

Sciopero di piloti, assistenti e tecnici dopo la giornata di paralisi di ieri

Anche per oggi non si vola

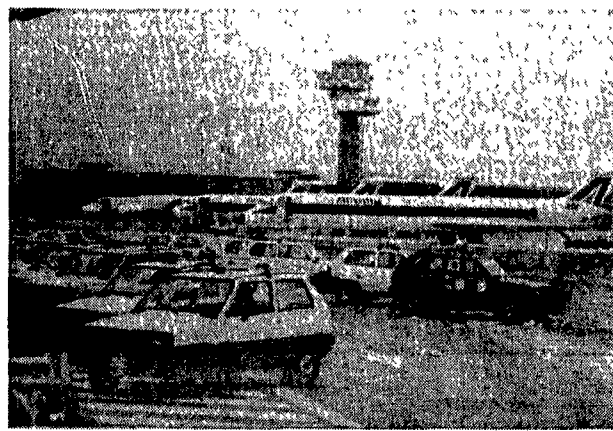
Sempre più infuocata la situazione negli aeroporti italiani, stretti dalla morsa degli irrigidimenti delle aziende da una parte e degli scossoni interni al movimento sindacale dall'altra.

Il black-out sarà pressoché totale. Scioperano infatti per 24 ore la quasi totalità dei piloti, assistenti e tecnici di volo aderenti ai sindacati autonomi Anpac, Anpav e Alvi.

tra i lavoratori di terra degli aeroporti la decisione delle organizzazioni sindacali di categoria di sospendere lo sciopero: è una indicazione che verrà seguita da tutti?

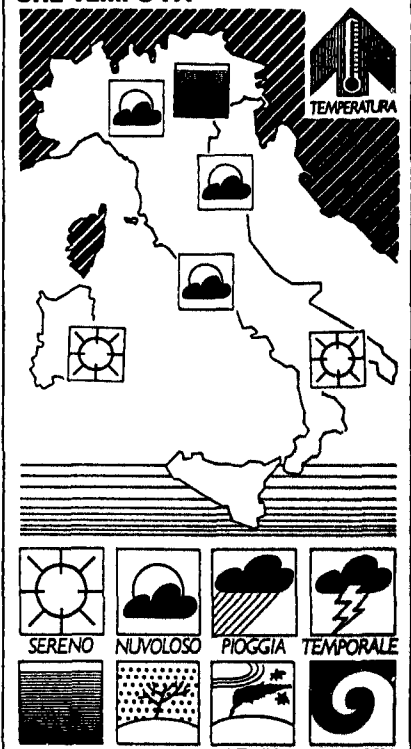
Gli aerei che non partono

■ Voli soppressi salvo Roma-New York. Dopo la mezzanotte partirono voli per: Milano, Luxor-Nairobi, Rio de Janeiro-San Paolo-Buenos Aires, Milano-Caracas-Lima, Milano-Roma (06,35); Bari-Milano (07,40); Milano-Catania (07,50); Roma-Palermo (09,05); Roma-Bar (09,05); Milano-Roma (10,45); Bari-Roma (10,55); Palermo-Roma (11,20); Napoli-Milano (12,50); Catania-Milano (12,50); Roma-Alghero (12,55); Milano-Bar (13,00); Roma-Catania (13,40); Roma-Cagliari (14,00); Alghero-Roma (14,40); Milano-Napoli (15,00); Bari-Milano (15,15); Catania-Roma (15,40); Cagliari-Roma (15,55); Roma-Cagliari (16,55); Napoli-Milano (17,05); Roma-Bar (17,15); Roma-Catania (18,15); Cagliari-Roma (18,25); Bari-Roma (19,05); Milano-Napoli (19,25); Catania-Roma (20,15); Milano-Bar (20,30); Roma-Catania (21,00); Napoli-Milano (21,30).



Aerei e velivoli fermi ieri sulle piste di Fiumicino a causa dello sciopero

CHE TEMPO FA



IL TEMPO IN ITALIA: la situazione meteorologica è ora controllata da una vasta area di alta pressione che dall'Africa settentrionale si estende sino al Mediterraneo centrale ed arriva all'arco alpino e una profonda fascia depressionaria che dall'Atlantico settentrionale si estende sino alla penisola iberica e alle isole canarie.

ANGELO MELONE

ROMA. Le scene erano le stesse che ormai, più volte, hanno irrimediabilmente illustrato le pagine dei giornali per i blocchi nelle ferrovie: bivacchi nelle (de)camionate più eleganti (decisamente più eleganti) sale d'aspetto, veri e propri assalti ai «check-in» ed alle biglietterie, d'altra parte ampiamente in tilt per lo sciopero del personale di terra (quello appunto - che doveva farli funzionare). Quasi rassegnate le migliaia di passeggeri bloccati a Fiumicino dove lo sciopero del personale di terra è stato più compatto - inferociti quelli degli altri scalli italiani, egualmente in difficoltà e comunque coin-

volti in una specie di «effetto trascinato» dalla paralisi dell'aeroporto romano. Questa è la situazione ieri. Una conclusione per altro ampiamente annunciata dopo i tentativi andati a vuoto da parte delle confederazioni sindacali di convincere il personale di terra (e le stesse organizzazioni di categoria di Cgil, Cisl e Uil) a sospendere lo sciopero. Un invito che è stato invece accolto per oggi: le organizzazioni di categoria hanno infatti annunciato di aver sospeso lo sciopero del personale di terra in attesa della ripresa della trattativa. Ma anche per tutta la giornata di oggi.

È una situazione analoga a quella che provoca lo sciopero di oggi di piloti, assistenti e tecnici di bordo: la paralisi delle vertenze sul «fondo di volo» che - afferma l'Anpac - «causa di fatto il pensionamento anticipato di molti e tra i più esperti naviganti». Centoquaranta voli cancellati di Alitalia e Alil, tra nazionali e internazionali, e ritardi anche sui collegamenti delle compagnie straniere è il «bollettino di guerra» di ieri: cosa attende i viaggiatori in questo lunedì nero?

«Noi non siamo i Cobas» Ma nel sindacato c'è dissenso

Gli esponenti delle strutture di base Cgil-Cisl-Uil dei dipendenti di terra degli aeroporti smentiscono in alcune dichiarazioni rilasciate ieri alle agenzie di stampa di essere i nuovi «Cobas con le ali». E annunciano che le agitazioni per oggi sono state sospese in vista dell'incontro che ci sarà con l'Alitalia. Un invito in questo senso era già venuto dalla Cgil-Filt, Cisl-Fil trasporti.

C'è tensione a Fiumicino e in tutti gli altri scalli italiani e ci sono stati, questo è vero, scioperi a «scacchiera», quindi al di fuori dell'autoregolamentazione. Ieri comunque alcuni membri delle strutture di base di Cgil e Uil (rispettivamente Sergio Carloni e Felice Contorni) hanno confermato alle agenzie di stampa la sospensione delle agitazioni da mezzanotte di ieri in vista della ripresa del negoziato, prevista per questo pomeriggio, con l'Alitalia e l'altra controparte, l'Assoaeroporti. I due delegati, dopo aver smentito di essere i nuovi Cobas degli aeroporti, hanno comunque detto che «c'è un dissenso tra i vertici delle organizzazioni confederali sulle forme di lotta».

Nei giorni scorsi il leader della Cisl Marini aveva minacciato addirittura di commissariamento i suoi (l'organizzazione trasporti della Cisl, la Fit) se non avessero immediatamente sospeso gli scioperi «fuori autoregolamentazione». Il rischio era quello di una «ripia» spaccatura, una di quelle che «c'è un dissenso tra i vertici delle organizzazioni sindacali e tra queste e le strutture di base. A questo punto giungeva da parte di Cgil-Cisl-Uil alle rispettive federazioni del trasporto l'invito a sospendere gli scioperi alla luce della ripresa della trattativa. Sabato mattina, infine, la riunione delle tre federazioni e la decisione di sospendere gli scioperi (senza indicare la data) precisando che nel corso di una successiva riunione (si terrà questa mattina) le tre organizzazioni invieranno un comunicato, incisivo e valutato «ulteriori, incisive azioni di lotta che eventualmente si renderanno necessarie per piegare le resistenze delle controparti».

In sostanza le organizzazioni sindacali ribadivano alle strutture di base la loro volontà di non cedere, nonostante la decisione di sospendere le agitazioni, alle resistenze dell'Alitalia. Ed era chiaro a tutti a questo punto che le agitazioni sarebbero state sospese solo a partire da oggi perché le strutture di base avevano già ribadito che lo sciopero di ieri (già proclamato nei giorni scorsi) restava comunque confermato. Una mediazione certo complicata e sicuramente troppo lontana e difficile da capire per chi è rimasto intrappolato in file estenuanti, alla disperata ricerca di un posto in aereo. Dunque, per oggi le strutture di base hanno annunciato la sospensione degli scioperi in vista dell'incontro con l'Alitalia. Ma è da quest'ultima, dalla

sua reale volontà di trattare, che dipende ora la responsabilità di altri eventuali scioperi. Certo, al sindacato è delicato e difficile compito di gestire una vertenza che rischia di veder nascere questa volta veramente nuovi Cobas. La situazione è quindi complessa. E stupisce una dichiarazione rilasciata nei giorni scorsi dal segretario della Uil veronese il quale, in tutto questo, se la prenda con i delegati Cgil. Lì accusa di riluttanza a sospendere gli scioperi e praticamente afferma che se la trattativa naufraga la colpa è la loro. Non si capisce perché proprio alla vigilia del negoziato sindacalista se la prenda con i lavoratori e non con la controparte.

PAOLA SACCHI

ROMA. Smentiscono di essere i nuovi «Cobas con le ali», come alcuni giornali hanno scritto. E, d'altro canto, le agitazioni che ieri hanno messo in ginocchio gli aeroporti italiani erano proclamate dalle strutture di base di Cgil-Cisl-Uil. Ma non c'è dubbio che questa vertenza dei 25.000 dipendenti di terra per il rinnovo del contratto è una sorta di «mina vagante» che rischia di creare altre giornate nere per migliaia di viaggiatori. Giornata di cui l'Alitalia, con le chiusure fin qui manifestate e i suoi ripetuti comportamenti anticlienti, porta fino in fondo le responsabilità.

Non possiamo indugiare in questo articolo (il primo sull'ideologia del giovane neomassimo è stato pubblicato il 19 ottobre) sui primi due punti, anche se hanno un'importanza fondamentale per le relazioni industriali. È chiaro infatti che con questo tipo di contratto non solo si condannano i giovani ad anni di lavoro precario, di inibite situazioni discriminatorie, ma anche che in tal modo si aggrava il solo tra lavoratori «garantiti» e lavoratori precari con pesanti conseguenze sul piano sindacale. Qui vogliamo invece occuparci del terzo punto, ossia del risparmio puramente economico ottenuto dalle aziende.

La convenienza per le aziende di assumere giovani con contratto di formazione e lavoro, sostituendo i precedenti dipendenti, è facilmente comprensibile, sia che si consideri che: 1) l'assunzione è a tempo determinato; 2) la chiamata al lavoro è nominativa; 3) il costo del lavoro è notevolmente più basso.

LEGGI E CONTRATTI

filo diretto con i lavoratori

RUBRICA CURATA DA Guglielmo Simonese, giudice, responsabile e coordinatore: Piergianni Altava, avvocato Cgil di Bologna, docente universitario; Mario Giovanni Manfredi, docente universitario; Nynanne Malagugini, avvocatessa Cgil di Milano; Severino Negro, avvocato Cgil di Roma; Enzo Martino e Nino Raffone, avvocati Cgil di Torino

Contratti di formazione / 2 I vantaggi economici per i datori

cordo stipulato con la Confindustria, che rende possibile l'assunzione a due livelli di qualifica inferiore al livello finale previsto dal progetto di formazione. Facciamo un esempio. Se il progetto prevede (per aziende metalmeccaniche) il raggiungimento del III livello, l'assunzione potrà avvenire all'interiore I livello del contratto collettivo. In tal modo il cosiddetto salario d'ingresso permette alle aziende già un primo rilevante risparmio. Secondo un calcolo effettuato dalla Cgil Piemonte al novembre 1986, mentre il salario di un operaio metalmeccanico nuovo assunto di III livello era di L. 595,37 (più per retribuzione diretta, e di L. 335,50 per retribuzione indiretta (ferie, gratifica natalizia, trattamento fine rapporto, festività, ecc.), quello del giovane nuovo assunto con contratto di formazione era di L. 507,74 e di L. 264,92. In tal modo il vantaggio delle aziende per la sola retribuzione diretta e indiretta è di L. 1.539,21 per ogni ora di lavoro.

PREVIDENZA

Domande e risposte

RUBRICA CURATA DA Rino Bonazzi, Angelo Mazziari, Paolo Onesti e Nicola Tisci

La ritenuta per il pensionato che lavora

Nella rubrica «Domande e risposte» di lunedì 7 settembre 1987, abbiamo pubblicato una lettera di Salvatore Iacovelli da Roma dal titolo «La ritenuta per il pensionato che lavora» scrivendo nella parte finale della risposta: «La pensione ai superstiti non ha alcuna trattenuta». Abbiamo ricevuto telefonate (anche da due studi di commercialisti), alcuni lettori sono venuti di persona in redazione, per avere più precise informazioni in merito. Eccole. I titolari di pensione di vecchiaia (o di reversibilità con decorrenza antecedente il 1. luglio 1984 che abbiano reddito non eccedente tre volte il trattamento minimo Inps dal 1. gennaio di ciascun anno) che continuano a prestare attività lavorativa sono assoggettati a ritenuta giornaliera rapportata alla quota di pensione eccedente il trattamento minimo. I titolari di pensione di reversibilità Inps che prestino attività lavorativa non sono assoggettati a ritenuta sulla pensione se la reversibilità è liquidata a più titoli.

COME SONO SPESI I FINANZIAMENTI?

lizzazione dei progetti approvati. Nei decreti attuativi della legge 113 (ne sono stati emanati quattro: del 23-6-1986 in Gazzetta Ufficiale n. 151 del 2-7-1986; del 2-10-1986 in G.U. n. 239 del 14-10-86; del 31-12-1986 in G.U. n. 6 del 9-1-1987 e del 19-3-87 in G.U. n. 86 del 13-4-1987) si dice soltanto che «i soggetti proponenti possono chiedere un contributo finanziario per i seguenti tipi di spese eventuali» da sostenere per la realizzazione dei progetti approvati:

LE SEDI INPS CHE GIÀ PAGANO IL SALDO A PENSIONATI PARASTATALI

Per effetto dell'articolo 19 della Legge finanziaria 843/78, l'Inps ha proceduto alla trattenuta delle «quote fisse» ai pensionati parastatali, che beneficiano dei Fondi pensionistici integrativi. Successivamente, intervenuta la Legge 45 del febbraio '86 - che fornisce l'interpretazione autentica dell'articolo di cui sopra - veniva ripristinato il diritto degli stessi pensionati alle «quote» di cui trattasi, e al conseguente rimborso degli importi trattenuti dall'Istituto, che, però solo nel marzo-aprile dell'anno in corso ha provveduto all'erogazione di semplici acconti sulle somme in questione. Ma non basta. Il «Fondo ex Inam» presso cui sono iscritto, deve ancora procedere alla liquidazione del conguaglio relativo agli arretrati derivanti dalla integrale applicazione del Contratto del parastato di cui al DPR 346/83, la cui ultima «stranezza» di aumenti è scaduta il 30 giugno 1985.

a) che sono spendibili almeno 200-300 miliardi che possono essere erogati nella massima discrezionalità. Secondo nostri calcoli, approssimati ma sicuramente non lontani dalla realtà, dei 570 miliardi disponibili soltanto una metà potrà essere destinata a pagare i contributi su salario corrisposti ai giovani contrattati, l'altra metà andrà nella direzione del pagamento delle spese di formazione. Per questa finalità potranno inoltre utilizzarsi altre decine o centinaia di miliardi che il governo potrà recuperare dal F.S.E. al quale avrà sicuramente fatto richiesta; b) che - da notizie raccolte in via ufficiosa, ma largamente attendibili - il ministero del Lavoro sta di fatto operando sulla base di indirizzi molto discutibili che potrebbero rappresentare per alcune aziende - specie se preventivamente informate - un vero grande affare. Si può calcolare che per un corso di formazione di 1.200 ore - e considerando solo le voci docenza e progettazione del corso - la spesa finanziaria supera i 200 miliardi. Ora, se il corso fosse rivolto ad almeno 10-20 unità avremmo un costo medio per allievo intorno ai 10-20 milioni, oltre ai contributi dati dallo Stato per coprire una percentuale della retribuzione. Ma il corso può essere anche rivolto a pochissime unità ed allora all'azienda verrebbero corrisposti per ogni unità assunta contributi che potrebbero aggirarsi anche intorno ai 50-70 miliardi. Da quanto detto sinora emerge con forza la necessità di una iniziativa politica e sindacale diretta a dare la massi-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-

LA COPERTURA FINANZIARIA PER FAR FRONTE AI SUDDETTI INCENTIVI È STABILITA DALLA LEGGE IN 570 MILIARDI.

Il problema che si pone è quello di capire in quale misura, con quali modalità, con quali criteri e con quali parametri viene finalizzata «la rea-