

Si è alla stretta finale nella vertenza per gli aerei, confermate le azioni di lotta dei marittimi

Trasporti, dopo il voto nuovi scioperi

Personale degli aeroporti ad oltranza le trattative

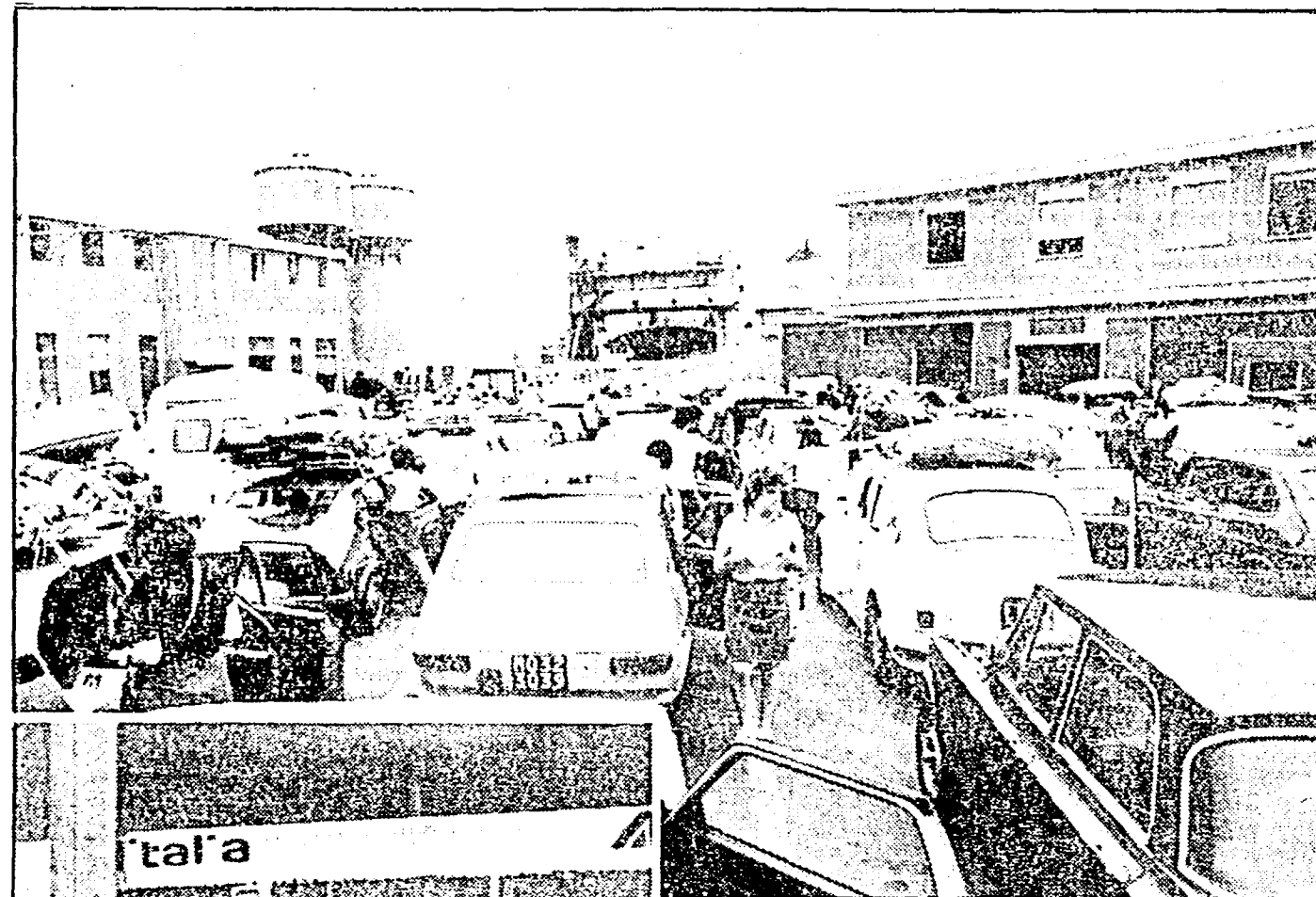
Il ministro De Michelis ha presentato ieri a sindacati e aziende una proposta di mediazione - È tornata la normalità nei porti di Genova e Civitavecchia

ROMA — Dalla sera di venerdì, per tutta la notte e nella giornata di ieri, al ministero del Lavoro è stato un susseguirsi quasi frenetico di incontri separati del ministro De Michelis con le aziende e con i sindacati, di abboccamenti e riunioni informali fra le parti, per cercare di arrivare a quella che si è soliti definire la stretta finale. In ballo c'è il contratto del personale degli aeroporti. È stato un passare lento delle ore e anche un accavallarsi di voci di corridoio sulla possibile composizione di una vertenza aperta da oltre sette mesi e che presso lo stesso ministero ha «consumato» ben diciannove incontri ininterrottati e senza che mai il ministro si degnasse di mettere i suoi buoni uffici, demandando l'incarico ad un sottosegretario o ai dirigenti ministeriali. In tutti, ma in particolare nei sindacati, c'è la premura di arrivare rapidamente in porto, di sciogliere nuovi pesanti disagi negli aeroporti che diventerebbero inevitabili se il filo della trattativa si dovesse interrompere.

Nel tardo pomeriggio di ieri si è comunque determinata una prima svolta nel confronto, con un avvicinamento fra le posizioni delle parti, e la formulazione da parte di De Michelis di una proposta di mediazione in certo qual modo «ultimativa».

Gli scogli su cui più volte la trattativa si era arenata e interrotta erano fondamentalmente tre: la riduzione dell'orario di lavoro di 40 ore annue come previsto dal contratto del 22 gennaio '83; la durata del contratto (i sindacati chiedevano tre anni e mezzo, le aziende quattro anni e tre mesi); l'ammontare dei miglioramenti economici (le richieste del sindacato erano di 150 mila lire medie pro capite a regime contrattuale comprendendo in esse i benefici derivanti dall'accordo Scotti e in cambio di recupero di produttività).

La proposta del ministro del Lavoro si può in sintesi così riassumere: si alla riduzione delle 40 ore annue (metà subito e metà entro il 1985) da corrispondere ai lavoratori 16 sotto forma di ferie aggiuntive e 24 monetizzate (il tutto sotto diversa soluzione concordata a livello aziendale o di settore operativo); si all'aumento salariale nella misura di 138 mila lire pro capite (ma su questo le aziende hanno subito sollevato pesanti riserve); infine, una durata della vigenza del contratto a metà strada fra la richiesta sindacale e la controproposta aziendale e cioè durata di 3 anni e



11 mesi, con scadenza, quindi, al 31 agosto '87. Subito dopo le delegazioni (quella sindacale diretta dai segretari confederali Turtura, Merli Brandini e Veronese; quella padronale con il presidente dell'Intersind Paoli e il presidente dell'Alitalia Nordio) si sono riunite per valutare le proposte del ministro in vista della ripresa del negoziato diretto. Alla fine è arrivata la decisione dei sindacati di sospendere gli scioperi già programmati. Apprezzamento per la decisione è stata espressa anche dal ministro dei Trasporti, Signorile.

Se qualcosa di nuovo si è dunque prodotto nella difficile vertenza del trasporto aereo (non si dimentichi in ogni caso che una volta definito il contratto del personale di terra si dovranno affrontare le trattative per quelli dei piloti, degli assistenti e dei tecnici di volo), siamo ancor ben lontani, nonostante le rinnovate promesse di Carta, dalla composizione della controversia dei marittimi che dura ormai da cinque anni. Si tratta com'è noto della definizione del passaggio dei marittimi dalla previdenza marinara all'Inps. Il relativo disegno di legge è fermo in Parlamento e tutt'oggi il governo non ha ancora provveduto a reperire la necessaria copertura finanziaria. È un esempio emblematico di come l'esecutivo faccia incancrenire situazioni risolubili nel lasso di qualche mese dando così esca alle legittime proteste della categoria e sulle quali di frequente si innescano agitazioni corporative di tipo selvaggio dei gruppi autonomi.

Una di queste agitazioni si è appena conclusa. I porti di Genova e Civitavecchia sono tornati gradualmente alla normalità dopo la decisione di precettazione, giunta quando gli scioperi degli autonomi e dei marittimi della UIL (non hanno ottemperato alla decisione delle confederazioni di attuare la tregua elettorale in occasione della odierna consultazione in Sardegna) si stavano esaurendo. Nel porto ligure già nella notte fra venerdì e sabato è stato possibile far partire tutti i passeggeri in attesa di imbarco. A Civitavecchia il traffico è ripreso alle prime ore di ieri mattina. Il primo traghetto a salpare è stato il «Carducci» seguito ad un'ora di distanza dal «Petrucci». Sono stati trasportati circa 1500 passeggeri e 500 auto. Poi man a mano hanno lasciato il porto il «Leopardi», il «Deledda», il «Verga», che ha salpato intorno alle 20 per Cagliari.

Illo Giffredi

Due immagini dei disagi provocati in questi giorni dagli scioperi dei doganieri negli aeroporti (nella foto una fila allo scalo di Fiumicino) e dei marittimi autonomi e della Uil nel porto di Civitavecchia

Responsabilità, ma il governo ha l'esenzione?

Paralizzare con una astensione dal lavoro, peggio se neppure preannunciata per tempo, servizi pubblici essenziali non si può considerare come il naturale, scontato esercizio del diritto alla difesa delle proprie ragioni contrattuali che ogni società democratica riconosce ai lavoratori dipendenti. Tanto più discutibili diventano alcune iniziative di lotta quando non solo fanno ricadere in modo indiscriminato sulla gran massa degli utenti le pesanti conseguenze di una vertenza sindacale, ma pongono a loro volta in discussione l'esercizio di fondamentali diritti costituzionali da parte della generalità dei cittadini. È quanto ad esempio sta accadendo in questi giorni con un pugno di marittimi, che si dicono aderenti alla UIL (ma che la loro stessa confederazione sconsiglia), impegnati in un blocco dei traghetti per la Sardegna proprio all'immediata vigilia del voto per il rinnovo del Consiglio regionale dell'isola. Si ripropone insomma, come era già accaduto nei giorni scorsi per l'agitazione dei funzionari della dogana aderenti ad organizzazioni autonome, il problema di esigue minoranze di lavoratori dotate però di una formidabile capacità di incidere sulla funzionalità dei servizi e pronte a farne uso in modo assai disinvolto.

È un problema serio al quale bisogna riuscire a trovare una soluzione. E tuttavia sembra molto improbabile che si possano individuare vie praticabili per riportare ad uno standard fisiologico e tollerabile la continuità nel settore dei servizi sulla base delle analisi e delle ricette che una virulenta campagna di stampa riserva quotidianamente all'attenzione della gran massa degli utenti, molto comprensibilmente preoccupati. Un giro di vite autoritario, ecco in breve a cosa si vorrebbe ricorrere. E non fa nessuna differenza se il bersaglio degli atti punitivi deve essere un piccolo gruppo indifferente ad ogni richiamo di solidarietà o i più grandi sindacati che da anni sono direttamente impegnati a garantire una autodisciplina e che comunque sono portatori di interessi e di ragioni che certo non si possono liquidare come meramente corporativi.

Sospetti di unilateralità e di colpevole faziosità sono invece piuttosto imputabili ai tanti commentatori che non fanno alcuno sforzo per individuare le cause, che sono varie, alcune certamente molto discutibili altre molto meno, delle improvvise fiammate di contuttività. Poca credibilità riesce ad avere chi (ultimo in ordine di tempo Sabino Cassese in una sua nota sul «Messaggero») si dimentica che se c'è una guerriglia corporativa (che per altro non è solo oggettiva, ossia legata alla crisi sociale, ma anche alimentata da precise volontà politiche) da ricondurre alla ragione, c'è anche l'inerzia colpevole dei governi che hanno preso l'abitudine di lasciare marciare vertenze contrattuali dai contenuti del tutto legittimi ed hanno anzi fatto della frammentazione delle categorie, delle normative, delle funzioni una ordinaria pratica di gestione dei pubblici servizi, del tutto coerente del resto con la disponibilità alla frenata lottizzante di ogni competenza divenuta ormai organica ad una politica.

È anche vero che sommare le responsabilità verso il Paese e le sue esigenze più elementari si devono pretendere da parte di tutti e, primo di tutto, da chi ha le responsabilità di governo.

Edoardo Gardumi



Aerei, scioperi sospesi Traghetti, breve tregua

Nessuna agitazione nelle FS a Roma - Il calendario delle azioni già programmate

ROMA — L'ipotesi peggiore non si è verificata. Almeno una delle vertenze in atto ha avuto nelle ultime ore una svolta. È quella come diciamo in altra parte del giornale del personale di terra degli aeroporti. C'è più tranquillità nei trasporti, ma non tutti

i pericoli di sciopero sono stati scongiurati. Paralisi anche prolungate sono previste e programmate per traghetti, porti, ferrovie. Ecco, di seguito, la situazione nel settore e anche qualche non piacevole «appuntamento» con gli scioperi.

ve sono già preannunciate e saranno attuate in assenza dei provvedimenti richiesti al governo.

FERROVIE — È stato sospeso lo sciopero che doveva iniziare ieri sera alle 21 alla stazione Termini di Roma. La direzione delle FS ha infatti convocato i sindacati per la ripresa del negoziato. Confermato è invece, per il momento, lo sciopero dei ferrovieri del compartimento di Bari il cui inizio è previsto per le 21 del 25 con una durata di 24 ore. Saranno penalizzati soprattutto i viaggiatori che si muovono all'interno della Regione. Si potranno avere soppressioni di treni e soprattutto ritardi per i convogli a lunga percorrenza.

PORTI — I portuali si fermeranno per quattro ore il 28 giugno. Da ieri non effettueranno più ore straordinarie, mentre domani si asterranno dal lavoro per 2 ore per lo svolgimento di assemblee.

Riserve CISL e UIL sulla linea CGIL

La contingenza sempre al centro del dibattito

Veronese (UIL) sostiene che la proposta Garavini non fa una scelta netta per la riduzione degli automatismi - Per Colombo (CISL), esiste un pacchetto di richieste nei confronti del governo sul quale tutte le confederazioni possono concordare

ROMA — Apprezzamenti, ma anche molte riserve di CISL e UIL sulle conclusioni del direttivo CGIL e in particolare sulle proposte avanzate in materia di scala mobile.

Per quanto riguarda il negoziato con la Confindustria, il dirigente cisino, sempre riferendosi alle proposte CGIL osserva che «il negoziato con l'organizzazione degli industriali non può significare la ricerca di un accordo centralizzato sui propositi di ristrutturazione, sui nuovi livelli di orario e su coerenti comportamenti salariali, ma al contrario può costituire il quadro di riferimento per la contrattazione nazionale di categoria e aziendale».

Secondo Colombo, infine, la proposta Garavini in materia di scala mobile pone due problemi: «innanzitutto non è chiaro se il meccanismo ipotizzato aumenti o diminuisca il grado di copertura automatica dei salari e, in secondo luogo, l'introduzione del principio della cadenza mobile dello scatto può portare ad una situazione di totale ingovernabilità dell'economia, in quanto si costituisce di fatto un meccanismo che, per sua natura, è casuale e quindi cieco».

Sempre per quanto riguarda la contingenza, il dirigente cisino si dichiara soddisfatto di quello che definisce «l'abbandono da parte della CGIL della ipotesi di promuovere un referendum».

E vediamo le reazioni in casa UIL. Sivano Veronese indica alcune «assonanze non marginali». Fra queste cita «una iniziativa rivendicativa a livello aziendale concordata sul piano salariale, in quanto si costituisce di fatto un meccanismo che, per sua natura, è casuale e quindi cieco».

postasi sugli orari, anche se il dirigente della UIL critica i tempi troppo lunghi indicati».

Veronese definisce, poi, non convincente le indicazioni della CGIL sul problema della scala mobile. La proposta — sostiene — scotta il fatto di essere frutto di una difficile mediazione e, quindi, si presenta molto complessa. Alla UIL non piace l'idea di ricorrere allo strumento fiscale per alleggerire e diversificare il valore della contingenza».

Quanto al negoziato con la Confindustria, esso «non potrà esaurirsi con la sola definizione di nuovi meccanismi salariali e contrattuali, ma dovrà anche interessare la scelta di nuove relazioni industriali e le questioni relative allo sviluppo dell'occupazione».

Veronese, infine, spezza una lancia a favore della riduzione degli automatismi nella determinazione del salario e critica la CGIL perché «non riesce a fare una scelta netta in questa direzione, che consenta di ampliare lo spazio del salario contrattato».

Gabriella Mecucci

Ci sono, nel panorama della stampa italiana, alcune testate che si battono per il salto di qualità: non soltanto neppure di essere messi in discussione. Il «Manifesto» fa parte di questa particolare categoria? Ritene di essere tempo di libertà, popolato da sacerdoti del dissenso cui è doveroso portare rispetto anche in quanto coscienza critica della sinistra? Non vogliamo crederlo. Ma avendo scritto un corsivo che osava polemizzare con una nota apparsa su quel giornale, abbiamo ricevuto una «veneranda lezione». Siamo stati etichettati come «stalinisti» ed accusati di volere utilizzare, come nel 1976, l'avanzata democratica per una politica di libertà, di rifiuto del dissenso, di intolleranza verso le minoranze.

Non solo, ma chi ha scritto quel corsivo lo ha fatto, secondo il «Manifesto», anche perché «negli articoli sulla successione di Berlinguer, c'è vero, non abbiamo mai fatto il suo (il mio, cioè) nome tra i possibili candidati alla segreteria». Ed «il Manifesto» aggiunge: «Non possiamo inventarci il nostro. Giusto, giustissimo».

Infatti, chi vi ha fornito quelle notizie, cari compagni del «Manifesto», non facendo il mio nome è stato nel vero. Non capisco, quindi, perché dovrebbe intarsi una «notizia» vera.

Ma davvero il «Manifesto» ha le vestali?

La mia irritazione, se così volete chiamarla, era dovuta invece al fatto di dovermi ricordare, in questa occasione, di tenere opinioni proprio sul vostro conto. Pensavo, infatti, che un giornale come il vostro avrebbe potuto discutere, come è suo diritto, della successione a Berlinguer con maggiore serietà e rigore di quanto non facciano coloro che danno e ricevono «notizie» sui berlingueriani di acciaio, di ferro, di latta, di legno e di noce, come dicevamo.

Ritenevamo, cioè, che la vostra origine, la vostra collocazione, la vostra conoscenza del PCI, il vostro interesse a discutere seriamente un problema certamente serio, vi avrebbero suggerito un diverso approccio a questo tema.

Ma c'è anche una questione politica che viene riproposta: mi si chiedono spiegazioni per una frase che io avrei pronunciato lunedì sera a «Tribuna elettorale» in tv. Ecco la frase incriminata: «Se oggi non ci sono le condizioni per l'unità democratica, vorrà dire che lotteremo per l'alternativa democratica». Non so se questa frase sia testuale e mi preoccupa di controllarlo. Comunque, chi ha ascoltato quella trasmissione sa che la domanda postami era «grosso modo» questa: «Se anziché le elezioni europee quelle di domenica scorsa fossero state elezioni nazionali, il PCI con la maggioranza relativa si sarebbe rivolto alla DC per fare un governo di compromesso storico oppure ai socialisti ed ai laici per l'alternativa? Non credo che la mia risposta lasciasse spazio ad equivoci. Replica, infatti, che noi avremmo proposto un programma riformatore e di risanamento morale e che avremmo verificato, ancor prima di guardare agli schieramenti, le forze disposte a sostenere un tale programma. Ciò che ci interessa, infatti, sono alleanze e convergenze su determinati contenuti».

Alla osservazione che difficilmente avremmo trovato in governo, replica che avremmo continuato la nostra lotta per l'alternativa democratica. Ebbene, dove sta la contraddizione o «l'equivoco»? Io non lo capisco proprio. Ma «il Manifesto» per lo capisce ai suoi lettori ha un mezzo onesto e pulito: pubblicare il resoconto stenografico di quella parte della trasmissione televisiva.

Comunque, se i redattori del «Manifesto» ritengono utile polemizzare sullo «equivoco» lo facciano, ma senza ammantarsi indebitamente dei panni di Berlinguer. È questo travestimento che abbiamo considerato e continueremo a considerare poco serio. E non ci pare che per questo si possa parlare di «stille nefasto». A meno che non si possa parlare del «tempio» e delle sue «vestali» senza genuflettersi. Cosa che non rientra nelle abitudini nostre, e spero anche in quelle del «Manifesto».

em. ma.

Appuntamento con la BIBLIOTECA UNIVERSALE RIZZOLI

Paul Larivaille LA VITA QUOTIDIANA IN ITALIA AI TEMPI DI MACHIAVELLI NOVITA

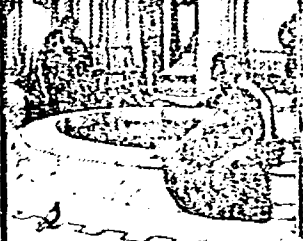
Paul Faure LA VITA QUOTIDIANA A CRETA AI TEMPI DI MINOSSE NOVITA

Due nuovi volumi della fortunata serie «Le vite quotidiane»

Thomas Hardy IL SINDACO DI CASTERBRIDGE introduzione di Enzo Siciliano

Charles Dickens DELL'ANTIQUARIO introduzione di Giorgio Manganelli

Henryk Sienkiewicz



QUO VADIS? introduzione di Luigi Santucci

P.C. Wodehouse IL CASTELLO DI BLANDINGS introduzione di Luigi Bioschi

Esiodo TEOGONIA introduzione e note di Graziano Arrighetti testo greco a fronte

Giovanni Mosca CANDIDO IN ITALIA

Daphne Du Maurier IL PUNTO DI ROTTURA



Enza Candela Bettelli 200 INSALATE Un'utilissimo manuale per preparare piatti veloci e con fantasia NOVITA

A. Spinelli - E. Balducci IL LIBRO DEI GIOCHI DELLA «DOMENICA QUIZ» il primo libro di giochi inediti per tutti gli appassionati di giochi intelligenti realizzati da un personal computer NOVITA



Giorgio Scerbanenco LA RAGAZZA DELL'ADDIO Da questo romanzo è tratto l'omonimo sceneggiato televisivo

BUR