

Fillea
Le Casse edili in primo piano

RICCIONE. «I nostri cobas sono i cottimisti». La definizione è di Gianni Vinali, segretario generale aggiunto della Fillea. Il congresso dei lavoratori delle costruzioni, dopo l'approvata relazione di Roberto Tonini, discute i modi di una non facile ripresa della contrattazione. L'immagine dei cottimisti-cobas è riferita a quei gruppi di lavoratori, spesso specializzati, che girano per i cantieri e contrattano per proprio conto, senza sindacato, uso e valore della forza lavoro. Il pianeta delle costruzioni è un arcipelago di vecchio e di nuovo, di cose spesso sconosciute al più. Come le «Scuole edili» (ne ha parlato Orlando Vitale, direttore di quella di Salerno) come le «Casse edili» (con un giro di denaro annuo calcolabile a dodicimila miliardi). Queste «Casse» sono strumenti gestiti pariteticamente tra sindacati e imprenditori e sono nate per cementare la solidarietà tra lavoratori. Hanno una funzione fondamentale, ma in qualche caso registrano anomalie, episodi non gradevoli. Come quella volta che, ha raccontato Giorgio Bianchini, direttore della Cassa di Milano, che un gruppo di consiglieri di un piccolo centro pensò fosse opportuno finanziare un viaggio all'estero con le mogli al seguito. Cose da nulla, ma anche in questo settore è necessario razionalizzare, riordinare, far fruttare meglio le risorse.

È un congresso ricco davvero di spunti e di contributi interessanti, provenienti da sponde diverse. Vogliamo citare, tra gli altri, l'intervento del vicepresidente dell'Istituto di urbanistica Corrado Mascino, quello del senatore Lucio Libertini, quello del segretario della Cisl Natale Forlani, quello del dirigente nazionale della Confederazione artigiani Giorgini, quello del responsabile del «Progetto sviluppo» della Cgil, Agrumi.

Tra gli aspetti davvero nuovi la presenza delle donne, 39 delegate su 590. È interessante notare il fatto che in alcuni interventi, come in quello di Sandra Gasperi, operaia trentina di 24 anni, si è sentita molto forte l'impronta delle problematiche sollevate dal recente «Forum delle donne comuniste» sul tempo di lavoro. Altro dato di rilievo: i 40 delegati in possesso solo di una tessera sindacale, senza adesione a componenti politiche. La loro presenza ha sottolineato Varamini, uno dei segretari nazionali, pone un problema di rappresentanza non fittizia a tutto il sindacato.

Pensionati
Lo Spi Cgil punta al rinnovamento

RIMINI. La novità di questo sindacato di pensionati, lo Spi-Cgil, si coglie subito gettando un'occhiata alla platea del congresso ieri alla sua seconda giornata di dibattito. Ed è la folla presenza di quadri decisamente non anziani. Infatti il congresso dovrà anche decidere che un terzo dei quadri a tempo pieno siano giovani, per fare nello Spi una esperienza di direzione da proseguire poi in altri incarichi nel sindacato. Un'apertura verso i giovani per affermare che dirigere lo Spi non è il pensionamento del sindacalista che ci arriva alla conclusione della carriera. Un'apertura verso i giovani, ferma restando la prevalenza dei dirigenti più anziani portatori di esperienze e competenze sui problemi della categoria.

Con questa attenzione di rinnovamento lo Spi vuol dare il suo contributo all'iniziativa nella Cgil indicando alcune priorità. Anzitutto, ha detto Alessandro Cardulli (candidato alla segreteria nazionale dello Spi) «la battaglia per la nuova socialità dello Stato» che garantisce i diritti individuali dei cittadini, primi fra tutti quelli degli anziani. Il cardine di questa battaglia è la giustizia fiscale, su cui impostare grandi iniziative. Ad esempio, propone Cardulli, una grande marcia in tutta Italia, una sorta di «catena umana» per strappare impegni concreti al governo. «Stato sociale efficiente, fisco giusto, questione del lavoro, difesa del sistema pubblico di previdenza» sono per Raffaele Minelli (un altro giovane proposto alla direzione dello Spi) gli obiettivi del sindacato. Considerando che la categoria dei pensionati è la parte della società «che più vive nella propria pelle il mancato governo del territorio, la necrosi dei servizi pubblici», questa diventa «l'unico futuro in grado di indicare scenari alternativi» essendo «la più forte organizzazione sociale del paese». Una organizzazione consapevole, ha detto Mario Corsini segretario nazionale dello Spi, della nuova fisionomia dell'anziano e che rivendica una «razionale utilizzazione delle risorse» destinate alla sanità (trentamila miliardi in dieci anni). Nel dibattito (molte le donne che hanno preso la parola) la discussa questione delle associazioni di assistenza ha ricevuto l'assenso per la tolleranza Varamini, uno dei segretari nazionali, pone un problema di rappresentanza non fittizia a tutto il sindacato.

Sicurezza: le compagnie straniere contro il presidente dell'Alitalia
Su Nordio è polemica

Coro di critiche a Nordio per le sue affermazioni in base alle quali volare con alcune non precisate compagnie estere è insicuro. I senatori del Pci chiedono un'indagine a Santuz. Intanto anche oggi proseguirà la trattativa sul dopo-Fiumicino. Revocato lo sciopero del «coordinamento» proclamato per oggi. E per le Fs il ministro afferma che è presto per parlare di commissariamento.



Umberto Nordio

PAOLA SACCHI

ROMA. Attenzione, è pericoloso volare: ci sono compagnie straniere che non attuano i dovuti controlli. Così, più o meno, alcuni quotidiani hanno riportato con grande evidenza le affermazioni che Umberto Nordio avrebbe rilasciato in questi giorni alla commissione trasporti della Camera. Un allarmismo che il presidente della stessa commissione, il socialista, Testa, si è subito premurato ad accentuare. Poveri viaggiatori, già così oppressi dagli scioperi, dai ritardi e dalle cancellazioni ormai quotidiane dei voli! Ma la deregulation del '92, quando anche le compagnie straniere avranno mano libera nel nostro paese, è vicina. Ed è ovvio che la concorrenza si fa ogni giorno più spietata. Ma — come fanno notare in un'interrogazione fatta ieri al ministro dei Trasporti dai senatori comunisti Lotti, Libertini, Visconti, Bisso, Senesi, Ciavattelli e Pina — quando si affermano cose di tale gravità sarebbe bene che la denuncia fosse se non altro documentata. Nordio sconsiglia di prendere aerei delle compagnie straniere operanti in Italia, ma nomi — dicono i senatori Pci — non li fa. E definiscono quelle del presidente dell'Alitalia «affermazioni, pur nella loro gravità, assai poco convincenti». I senatori comunisti ricordano inoltre l'invito già rivolto dai piloti a Nordio «a preoccupar-

si anche e «in primis» della sicurezza dei voli Alitalia». E, c'era da aspettarselo, non si sono fatte attendere le ire delle compagnie estere. Ieri Gastone Nardoni, presidente dell'Ibar (l'associazione dei vettori esteri che opera in Italia) ha parlato di «concorrenza sleale e di ingiustificati allarmismi». «Se la insicurezza — ha aggiunto — deriva dalla carenza di infrastrutture in Italia, è evidente che la questione

debba coinvolgere tutti gli operatori, Alitalia in prima linea inclusa».

Intanto, Nordio l'altro giorno alla Camera non ha detto neppure una parola sullo stato delle tante vertenze aperte nel settore del trasporto aereo. I senatori del Pci chiedono al ministro dei Trasporti, oltre che una valutazione sulle affermazioni rilasciate da Nordio e sulla sicurezza del trasporto aereo, anche di promuovere «una rigorosa indagine sulla situazione che da mesi compromette l'operatività della compagnia di bandiera». La richiesta fatta a Santuz è di «esercitare il proprio potere/dovere di controllo sulla utilizzazione e lo stato di efficienza degli aerei e di indirizzo per una sollecita e positiva conclusione delle vertenze contrattuali in corso». Richieste fatte «anche in vista della scadenza stipulata il 17 maggio '79 tra il ministro dei Trasporti e l'Alitalia».

Intanto, procede con difficoltà la trattativa tra Alitalia e sindacati per dare una risposta a quel no che ha bocciato

Congresso elettrici Cgil
Contratto: «Il sindacato non accetterà tutte le compatibilità»

Organizzare una rinvincita sociale e contrattuale che contrasti logiche privatistiche e liberistiche nocive per la politica economica e lo sviluppo del paese: questo deve essere l'obiettivo dei congressi della Cgil secondo Lucio De Carlini, intervenuto alle assise dei lavoratori dell'energia a Tabiano. Un congresso che ha intrecciato i temi contrattuali a quelli dell'ambiente e della sua salvaguardia.

GIOVANNA PALLADINI

PARMA. «È il caso dell'energia — ha aggiunto il segretario confederale della Cgil che ha concluso i lavori del congresso Fnlc — dove avanzano forme striscianti di privatizzazione tendenti ad indebolire il ruolo dell'Enel e a perpetuare una incapacità di programmazione e di uso delle risorse in un settore strategico dell'economia nazionale: l'incertezza e il permanente ritardo nella definizione di un nuovo piano energetico ne è palese testimonianza». Un tema, quello dell'energia e della sua produzione oltre che del ruolo dell'Enel, toccato anche da Lelio Bottazzi, vicepresidente della Federelétrica, intervenuto al congresso. Il blocco del nucleare sta rilanciando tutte le questioni relative al risparmio energetico e alle fonti rinnovabili. Se la scelta degli anni scorsi era tutta incentrata sui grandi impianti, oggi si deve andare verso un rapporto diverso tra territorio ed Enel, anche attraverso le aziende municipalizzate pluriservizi». L'ipotesi avanzata da Bottazzi prevede insomma un rilancio del ruolo degli enti locali anche nella produzione energetica, legandola alla salvaguardia dell'ambiente (utilizzo dei rifiuti solidi urbani, telerecaldamento, ecc.). Questa è l'alternativa, ha detto Bottazzi, ai tentativi di privatizzazione del settore.

Dal punto di vista dei temi più strettamente congressuali, il dibattito si è sviluppato, a partire dalla relazione del segretario Andrea Amaro, soprattutto sui temi della democrazia, della partecipazione, di una volontà rinnovata del sindacato di «esserci». Rispetto a questo dibattito De Carlini ha risposto affermando, ad esempio sui rinnovi contrattuali in corso (la scuola e, appunto, l'energia), che «la Cgil non accetta la logica di tutti i vin-

Infuocata assemblea con i delegati di base a Torino
Contratto separato per i macchinisti?
La proposta divide i Cobas Fs

Chi rappresenta la base dei macchinisti Fs? Coloro che si autoproclamano Comitati di base o i delegati eletti dai lavoratori? È lecito chiederselo dopo un'assemblea convocata dai Consigli dei delegati torinesi per indurre sindacati confederali e Cobas a superare le divergenze. Il tentativo è riuscito a metà. Ed ha rivelato due «anime» nei Cobas: chi punta alla rottura sindacale e chi vuole evitarla.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Cari colleghi dei Cobas, cari dirigenti sindacali, parlo a nome dei macchinisti perché lo ho preso i loro voti. Voi no. E io vi dico che si deve cambiare il modo di fare sindacato, dando più forza propositiva e decisionale ai consigli dei delegati eletti dai lavoratori, che sono i reali rappresentanti della base».

Ad uscire con questa battuta, dopo tre ore di burrascoso confronto, è stato uno dei cento delegati eletti dai tremila macchinisti del Compartimento di Torino, che avevano avuto l'idea di convocare ieri in una pubblica assemblea i dirigenti nazionali dei sindacati confederali dei trasporti e del Coordinamento macchinisti uniti (i Cobas), per costringerli ad accordarsi su una piattaforma comune da sottoporre all'Ente ferrovie.

L'iniziativa è riuscita a metà. Per i confederali sono venuti i

segretari nazionali della Filt-Cgil e della Uil-Trasporti, mentre non si sono visti quelli della Cisl. In quanto ai Cobas, si sono presentati vari loro esponenti, la maggior parte dei quali però si sono allontanati, «per precedenti impegni», prima che si tentasse la stesura del documento unitario chiesto dai delegati. L'assemblea però è servita a far chiarezza sulle effettive posizioni in campo.

I delegati dei macchinisti piemontesi erano partiti dalla convinzione che le divergenze tra confederali e Cobas riguardano sostanzialmente tre temi (7° livello, orari e conduttore unico, salario di produttività) sui quali le differenze non sono abissali. Con questo giudizio ha concordato Morretti della Filt-Cgil, che ha dichiarato la disponibilità a rinegoziare con l'Ente ferrovie i punti «caldi» del contestato accordo del 12 dicembre:

modalità e quantità di passaggi, ovviamente gradualmente, al 7° livello; sospendere l'adozione del macchinista unico sui convogli leggeri perché non ne esistono le condizioni tecniche e organizzative; usare il salario di produttività in modo che non diventi un coltino, ma non sia nemmeno un'elargizione uguale per tutti che non tiene conto dei diversi carichi di lavoro. Analogamente si sono pronunciati Arigo della Uil, Minutoli e Giovannini della Fisa.

Un intervento incentrato più sulle recriminazioni verso i sindacati che sui contenuti rivendicativi è stato pronunciato dal più noto esponente dei Cobas, Ezio Galloni. Negative le reazioni dei delegati. «Se i lavoratori mi chiedessero — ha commentato uno — di spiegare la divergenza di merito tra sindacati e Cobas, non saprei cosa dire».

Successivi interventi hanno rivelato le due anime presenti nei Cobas. Quella di chi punta alla rottura sindacale, come Fausto Pozzo, che ha ipotizzato apertamente un contratto separato dai macchinisti, ed un altro esponente, che ha minacciato di diventare «agente contrattuale in proprio». Una seconda anima, rappresentata da Falcone di Genova, che ha respinto l'idea del contratto separato per macchinisti: «La posizione per ora maggioritaria tra di noi è quella di chi vuol essere un referente ed uno stimolo per i sindacati, puntando ad unire i lavoratori al di là delle sigle di appartenenza». Ed è stato Falcone, dopo la partenza degli esponenti più in vista dei Cobas, ad assumersi l'impegno di sottoporre al Coordinamento macchinisti uniti un documento di proposte unitarie elaborato dai dirigenti confederali e dai delegati.

Audi 80 TD intercooler. Un rapido ragionamento sulla convenienza.

Spingetela fino a 174 km/h ed avrete la rapidità e le prestazioni del potente motore 1600 da 80 CV; mettetela alla prova, se vi piace ragionare sulla convenienza, e scoprirete che consuma solo 3,8 litri (DIN) per 100 km. a 90 km/h. La Audi 80 TD intercooler di forma compatta e filante, offre le economie di un CX di 0,29, che garantisce anche notevole silenziosità di marcia alle alte velocità. Impianto di preaccensione rapida Pompa d'iniezione con distributore e acceleratore d'avviamento a freddo Turbocompressore a gas di scarico con scambiatore di calore (intercooler) e radiatore dell'olio. Come tutte le Audi, ha la carrozzeria totalmente zincata, con 10 anni di garanzia contro la corrosione passante. A richiesta il sistema di sicurezza procon-ten, esclusivo Audi, per una maggiore protezione del guidatore e del passeggero anteriore. Ragionateci sopra



Audi
All'avanguardia della tecnica.

Audi 80