

**Lo sciopero
Ora Craxi
critica
i sindacati**

ALBERTO LEIBS

ROMA Nessuno ha potuto disconoscere il grande e sostanziale successo dello sciopero generale dell'altro ieri, ma ai dirigenti sindacali non sono piaciute alcune interpretazioni dello sciopero tutte «interne» alla crisi delle confederazioni. Oltre che in molti commenti giornalistici ieri questa visione è venuta - in una dichiarazione diffusa in serata - anche dal segretario del Psi, Bettino Craxi, che, concludendo la sua relazione alla Direzione socialista, ha «criticato francamente» il metodo adottato dalle tre confederazioni nella proclamazione dello sciopero: «Nelle altre grandi democrazie europee questa supremazia della lotta sindacale è ben raro che venga utilizzata in chiave dimostrativa». È sbagliato, insomma, utilizzare lo sciopero generale per dimostrare una recuperata rappresentatività.

Ma è proprio contro questa tesi che protestano i dirigenti di Cgil, Cisl e Uil. Ottaviano Del Turco, leader socialista della Cgil, sente il bisogno di ricordare che lo sciopero è stato dichiarato dal governo e la Finanziaria, e non per misurarsi la febbre. Mario Colombo (Cisl) rileva che «la stampa ha dovuto ammettere che le confederazioni sindacali mantengono un elevato grado di consenso tra i lavoratori». Se era falsa l'immagine del sindacato in voga negli anni '70 (un «retroscio» in cui risaleva tutto il potere reale della società italiana) - argomenta ancora Colombo - altrettanto falsa si è mostrata la banalizzazione più recente: Cgil, Cisl e Uil come un «mucchio di rovine». Ma anche Colombo - dopo aver stigmatizzato lo sbandamento del «Sole 24 Ore» che dopo aver titolato a tutta pagina sullo sciopero come «testi di credibilità per Cgil, Cisl, Uil» - ieri relegava la notizia in una «breve» («Sciopero generale riuscito a metà») - si preoccupa di ribadire le vere motivazioni che hanno portato in piazza (spesso sotto la pioggia) milioni di lavoratori in tutta Italia. Non dimostrare «banalmente, che siamo vivi, ma esprimere dissenso nei confronti di una linea di politica economica e sociale, quella indicata dalla Finanziaria bis, per noi inaccettabile». «Il governo e il Parlamento - incalza un altro dirigente socialista della Cgil, Giuliano Cazzola - sbagliano se pensano di continuare dritti per la loro strada, senza tener conto dei problemi reali sollevati dal sindacato». E Cazzola, ignora ancora delle critiche di Craxi, non lesina rimproveri al suo collega di partito (e vicepresidente del Consiglio) Amato, per il tono paternalistico usato nei confronti del sindacato, quasi lo sciopero generale fosse una sorta di atto dovuto, per aiutare un amico in difficoltà.

Il segretario del Psi, peraltro, ha riconosciuto la fondatezza degli obiettivi sindacali sull'occupazione e il Sud qui la contraddizione sembra francamente più quella di un partito che cerca di stare contemporaneamente al governo e all'opposizione, che di un sindacato in cerca di superamento di rilettimazione sociale. Ma nei commenti di fonte sindacale di ieri emergeva anche la consapevolezza che le difficoltà reali delle confederazioni non spariranno per incanto dopo il successo di mercoledì. Si insiste sull'esigenza di dare continuità all'iniziativa sindacale sugli obiettivi già indicati con lo sciopero, sui temi di riforma, e nella apertura di una vera stagione di contrattazione articolata, nelle fabbriche e sul territorio. Le confederazioni ora sapranno tener fede a questa assunzione di responsabilità di fronte alla grande massa di lavoratori che l'altro ieri hanno risposto positivamente all'appello dello sciopero? Questo è il banco di prova ieri intanto si è aperta a Roma la conferenza unitaria del sindacato sul Mezzogiorno, un punto decisivo per il rilancio del movimento. Su questo terreno - il superamento degli squilibri nel Sud - tutti (anche Craxi) sembrano dare ragione a Pizzinato, Marini e Benvenuto. Ma finora non si è visto da parte del governo alcun risultato concreto.

**I Cobas insistono
Oggi i macchinisti
fermi dalle 16**

Domenica e lunedì scioperano i capitreno Il sindacato: «Agitazioni gravi e pericolose»

Treni, il blocco più lungo

Inizia oggi alle 16 per concludersi alla stessa ora di domani lo sciopero di 24 ore dei Cobas dei macchinisti. Dalle 14 di domenica 29 fino alla stessa ora di lunedì 30 sciopereranno i Cobas del personale viaggiante. I macchinisti hanno chiesto un intervento del Parlamento sulla loro vertenza. Il sindacato ha definito gravissimi questi scioperi, all'indomani della grande giornata di lotta contro la Finanziaria

ROMA. I Cobas tornano a bloccare le ferrovie a pochissimi giorni dallo sciopero generale di Cgil-Cisl-Uil che ha segnato una rinnovata solidarietà tra i lavoratori. E del resto i Cobas dei macchinisti in un volantino avevano definito la partecipazione a quella giornata di lotta come «una scelta subalterna». Ieri comunque c'è stata una correzione di tiro. Nel corso di una conferenza stampa svoltasi a Firenze i Cobas hanno detto che «il successo dello sciopero generale è da ricondurre al fatto che il sindacato ha scelto una strada giusta battendosi contro la Finanziaria».

Ciò non toglie che il comi-

tato di coordinamento dei macchinisti per oggi e domani ha deciso di percorrere una strada tutta sua. Dunque i treni saranno bloccati dalle 16 di oggi fino alla stessa ora di domani. Per i viaggiatori non ci sarà tregua. Dalle 14 di domenica 29 fino alla stessa ora di lunedì 30 sciopereranno i Cobas del personale viaggiante (capitreno, conduttori ecc.). Anche loro come i macchinisti contestano il contratto del ferroviario Chiedono più riposo, una riduzione di orario, oltre che una rivalutazione delle varie indennità. Problemi affrontati dal sindacato confederale e da quello autonomo della Fi-



sals al tavolo di trattativa con le Fs. Ma proprio ieri a Firenze i Cobas dei macchinisti ad esempio hanno ripresentato la loro originaria richiesta di un aumento medio uguale per tutti di circa 300.000 lire. Nell'intesa minima raggiunta con il sindacato si era detto che ulteriori incrementi andavano cercati nella logica del salario di produttività. «Gravissimo, inutile, controproducente» Lucio De Carlini, segretario confederale della Cgil, così definisce in una dichiarazione lo sciopero di oggi. Agitazione che «alita chi vuole regolamentare per legge il diritto di sciopero». «Siamo in fase di conclusione positiva del contratto dei ferrovieri e abbiamo aperto la trattativa sulle singole professionalità, a partire proprio da quella dei macchinisti. Lo sciopero di domani - conclude De Carlini - dimostra una contrapposizione di principio ai sindacati confederali tanto più in quanto giunge all'indomani di una grande giornata di lotta unitaria». □ P.S.

**Intervista a Moretti (Cgil)
«Perché un buon contratto
suscita ancora
tante contestazioni»**

PAOLA SACCHI

ROMA. Ma perché questo contratto dei ferrovieri, ancora in fase di completamento, continua ad essere così duramente contestato? Lo chiediamo a Mauro Moretti, segretario nazionale della Fil Cgil. Per valutare se questo è o meno un buon contratto occorre tener presente le conquiste ottenute. Riduzione di orario di 36 ore annue per tutti i ferrovieri e questo è indispensabile per garantire l'occupazione in questa azienda investita da trasformazioni enormi. Processi che per essere governati devono coniugare il risanamento allo sviluppo. Per questo si andrà a contrattare un contratto per il comparto (sono 15, ndr) l'organizzazione e la condizione di lavoro, la distribuzione del personale, gli orari ecc.

Ma una delle richieste più diffuse continua ad essere quella dei soldi...

Il contratto prevede un aumento medio mensile per tutti i ferrovieri di 230.000 lire. Contemporaneamente si è cercato di premiare le professionalità.

Ma ora un macchinista, ad esempio, quanto guadagnerà?

Possiamo dire che mediamente e sul territorio nazionale comprendendo però anche i carichi di lavoro di un'ingegneria enorme settori e realtà territoriali con troppe gente, e quindi anche con «zone» di non lavoro, ed altri con troppa poca. È una situazione di una complessità enorme in cui il sindacato ha difficoltà a trovare il consenso adeguato, anche per i difetti di democrazia Difetti che vanno recuperati. È un primo risultato, anche se non risolutivo, è stato il referendum sul contratto in cui la maggioranza dei lavoratori ha votato sì. Ma i problemi restano. Avevamo raggiunto con i Cobas dei macchinisti un accordo minimo per poter aprire una trattativa con le Fs anche per tutti gli altri settori. Ora hanno deciso di scioperare da soli. È sbagliato, inutile, ingiustificato. Così si indebolisce solo quell'ampio movimento di lotta necessario anche a risolvere i loro problemi e quelli di tutti gli altri settori. Un movimento che deve innanzitutto battere i tagli previsti dalla Finanziaria per le ferrovie.

E allora da dove deriva tanto malessere?

Deriva innanzitutto da un pas-

sato che ha visto prevalere il più delle volte logiche burocratiche e clientelari. Un passato che ha generato anche tra i lavoratori una cultura tipica della pubblica amministrazione, che porta a cancellare le conquiste ottenute, compresa quella della certezza del posto di lavoro. Una cultura che dà il via ad una micidiale rincorsa tra qualifiche, ad una logica in cui ognuno si sente centrale nel ciclo produttivo.

E il sindacato non ha nessuna colpa?

C'è stata nei contratti precedenti una «compressione» molto forte di un numero di profili professionali enormi. Oggi i ferrovieri sono raggruppati in sole 9 categorie. Basti pensare che per il trasporto aereo sono previsti 4 contratti. E qui uno solo. C'è poi - ma di questo non ha colpa il sindacato - una ripartizione dei carichi di lavoro di un'ingegneria enorme settori e realtà territoriali con troppe gente, e quindi anche con «zone» di non lavoro, ed altri con troppa poca. È una situazione di una complessità enorme in cui il sindacato ha difficoltà a trovare il consenso adeguato, anche per i difetti di democrazia Difetti che vanno recuperati. È un primo risultato, anche se non risolutivo, è stato il referendum sul contratto in cui la maggioranza dei lavoratori ha votato sì. Ma i problemi restano. Avevamo raggiunto con i Cobas dei macchinisti un accordo minimo per poter aprire una trattativa con le Fs anche per tutti gli altri settori. Ora hanno deciso di scioperare da soli. È sbagliato, inutile, ingiustificato. Così si indebolisce solo quell'ampio movimento di lotta necessario anche a risolvere i loro problemi e quelli di tutti gli altri settori. Un movimento che deve innanzitutto battere i tagli previsti dalla Finanziaria per le ferrovie.

Deriva innanzitutto da un pas-

**Vertenze trasporti
Tocca anche a Gorla**

ROMA. Delle infuocate vertenze del settore dei trasporti questa mattina si interesserà il Consiglio dei ministri nel corso di una riunione convocata da Gorla. La trattativa tra Alitalia e sindacati per il rinnovo del contratto dei dipendenti di terra degli aeroporti riprenderà questo pomeriggio alle 18. Anche ieri sera si è svolta una riunione alla presenza del ministro Formica al ministero del Lavoro. Alcune aperture sono venute da parte della compagnia di bandiera sulle richieste dei sindacati di ridurre l'orario di lavoro. L'Alitalia sembra aver abbandonato l'originaria e irrisolta offerta di una riduzione annua di 24 ore per i turnisti e di 12 per gli altri lavoratori. La compagnia di bandiera comunque non ha ancora comunicato l'entità della nuova offerta. Questo pomeriggio

si dovrebbe entrare nel merito delle richieste salariali. Come si sa anche su questo c'erano state aperture. Ma l'Alitalia ancora non ha comunicato la sua vera offerta. Quello che è certo è che fino a alcuni giorni fa era ancora attestata sulla proposta di un esiguo aumento medio mensile di poco più di 60.000 lire al mese. Intanto circola la notizia che nei giorni scorsi il Consiglio dei ministri abbia discusso una lettera inviata tempo fa dal presidente della compagnia di bandiera, Umberto Nordio. Non se ne conosce però il contenuto. «Vista la posizione oltranzista dell'Alitalia sui rinnovi contrattuali - aveva dichiarato l'altro giorno Luciano Mancini, segretario generale della Fil Cgil - occorre domandarsi se i dati di bilancio riferiti dall'Alitalia agli azionisti siano

veri. Negli ambienti ministeriali si afferma che non lo sono». Subito è arrivata la risposta dell'Alitalia. In una nota ha ricordato che «i bilanci delle società del gruppo, oltre ad essere approvati dagli azionisti, sono anche certificati e resi pubblici come richiesto dalla legge». Mancini ieri in un'altra dichiarazione ha osservato: «Accolgo con grande soddisfazione la smentita fatta dall'Alitalia sulla correttezza e veridicità dei propri bilanci. Tutto ciò conferma l'ottimo stato finanziario ed economico del gruppo. Se queste sono le condizioni, saggezza consiglia di non perdere altro tempo, prolungando oltre modo una vertenza che va risolta secondo le aspettative dei lavoratori che sicuramente hanno contribuito in modo determinante al raggiungimento di certi risultati».

Parla Sormanni, segretario Fisac-Cgil

**Gli assicuratori approvano
il nuovo contratto nazionale**

Con maggioranze tra il 90 e il 70 per cento, ma anche con qualche forte dissenso come alla Sara di Roma e alla Fondiaria di Firenze (dove hanno prevalso i no) le assemblee degli assicuratori hanno approvato il nuovo contratto nazionale, unico per tutte le qualifiche, che prevede ampi spazi alla contrattazione aziendale. Il salario aumenterà mediamente nel triennio di 210mila lire al mese.

ROMA. Un contratto importante, che tende per la prima volta a creare trasparenza nella giungla delle assicurazioni, attraverso come sono da continui passaggi di proprietà e giochi di potere che coinvolgono l'alta finanza italiana. L'accordo sottoscritto alla fine di ottobre, dopo 70 ore di sciopero, tra i tre sindacati di categoria degli assicuratori (la Fisac Cgil, la Fiba Cisl e la Uilgas) e il sindacato autonomo, Fna con l'Ania (l'associazione che raggruppa le assicurazioni) istituisce un osservatorio nazionale, composto da sindacati e aziende sul complesso mercato assicurativo. È questo uno dei punti più qualificanti di questo contratto che riguarda 45.000 lavoratori del settore. Un contratto sofferto in cui molto dovuto sono state le resistenze soprattutto di quei settori prove-

nienti dal mondo dell'industria, che in questi anni si sono «buttati» sulle assicurazioni. Basti dire che la trattativa con le organizzazioni sindacali era iniziata nel gennaio scorso. E di ieri la notizia che le assemblee dei dipendenti hanno approvato l'accordo (tranne la Fondiaria di Firenze) unanimi o con maggioranze tra il 70 e il 90%.

«Un accordo - dice Fabio Sormanni segretario nazionale della Fisac Cgil - che segna la sconfitta di quelle forze all'interno dell'Ania provenienti prevalentemente dal settore industriale che volevano ad esempio una contronformazione del salario, attraverso il congelamento degli scatti di anzianità, incentivi ad personam, un uso flessibile e unilaterale dello straordinario. Questo disegno ora è stato battuto».

Vediamo i punti principali di questo contratto Salario è previsto un aumento medio (e così cioè al quarto livello) che rappresenta il 40% dei lavoratori delle assicurazioni) di 210.000 lire mensili a regime (la cifra risulterà tale alla fine dei tre anni in cui il contratto resterà in vigore). A questo aumento, che comprende gli scatti di anzianità, devono essere aggiunti tutti gli incrementi relativi alla rivalutazione delle varie indennità. L'orario. L'accordo prevede una riduzione generalizzata di mezzo ora settimanale in questo modo l'orario in alcune imprese scenderà a 37 ore e mezzo alla settimana in altre a 37. È questo - a giudizio del sindacato - uno dei risultati maggiori sinora ottenuti nella contrattazione nel settore privato. Sempre per quanto riguarda l'orario non è passata l'Ania che pretendeva una contrattazione centralizzata per estendere a tutto il paese gli orari che si fanno al Nord (di mattina e tutti i pomeriggi tranne il venerdì ndr). L'accordo prevede il mantenimento degli attuali regimi di orario per il personale in servizio con una possibilità di ulteriore contrattazione aziendale

**Ansaldo
I lavoratori
ottengono
l'assunzione
di handicappato**

MILANO. I lavoratori dell'Ansaldo trasporti di Sesto San Giovanni sono riusciti ad ottenere che non venisse troncato il rapporto di lavoro con un giovane handicappato, Ludovico Belli, assunto con un contratto di formazione lavoro il 30 novembre dello scorso anno con la qualifica di operaio di II livello. Il ragazzo si è ottimamente inserito nell'ambiente ed ha compiuto spesso anche piccoli lavori che non erano previsti dal suo contratto. Nei giorni scorsi la direzione aziendale aveva comunicato ufficialmente all'esecutivo del Consiglio di fabbrica che alla scadenza, cioè lunedì prossimo, non avrebbe rinnovato il contratto al ragazzo. Ieri il Consiglio di fabbrica, d'accordo con Cgil-Cisl-Uil provinciali ed anche con la pastorale del lavoro ha chiesto alla direzione aziendale che il contratto di formazione lavoro di Ludovico Belli fosse automaticamente trasformato in contratto a tempo indeterminato proclamando anche uno sciopero con assemblee per lunedì mattina. In seguito a questa iniziativa l'azienda si è affrettata a confermare l'assunzione del giovane. □ G.O.

CHI NON CE L'HA, PAGA.

Chi invece ha Viacard non perde tempo ai caselli autostradali. Evitate di far compiere inutili viaggi ai vostri soldi, lasciateli al sicuro in banca e portate sempre con voi Viacard. Viacard rende tutto più semplice. Non occorre compiere scomode operazioni, mentre ci si avvicina al casello, per cercare i soldi in tutte le tasche. Non occorre contare la moneta, che poi non basta e si deve attendere il resto e la ricevuta di pagamento. Basta dare Viacard all'addetto al casello o inserirla direttamente nelle apparecchiature delle piste riservate. Il pedaggio viene pagato senza perdere tempo. Viacard, il sistema più pratico e rapido per pagare in autostrada, è disponibile in due diverse tipologie.

Viacard di conto corrente. È una vera e propria carta di credito che consente il pagamento posticipato del pedaggio attraverso un conto corrente. Il titolare della carta riceve una volta al mese una fattura con l'elenco cronologico dei viaggi. Questa Viacard può essere richiesta agli uffici della Società Autostrade oppure a uno dei 4.000 sportelli degli Istituti di Credito convenzionati.

Viacard a scalare. È una carta al portatore disponibile in due importi: 50.000 e 90.000 lire. Si trova nei punti vendita della Società Autostrade, negli Autogill, negli uffici ACI, nelle principali tabaccherie e presso alcune banche e uffici turistici. Per altre informazioni: Autostrade S.p.A. - Direzione Generale di Firenze - Casella Postale 610 - 50100 Firenze Tel. 055/4212851 - (Roma) 06/43633131.

Viacard. La chiave per l'autostrada.