

La Camera approva il disegno di legge per organici e incentivi nelle dogane

Aeroporti verso la normalità? Sospeso lo sciopero dei doganieri autonomi

La situazione alle frontiere potrà normalizzarsi in due-quattro giorni - Clamorosa protesta dei camionisti francesi: bloccato il traforo del Monte Bianco - Il ministro degli Esteri di Parigi convoca l'ambasciatore d'Italia - Preoccupazioni per il turismo

ROMA — Votata dalla Camera la legge sul potenziamento delle dogane, gli autonomi hanno sospeso lo sciopero bianco. In atto da alcune settimane, il lavoro è ripreso ma il ritorno alla normalità sarà tutt'altro che breve: occorreranno fino a due-quattro giorni a seconda delle situazioni. La sospensione dell'agitazione è intervenuta quando ormai non solo gli aeroporti e i valichi di frontiera erano in crisi, ma si era giunti ad un punto critico per il turismo e anche per l'industria. Proprio ieri la Confindustria aveva denunciato una "situazione gravissima" sia per i rifornimenti delle aziende, sia per le esportazioni, e paventato il possibile ricorso a breve scadenza anche alla cassa integrazione.

Le soluzioni di forza nella regolamentazione del diritto di sciopero. Il provvedimento varato ieri dalla commissione Finanze e Tesoro prevede un aumento degli organici degli uffici doganali di 1.650 unità con un incremento di circa 200 rispetto a quanto previsto dal governo. Al personale degli uffici periferici è di confine è stato riconosciuto un aumento del 130 per cento dell'indennità incentivante già percepita.

Nella stessa seduta Visentini ha tirato fuori dai cassetti, dove giaceva da sette anni, un disegno di legge di recepimento del regolamento Cee del '77. Sembra che anche questo provvedimento dovesse filare via liscio verso l'approvazione quando un gruppo di deputati ce ha presentato un emendamento che prevede poteri straordinari al ministro in caso di scioperi alle frontiere. I comunisti hanno invitato i dc a ritirare l'emendamento non ritenendo ammissibile affrontare in questa sede un problema di tanta rilevanza, ma quest'anno hanno chiesto che il disegno di legge fosse rinviato all'assemblea di Montecitorio.

Mentre a Montecitorio avveniva tutto questo, nel Fiumicino aumentava il caos, alle frontiere si allungava la teoria degli autotreni in attesa, a Pontebba lo scalo ferroviario si saturava ulteriormente. I camionisti francesi esasperati bloccavano il traforo del Monte Bianco impedendo anche il passaggio delle autovetture. In breve si formava una colonna di almeno trecento autotreni in entrambi i sensi di marcia. A Parigi il ministero degli Esteri convocava il nostro ambasciatore per invitare il governo italiano ad adottarsi per far finire l'agitazione dei doganieri.

Per il ritorno alla normalità, dicevamo, occorrerà un po' di tempo. I funzionari dello scalo di Pontebba (Udine) dicono che ci vorranno dai due ai quattro giorni per smaltire gli oltre settecento camion di merce non deperibile in attesa di sdoganamento. La precedenza in ogni caso sarà data ai carri bestiame, oltre una cinquantina. Nel pomeriggio oltre trecento autotreni erano fermi nell'autoparco di Fagnano (270 al valico di Sant'Andrea/Grozzia).

Illo Gioffredi

Aerei e traghetti: nelle prossime ore si decide se la tregua sarà duratura

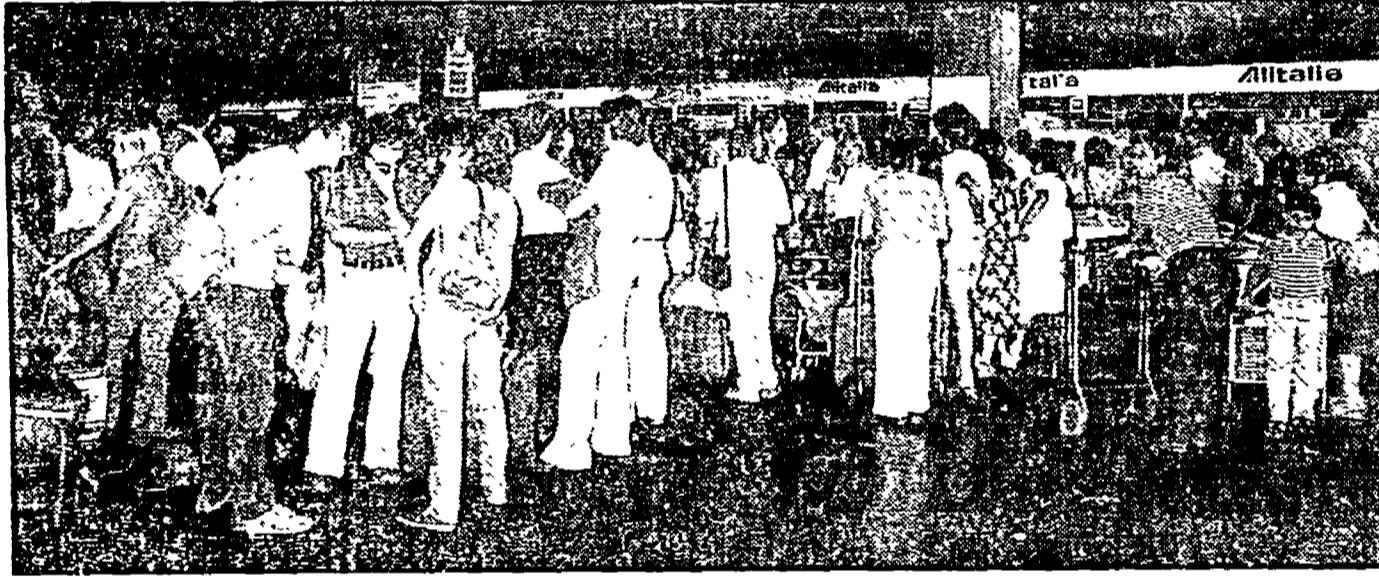
ROMA — Sospeso lo sciopero dei doganieri, avremo finalmente un servizio di trasporti? Quale speranza che ciò avvenga c'è. Ieri, infatti si sono concluse le azioni di lotta dei marittimi autonomi e di quelli della UIL (CGIL, CISL e anche la segreteria confederale UIL avevano già proclamato la tregua per le elezioni in Sardegna) e fino alla prossima settimana non sono programmati scioperi nel settore aereo. Ma è solo un filo tenue, legato a ciò che potrà avvenire nelle prossime ore al ministero del Lavoro e all'atteggiamento che il governo assumerà al Senato per la questione della previdenza dei marittimi.

Al ministero del Lavoro, dunque, riprende stamani il negoziato per il contratto del personale di terra del trasporto aereo. La vertenza è aperta da nove mesi, le trattative all'interno sono andate avanti stancamente con successive rotture e da oltre tre settimane sono approdate al ministero del Lavoro ma confinate, come qualcuno ha detto, nel sottoscala nel senso che la mediazione non è mai stata assunta dal titolare del dicastero. E dopo tre settimane siamo ancora al punto di partenza. Ai sindacati non è stata fornita ancora una risposta capace di avviare la vertenza ad una conclusione.

Una mattinata al «Leonardo da Vinci»

Come duecento paralizzano l'attività di ventimila

Ancora ieri ritardi e voli cancellati. Una battaglia tutta e solo incentrata sul salario - Perché il sindacato confederale si è dissociato dalla protesta



ROMA — Code e disagi all'aeroporto durante gli scioperi nel trasporto aereo

ROMA — Uno sciopero che si avverte, ma non si vede. Una mattinata all'aeroporto di Fiumicino, poco prima che gli "autonomi" decidessero di sospendere lo sciopero. Agli sportelli delle compagnie aeree le file non sono lunghissime, agli uffici dove si fa il "check in" i tapiscruoli funzionano in continuazione, portano i bagagli di mano i lupi di tutte le dimensioni. Aperta anche la cabina di vetro delle informazioni, dove c'è più gente del solito, funzionante pure l'ufficio cambi. Tutto normale, dunque, se non fosse per quella "équipe" televisiva che staziona nella sala d'attesa (meglio: nello "spazio attesa", visto che le file di sedie non sono circondate da mura). E la presenza di cameramen e operatori sta a indicare che c'è qualcosa che fa notizia. La notizia è nel cartellone che indica le partenze dei voli: per Nuova Delhi un'ora e più di ritardo, per Caracas, quasi due, così come per Manila e per tante altre capitali. In un'altra parte dell'aeroporto, quello dei voli nazionali, sul tabellone luminoso, accanto alle destinazioni, Milano, Bari, Napoli c'è anche la sigla "can", che vuol dire cancellato. Una parte del personale deve essere dunque in agitazione, ma nelle agenzie, negli sportelli aperti al pubblico tutto è regolare.

Un potere contrattuale enorme: senza la loro firma gli aerei non possono rifornirsi di carburante, senza un loro visto non si possono imbarcare le merci. E' la bagagliaio di loro "OK" addirittura non possono essere portati sugli aerei i cestini per il pranzo in volo, non possono "partire" le "pizze" del film che allietano il viaggio raccontandole. Bene, il sembrano responsabilità da poco? Lo sai che il nostro è un lavoro faticoso, rischioso, impegnativo? E allora? E allora — continua — vogliamo il giusto riconoscimento economico del nostro lavoro: l'indennità di rischio. L'indennità di rischio è un meccanismo ultra-vecchio della busta paga. Viene corrisposto non in base a criteri di professionalità, non per riconoscere la particolarità di

trova uno disposto a scambiarlo due parole. E il dottor Tommaso, dirigente — almeno così si capisce — dell'ufficio dogane. «Cosa vogliamo?», dice. «Noi siamo considerati ufficiali di polizia giudiziaria tributaria. Dobbiamo fare verbali, procedere ad arresti, controllare i bagagli e tante altre cose che non ti sto ad annoiare raccontandole. Bene, ti sembrano responsabilità da poco? Lo sai che il nostro è un lavoro faticoso, rischioso, impegnativo? E allora? E allora — continua — vogliamo il giusto riconoscimento economico del nostro lavoro: l'indennità di rischio. L'indennità di rischio è un meccanismo ultra-vecchio della busta paga. Viene corrisposto non in base a criteri di professionalità, non per riconoscere la particolarità di

certe mansioni, ma per il semplice fatto di appartenere all'ufficio dogane. Anche il sindacato confederale è contento che occorra ricominciare a questa "fascia" di lavoratori un vantaggio economico. E così nel contratto del pubblico impiego è stato previsto un "premio incentivante", legato però alla presenza, al lavoro effettivamente svolto.

Da questo orecchio gli autonomi non ci sentono. Vogliono un "regalo", lo vogliono ancora più alto (c'è da ricordare che per i doganieri il premio "incentivante" è maggiore che per altre categorie) e lo vogliono sancito in una legge. Sembra un passaggio inessenziale, ma non è così.

«Vogliono riconoscimenti e privilegi per legge» — dice un compagno del consiglio di azienda della "AR", la società che gestisce i servizi al Leonardo da Vinci. «Vogliamo "realizzare" la contrattazione, non vogliamo avere nulla a che fare con il resto dei dipendenti del trasporto aereo. E' una scortocircuito, il modo più rapido per far fuori il sindacato e ristabilire il rapporto diretto doganieri-potere politico. E il ritorno al regime delle regalie, del sottogoverno».

Si fermano i lavoratori Sip per orario e nuova professionalità

ROMA — Oggi scoperano i lavoratori della Sip per il rinnovo del contratto. Sono quattro ore di astensione dal lavoro alle quali se ne aggiungono altre quattro, articolate per regioni, nei prossimi giorni. Le ragioni dell'azione di lotta vanno ricercate nella fase di stasi, al limite della rottura, cui sono giunte le trattative per il nuovo contratto dopo i primi cinque incontri con l'azienda e l'Intersind. In pratica i sindacati hanno dovuto registrare una serie di «no» o controproposte inaccettabili alle richieste contenute nella piattaforma.

Il secondo punto riguarda la riduzione dell'orario di lavoro. Il sindacato chiede 35 ore settimanali. Non punta, però, ad una riduzione immediata, ma programmata, elastica, nell'ambito della validità contrattuale.

Terzo capitolo quello riguardante i miglioramenti economici. Si chiede una nuova parametratura, 100-250, con un aumento a regime di 90 mila lire mensili per il parametro 100. Gli aumenti salariali dovrebbero consentire una sostanziale difesa del salario reale in rapporto anche all'accordo del 22 gennaio 1983, e un adeguato riconoscimento della professionalità anche per i livelli più alti.

Salvatore Bonadonna, segretario della Filpt-Cgil. La Sip e l'Intersind — dice — da una parte parlano di professionalità, ma dall'altra si attestano su un criterio di distribuzione incentivante legata alla presenza; da una parte sostengono che il sindacato non è abbastanza moderno, ma dall'altra propongono modelli retributivi che la cultura industriale moderna ha cercato di superare da alcuni anni.

«L'azienda è impegnata — lo ha sottolineato più volte anche al tavolo delle trattative — in un importante processo di riorganizzazione. E' logico, quindi, che punti ad ottenere il consenso del sindacato (ma sfonda una porta aperta) a questo processo. Quel che non va è che invece voglia il consenso su una linea di contenimento salariale (propone 800 mila lire annue a pieno regime fra 4 anni), nel momento in cui si riserva una cospicua quota di salario da gestire unilateralmente e con criteri assolutamente discrezionali», ci dice Bonadonna.

Stefano Bocconetti

EMIGRAZIONE



I lavoratori avranno una rappresentanza diretta

Marinaro, una donna e una emigrata al Parlamento europeo

La compagna Francesca Marinaro, candidata nella 1ª circoscrizione (Italia nord-occidentale) è stata eletta, così come il nostro Partito aveva chiesto agli elettori, per dare agli emigrati una rappresentanza diretta nel Parlamento europeo.

Insieme ai ringraziamenti alle organizzazioni del Partito Comunista Italiano del Piemonte, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta, che hanno organizzato le preferenze per la compagna Marinaro, esprimiamo alla compagna le felicitazioni della sezione centrale e delle Federazioni dell'emigrazione con gli auguri di buon lavoro nell'impegnativo compito che è chiamata ad assolvere.

Chi aveva dei dubbi sulla nostra sincerità nei confronti degli emigrati, è ora accontentato. Avevamo preso l'impegno di eleggere un emigrato nel Parlamento europeo e così abbiamo fatto. Perché ci sarà un solo emigrato eletto nel Parlamento europeo? Non sarebbe stato meglio se anche gli altri partiti — e in particolare la DC e il PSI — avessero fatto come noi comunisti? Presentavano come il PCI 81 candidati e avrebbero potuto mettere in lista quindi qualche emigrato. Di voti ne hanno preso un po' meno delle ultime elezioni (un bel po' in meno), ma, ad essere sinceri, non si sarebbero meritati nemmeno quelli.

Non era lo specchio per le allodole. A questo punto c'è poco da dire. Noi abbiamo mantenuto i nostri impegni, non siamo orgogliosi perché abbiamo compiuto un gesto che, per noi, ha un grande significato, non fosse altro perché gli altri, tutti gli altri partiti, quelli che stanno al governo in primo luogo, hanno pensato soltanto alle preferenze per i loro notabili, ma non ai diritti e alla rappresentanza degli emigrati.

Il PCI primo partito tra i lavoratori italiani emigrati nella Repubblica Federale Tedesca e a Berlino Ovest: questo lo splendido risultato dello scrutinio svoltosi nei 311 seggi dove si sono recati a votare 104.637 elettori, pari al 47,64% su un totale di 219.689 emigrati. Il PCI risulta primo partito in tutte le circoscrizioni consolatorie della RFT con 34.126 voti pari al 55,98% su un totale di 60.961 voti validi, staccando la DC di ben 13 punti (22,47). Rispetto alle elezioni del 1979 il PCI avanza del 4,30%, mentre la DC perde il 7,03% risultando così essere la grande sconfitta.

Primi anche nella Repubblica Federale. Il voto in Olanda dimostra due cose: che gli emigrati sono stanchi di promesse non mantenute e del disinteresse dei partiti di governo per i loro problemi; e che il PCI è considerato per l'impegno dimostrato con continuità e non solo per le promesse fatte alla scadenza elettorale. Il Partito che difende i diritti di chi, in base alle scelte del nostro Paese, è stato costretto all'emigrazione.

In Francia il PCI non subisce crisi

In Francia il voto di domenica scorsa rileva una più alta percentuale di votanti rispetto alle elezioni del 1979, con risultati decisamente favorevoli al PCI. Questo dato va particolarmente sottolineato perché avviene in un contesto che non si può certo definire favorevole per le sinistre.

Olanda: crollo dc e flessione del PSI

Anche in Olanda il voto degli emigrati ha confermato in termini vistosi l'avanzata del PCI. Dal 32% del 1979 al 37% del voto di sabato scorso, mentre la DC è passata dal 24% al 18% ed il PSI ha subito una flessione.

Lussemburgo: i comunisti oltre il 43%

Con il 43,2 per cento dei voti il PCI si conferma il primo partito tra gli emigrati italiani nel Lussemburgo. L'aumento rispetto alle elezioni europee del 1979 del 2,1 per cento. La DC scende al 19,5 per cento, il PSI al 24,4 per cento del 1979 mentre il PSI, che pure rimaneva su una grossa affermazione nella quarta circoscrizione, rimane stazionario al 14,3 per cento (14,4 per cento nel 1979). Il PCI ottiene la maggioranza relativa in tutte le circoscrizioni. Particolarmente significativi sono i dati della terza circoscrizione dove la nostra lista raggiunge il 56 per cento dei consensi. Il successo importante del PCI in tutti i seggi elettorali in Lussemburgo assume proporzioni ancora più vaste nelle città a grande concentrazione operaia come Esch (60,3 per cento), Differdingen (51,5 per cento) ed Ettelbruck (51,5 per cento).

Belgio: più votanti, più consenso

Più gente è messa in grado di votare, più aumentano i voti comunisti: questo è il dato che balza in primo piano nelle diverse circoscrizioni consolatorie del Belgio. Se nel 1979 infatti avevano potuto votare solo 34.570 italiani (votanti 71,1 per cento, PCI 45,7 per cento dei voti, quest'anno sono aumentati gli iscritti (85.326) e sono aumentati i votanti (85.326), nelle diverse circoscrizioni elettorali il nostro Partito che ha ottenuto il 18,2 per cento dei voti. Tra i dati più significativi quelli relativi alla circoscrizione di Gemboux (votanti 71,1 per cento, PCI 45,7 per cento, DC 19,1 per cento), di La Louvière (votanti 60,5 per cento, PCI 44,3 per cento) e di Mons (votanti 55 per cento, PCI 44 per cento).

Domenica tutti al voto in Sardegna

Il 24 giugno prossimo, una settimana dopo le elezioni europee, il popolo sardo è chiamato alle urne per il rinnovo del Consiglio regionale. Si tratta di un momento importante per i lavoratori sardi emigrati e per quelli che vivono in Sardegna per imprimere anche al governo regionale una svolta democratica e progressista.

Renato Bastianelli, Luigi Cassago, Graziano Pianoro, Valerio Baldan