60 per cento pendolari e hanno bisogno della macchina, essendo i capofila nella catena degli orari della città.

«Se la maestria d'asilo deve essere in servizio alle 7 — dice il compagno Filetini, autista, del consiglio d'azienda dell'ATM — deve prendere il mezzo pubblico alle 6 e mezza. E perché questo arrivi alla sua fermata a quell'ora, deve partire dal deposito alle 6. Vuol dire che almeno mi devo svegliare alle 1 e mezza, se voglio arrivare in tempo da Pavia, dove abito, con una differenza: che la maestria, anche se ce l'ha, la macchina può lasciarla a casa, perché tanto passo io con l'autobus; e che io invece la macchina la devo prendere per forza».

Il tranviere, oltretutto, deve assicurare un servizio sette giorni su sette per tutto l'anno, cosa che comporta di media cinque domeniche di lavoro ogni otto e turni molto diversificati lungo un «nastro orario» fissato contrattualmente in 14 ore (il che significa, in soldoni, che se prende servizio alle 8 per lavorare a intervalli anche fino alle 22).

E mentre per gli altri lavoratori, grazie anche alle lotte di questi anni, l'ambiente di

## «Vi dico quanto è duro il mio lavoro di tranviere»

MILANO — I più vecchi lo ammettono, non nascondendo un certo rimpianto: una volta nel grande corpo dei lavoratori dipendenti il tranviere faceva un po' la parte del signore. Guadagnava anche il doppio di un operaio dell'industria, godeva di un sistema previdenziale tra i più avanzati, sorretto da una cassa autonoma che garantiva un ottimo livello di assistenza sanitaria, una buona pensione appena lasciato il lavoro attivo.

Negli ultimi anni tutto è cambiato. «Dieci anni fa — ci ha detto un vecchio tranviere — guadagnavo il doppio di un operaio della Pirelli. Dopo sette, otto anni lui guadagnava già più di me». La riforma sanitaria — aggiunge Tronconi, della Fil-Cgil — ha assorbito gli istituti privilegiati, e l'ospedale costruito a Milano con il contributo volontario dei tranvieri è diventato ospedale di zona. La pensione che arrivava subito, ora arriva, se va bene, dopo un anno, e non è più questa gran cosa, essendo stati ridimensionati, nel frattempo, i salari reali della categoria.

I tranvieri, che abitavano nella media periferia della città, e che la mattina il deposito lo raggiungevano in bicicletta, ora sono per il 60 per cento pendolari e hanno bisogno della macchina, essendo i capofila nella catena degli orari della città.

«Se la maestria d'asilo deve essere in servizio alle 7 — dice il compagno Filetini, autista, del consiglio d'azienda dell'ATM — deve prendere il mezzo pubblico alle 6 e mezza. E perché questo arrivi alla sua fermata a quell'ora, deve partire dal deposito alle 6. Vuol dire che almeno mi devo svegliare alle 1 e mezza, se voglio arrivare in tempo da Pavia, dove abito, con una differenza: che la maestria, anche se ce l'ha, la macchina può lasciarla a casa, perché tanto passo io con l'autobus; e che io invece la macchina la devo prendere per forza».

Il tranviere, oltretutto, deve assicurare un servizio sette giorni su sette per tutto l'anno, cosa che comporta di media cinque domeniche di lavoro ogni otto e turni molto diversificati lungo un «nastro orario» fissato contrattualmente in 14 ore (il che significa, in soldoni, che se prende servizio alle 8 per lavorare a intervalli anche fino alle 22).

E mentre per gli altri lavoratori, grazie anche alle lotte di questi anni, l'ambiente di

lavoro è decisamente migliorato, per i tranvieri è successo l'opposto: più chilometri di percorrenza, più traffico privato sulle strade, molti più utenti (la sola ATM a Milano ha aumentato i propri clienti dai 438 milioni del '70 ai 553 dell'anno scorso). E il risultato è inequivocabile: gli autisti preferiscono di gran lunga lavorare per le ditte private, dove si guadagna di più e si hanno orari migliori, e disdegnano il posto nell'azienda municipalizzata, che infatti è a Milano in perenne carezza di personale.

Quelli che rimangono avvertono che qualcosa si è sncrinato nel rapporto di fiducia e di stima con l'utenza, con gli altri lavoratori. Tanto che in queste giornate di sciopero il tranviere, nelle conversazioni della gente, è sempre più sovente accennato nella riprovazione ai medici e ai piloti autonomi.

«Io contesto questa associazione — dice netto D'Anna — noi siamo una delle categorie che più d'ogni altra in questi anni ha dato prova di senso di responsabilità. Abbiamo firmato due contratti di lavoro, e ci sono stati, in questi anni, due scioperi. E' sempre più sovente accennato nella riprovazione ai medici e ai piloti autonomi. «Io contesto questa associazione — dice netto D'Anna — noi siamo una delle categorie che più d'ogni altra in questi anni ha dato prova di senso di responsabilità. Abbiamo firmato due contratti di lavoro, e ci sono stati, in questi anni, due scioperi. E' sempre più sovente accennato nella riprovazione ai medici e ai piloti autonomi.»

«Se la maestria d'asilo deve essere in servizio alle 7 — dice il compagno Filetini, autista, del consiglio d'azienda dell'ATM — deve prendere il mezzo pubblico alle 6 e mezza. E perché questo arrivi alla sua fermata a quell'ora, deve partire dal deposito alle 6. Vuol dire che almeno mi devo svegliare alle 1 e mezza, se voglio arrivare in tempo da Pavia, dove abito, con una differenza: che la maestria, anche se ce l'ha, la macchina può lasciarla a casa, perché tanto passo io con l'autobus; e che io invece la macchina la devo prendere per forza».

Il tranviere, oltretutto, deve assicurare un servizio sette giorni su sette per tutto l'anno, cosa che comporta di media cinque domeniche di lavoro ogni otto e turni molto diversificati lungo un «nastro orario» fissato contrattualmente in 14 ore (il che significa, in soldoni, che se prende servizio alle 8 per lavorare a intervalli anche fino alle 22).

Dario Venegoni

## Per l'Itavia voto di censura della Camera al governo

Bocciata una risoluzione che approvava le iniziative dell'esecutivo Respinta anche la richiesta di prendere atto delle comunicazioni Il quadripartito smentisce Formica Decisa la cassa integrazione

ROMA — Censurata dalla Camera — con un duplice voto che ha visto il quadripartito andar sotto con uno scarto di una trentina di voti rispetto alla maggioranza di cartello — l'azione equivoca e irresoluta del governo sul caso Itavia.

E' accaduto ieri mattina nell'aula di Montecitorio quando si è trattato di concludere il lungo dibattito dedicato alla crisi della società aerea privata e alle conseguenze di questo dissesto sui collegamenti interurbani ormai da quattro mesi e sulla sorte dei mille e più lavoratori privi di occupazione e di retribuzione da dicembre.

I capi-gruppo della maggioranza avevano sottoscritto una risoluzione che invocava — nella premessa ad una serie di molti generici impegni — l'approvazione delle «iniziative promosse dal governo» in questi mesi. Ebbene, posta in votazione a scrutinio segreto, questa parte del documento è stata respinta con 240 voti contro 222; con le opposizioni si erano schierati alcune decine di deputati dello schieramento quadripartito. Un momento dopo, nuovo smacco: con 230 no e 225 sì veniva respinta anche la richiesta di prendere atto delle comunicazioni del governo

sulla situazione determinatasi in seguito alla crisi Itavia.

Sottolineata da alcune irruentissime reazioni (particolarmente vivace quella del capogruppo socialista Silvano Labriola), la valenza politica della duplice sconfitta non sta solo nel rifiuto della Camera di assecondare le disposizioni del capigruppo della maggioranza, ma sta anche e soprattutto nella esplicita disapprovazione di una condotta improntata alla più paralizzante indecisione e, soprattutto, al rifiuto di prender chiaramente partito in una vicenda che esige chiarezza di scelte politiche e operative. In questo senso, le due votazioni hanno rappresentato una secca risposta ai contrasti esplosi nel quadripartito anche e proprio su questo caso.

Dopo molti tentennamenti, il ministro dei trasporti Formica si era infatti finalmente deciso, un paio di giorni fa, ad annunciare «come posizione del governo» la decisione della costituzione di una società a prevalente capitale pubblico che avrebbe rilevato personale e linee ex Itavia. Era la scelta per la quale si era lungamente ma per molto tempo invano, battuto il sindacato unitario. Era però anche la scelta contro cui si erano dichiarate le destre interne ed esterne alla DC che

insistevano invece per quel commissariamento dell'Itavia (in base alla legge Prodi) che sarebbe stato il maggiore e più indecoroso regalo alla fallimentare gestione della società estromessa dall'esercizio di ogni linea interna.

Poche ore dopo l'annuncio di Formica, il quadripartito smentiva seccamente il ministro dei trasporti, prima con una bozza di risoluzione in cui si proponeva il temporaneo affidamento di tutte le linee già Itavia all'Alitalia; e poi, ieri, con un altro e completamente diverso documento nel quale addirittura non si faceva più cenno agli strumenti tecnico-operativi per la riattivazione delle linee prima gestite dall'Itavia. E appunto di questo la Camera ha respinto il preambolo mentre, con i passati di strettissima misura (237 sì, 229 no) «a convenzione» fra i partiti invitando non solo se non una nuova conferma della irresolutezza e dell'ambiguità grave di governo e maggioranza.

Il punto più equivoco è che si vincola, sì, il governo a ripristinare entro il 10 aprile tutti i collegamenti bloccati da 4 mesi; ma ci si rifiuta di precisare con quali strumenti dovrà essere assicurata la ripresa dei voli. Nessun accenno, insomma, alla nuova soci-

tà: mentre solo con molta buona volontà si può cogliere una pallida eco di questa soluzione in un altro passaggio della risoluzione: laddove si assicura la sistemazione del personale «ricercando possibilmente la salvaguardia del complesso tecnico-organizzativo costituito dall'impresa ora in crisi». La destra ha insomma ancora spazio per portare avanti le sue iniziative a difesa degli interessi dei privati.

Ma quand'è che, poi, il personale sarà comunque definitivamente sistemato? I comunisti avevano chiesto che il problema fosse risolto non oltre la fine di questo mese: la proposta è stata respinta con 225 voti contro 214. Approvata invece, praticamente alla unanimità, la proposta di vincolare il governo ad adottare immediati provvedimenti per l'applicazione — nei confronti del personale ex Itavia e anche di quello degli aeroporti coinvolti nella sospensione dei servizi di questa società — della cassa integrazione guadagni dal dicembre '80 e fino alla data di ripresa di uno stabile lavoro. In serata il Cipi ha accolto la decisione, disponendo l'avvio della cassa integrazione.

g. f. p.



## Intollerabile disagio negli ospedali A chi spetta trovare una soluzione?

Il governo è incapace di affrontare la questione - Ignorate le proposte dei sindacati unitari e del PCI - Aniasi presenta una stupefacente versione sulla spesa (e Andreatta è scomparso)

ROMA — La vertenza dei medici degli ospedali è ancora in un vicolo cieco. Ieri, al terzo giorno di sciopero hanno manifestato a Roma annunciando che in mancanza di serie proposte l'agitazione sarà inasprita. Il governo non riesce a trovare una soluzione, perché non si sciolgono le contraddizioni al suo interno e nella sua maggioranza. Da un lato sono stati concessi aumenti retributivi esorbitanti ai medici generici, per una spesa che gli stessi ministri competenti non sanno quantificare; dall'altro — dopo averla provocata — si cerca di frenare la spinta rivendicativa delle altre categorie mediche (a cominciare dagli ospedalieri) chiudendo bruscamente la borsa sino

poco prima generosamente aperta. Eppure la via d'uscita potrebbe esserci. L'hanno indicata la Federazione CGIL, CISL, UIL, il PCI e anche alcuni esponenti di altri partiti (ieri Ton. Seppia, vice-presidente del gruppo socialista) sia pure a titolo personale: sospendere l'applicazione dell'accordo con i medici generici; aprire subito la trattativa con le federazioni sindacali unitarie e con i sindacati dei medici ospedalieri per il contratto unico nazionale di tutti i dipendenti (medici e non medici) del servizio sanitario valorizzando le qualifiche e il ruolo essenziale degli operatori pubblici e in particolare dei medici a tempo pieno; verificare in que-

sto quadro la convenzione dei medici generici, dei pediatri e degli specialisti ambulatoriali in modo da garantire un giusto equilibrio tra il trattamento dei medici ospedalieri, dove gli unici rappresentanti dei partiti invitando non solo se non una nuova conferma della irresolutezza e dell'ambiguità grave di governo e maggioranza.

Il punto più equivoco è che si vincola, sì, il governo a ripristinare entro il 10 aprile tutti i collegamenti bloccati da 4 mesi; ma ci si rifiuta di precisare con quali strumenti dovrà essere assicurata la ripresa dei voli. Nessun accenno, insomma, alla nuova soci-

zioni di tipo corporativo che ora non riesce più a controllare. Nessun ministro o sottosegretario è andato alla manifestazione dei medici ospedalieri, dove gli unici rappresentanti dei partiti invitando non solo se non una nuova conferma della irresolutezza e dell'ambiguità grave di governo e maggioranza.

Il ministro della Sanità ha infatti dato l'ultima versione sulla spesa per i medici generici: 627,6 miliardi assicurati — ha detto — dal fondo sanitario per effetto di errori scoperti e di risparmi (ma risulta che questi «risparmi» verrebbero compiuti cancellando stanziamenti per servizi sanitari che difficilmente possono essere bloccati, sono quindi risparmi tutti da verificare). Ma ammetto che questa volta i conti tornano, non vi sarebbero altre possibilità per le categorie mediche ancora in agitazione.

Sulle dichiarazioni del ministro si è aperto il dibattito. Il compagno Palopoli ha insistito perché anche il ministro Andreatta si presenti a chiarire la posizione di tutto il governo sulla spesa sanitaria e sulle soluzioni che intende dare alle vertenze. Analoga richiesta è stata avanzata al Senato dal gruppo comunista: la Commissione sanità l'ha accolta invitando Aniasi e Andreatta a presentarsi la prossima settimana.

Il ministro della Sanità ha infatti dato l'ultima versione sulla spesa per i medici generici: 627,6 miliardi assicurati — ha detto — dal fondo sanitario per effetto di errori scoperti e di risparmi (ma risulta che questi «risparmi» verrebbero compiuti cancellando stanziamenti per servizi sanitari che difficilmente possono essere bloccati, sono quindi risparmi tutti da verificare). Ma ammetto che questa volta i conti tornano, non vi sarebbero altre possibilità per le categorie mediche ancora in agitazione.