Sanità

Ticket, scade il decreto

ROMA. Domani scade il decreto di fine luglio sui ticket, e se non viene ripresentato si potranno acquistare in farmacia i relativi medicinali senza pagarne una parte del prezzo nella misura stabilita da quel decreto. E per la Cgil non deve essere ripresentato. Anzi, si rivendica la totale gratuità dei farmaci iscritti nel nuovo prontuario, il pagamento di quelli che ne sono esclusi e l'abolizione o la riduzione dell'aliquota Iva. Inoltre si propone tra l'altro l'intensificazione dei controlli e l'introduzione della lettura ottica. La Cgil nella sua nota del dipartimento politiche sociali fa notare che la spesa farmaceutica è sottostimata di circa 1.500 miliardi, e lo sarà ancora di più senza i ticket che in agosto hanno fatto risparmiare 440 miliardi.

Comunque per i lavoratori autonomi circolano già le prime voci sul provvedimento che li trasferirà all'assistenza sanitaria indiretta. Anzitutto dovrebbe riguardare solo quelli con un reddito superiore ai 40 milioni annui, che dovranno anticipare solo le spese per l'assistenza farmaceutica e per quella specialistica, e non invece quella per il medico di base. Una tale soluzione sarebbe «un passo avanti» nel giudizio di Massimo Cozza (Coordinamento medici Cgil). In ogni caso, a prescindere da queste voci, gli ex medici condotti (ora medici «del territorio»), riuniti nel loro sindacato Simet a congresso in questi giorni ad Acireale, sono pronti a dare battaglia se le soluzioni che usciranno dal Consiglio dei ministri sulla Finanziaria dovessero stravolirli. Ma sono decisi a scendere sul terreno sindacale anche per i nuovi contratti e per avviare un discorso di fondo sulla Sanità in vista del 1992 che chiamerà il nostro paese alla competitività europea.

Polemico documento firmato da Bertinotti e Lucchesi chiede che si apra un dibattito più trasparente

Un sindacato che diventa «istituzione» o una nuova capacità di contrattare e far politica? Iniziativa destinata a far discutere

«Vogliamo glasnost nella Cgil»

Svolta nella Cgil contro i pericoli di istituzionalizzazione, lotta politica per la democrazia interna, ripensare l'unità sindacale, passare dal *mugugno* al dibattito chiaro su opzioni diverse. Sono alcuni punti di un documento firmato da due segretari confederali della Cgil, Bertinotti e Lucchesi. È il tentativo di uscire *da un dibattito cifrato e torbido*, evitando i personalismi...

BRUNO UGOLINI

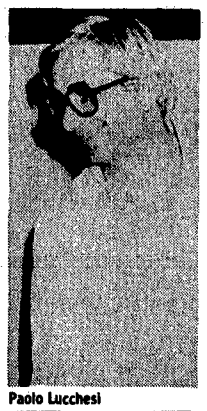
ROMA. Il fatto è inedito e non si può nascondere. Due segretari della Cgil decidono di elaborare e rendere noto un documento sul sindacato, alla vigilia di un importante Consiglio generale, di una Conferenza programmatica, di una Conferenza d'organizzazione e in vista del Congresso del principale sindacato italiano. Perché questa iniziativa? È Fausto Bertinotti, firmatario del documento insieme a Paolo Lucchesi, a ricordare come la Cgil sia stata al centro di un *dibattito un po' cifrato e spesso torbido*, con violenti scambi di battute, cacce agli errori, polemiche ambigue. Spesso, ad esempio, è stato tirato in ballo, a proposito e a sproposito, il nome di Del Turco, contrapposto a quello di Pizzinato. L'intenzione di Bertinotti e Lucchesi è invece quella di uscire dai personalismi e di rendere chiari ed espliciti i termini di un confronto finora un po' sotterraneo. Può far discutere quella doppia firma sotto il documento? Può scattare la denuncia della creazione di una specie di nuova corrente? *La nostra intenzione* – risponde Bertinotti – *è proprio quella di uscire dallo schema delle componenti, dei comunisti contrapposti ai socialisti.* Un atto di lotta politica, dunque, che esprime una domanda di liberalizzazione del dibattito interno al sindacato. Certo non viene rispettata la cosiddetta *disciplina di componente*. Ma il documento verrà interpretato, ancora una volta, come una critica a Pizzinato, laddove, ad esempio, si pone l'esigenza di *una svolta nei comportamenti della Cgil*? Bertinotti risponde sottolineando una sorta di *corresponsabilità*. Il documento, infatti, sostiene che le scelte fatte dall'ultimo Congresso della Cgil *non sono più in grado di affrontare i problemi che la nuova scena economica, sociale e politica propone*. Ma quelle scelte, ricorda lealmente Bertinotti, appartengono all'intero gruppo dirigente confederale. Ed ecco una sintesi del testo.

IL MUGUGNO. Occorre superare un clima politico nocivo a tutta l'organizzazione ed offrire a tutti i militanti un precedente utile per far sentire, prima delle decisioni negli organismi dirigenti, l'opinione maturata individualmente o collettivamente da gruppi di compagni. Un modo per andare oltre la logica paralizzante delle correnti e fuori *dalla prassi mortificante dell'unanimismo di facciata a cui corrisponde il disagio e il mugugno sempre più diffuso*. Oggi nella Cgil, sostengono i due dirigenti sindacali, non sono chiare diverse opzioni strategiche ma, ad ogni passaggio significativo, *si manifestano divisioni assai serie*. Nelle sedi sindacali preposte al dibattito non si registra una condizione di grande tensione, *ma all'esterno i mezzi di comunicazione sono il teatro di una continua conflittualità tra i gruppi dirigenti*. E allora meglio rendere esplicito un confronto strategico tra opzioni diverse. Insomma, una richiesta di *glasnost*, trasparenza.

NOVITÀ. Come si configurano queste opzioni diverse? Gli ultimi segnali vengono dall'accordo separato alla Fiat, dalle incertezze politiche sulla vertenza fisco. Emergono così le due linee alternative tra istituzionalizzazione del sindacato o sua conquista di una nuova autonomia contrattuale e politica. Questa seconda possibilità è resa possibile dalle nuove contraddizioni aperte dall'attuale fase dello sviluppo capitalistico. *Cresce il sapere sociale, ma questa grande risorsa viene sottoutilizzata e sottomessa alle esigenze del dominio padronale*. Cresce il bisogno di partecipazione e di controllo dei lavoratori e tendono a concentrarsi i luoghi di potere e delle decisioni. Cresce la domanda di una nuova qualità dello sviluppo, ma il modello produttivo e dei consumi genera una spirale fra crescita quantitativa e distruzione dell'ambiente.

SVOLTA. Le tendenze in atto portano invece alla istituzionalizzazione del sindacato.

Fausto Bertinotti



Paolo Lucchesi

Contro questa tendenza ci si deve battere *esplicitamente*, ottenendo *una svolta nei comportamenti della Cgil rispetto a ciò che sta facendo* e una *revisione strategica*. Le scelte dell'ultimo Congresso Cgil – riconquista di un potere contrattuale, realizzazione di un quadro di unità d'azione – hanno dato risultati *apprezzabili*, ma sono state scavalcate dalla *dinamica sociale* che pure avevano contribuito a mettere in movimento.

SUBALTERNI. È emersa una nuova proposta di relazioni sindacali (Federmeccanica) basata sul riconoscimento del sindacato confederale quale unico soggetto negoziatore. Esso, in cambio, dovrebbe garantire il consenso dei lavoratori alla logica dell'impresa. Insomma, una collaborazione subalterna. Tale orientamento trova la convergenza di parti significative del sindacato. Altre parti del sindacato non ne colgono la *pericolosità*. L'alternativa proposta è quella della contrattazione nei luoghi di lavoro su tutti gli aspetti delle condizioni di lavoro, della conquista di forme di autogoverno nel lavoro. La Cgil, se non vuol condannarsi ad una pur meritoria ma insufficiente resistenza, *deve aprire immediatamente una battaglia politica* per l'autonomia contrattuale del sindacato.

GOVERNO. La battaglia per la *riforma fiscale* è il primo terreno per delineare una alternativa alle politiche dei tagli e della privatizzazione. Essa non è decollata, malgrado la presenza di una piattaforma unitaria, per molte ragioni. La principale consiste nel fatto che il sindacato rinuncia a far valere le proprie rivendicazioni, anche quando esse fuoriescono qualitativamente, oltre *che quantitativamente*, dal quadro di compatibilità delineato dal governo. Il sindacato finisce così *per collocarsi in termini collaterali alle compagini governative*. Sta qui la ragione principale della mancanza di *una reale trattativa* con il governo e di un rapporto inadeguato tra piattaforma sindacale e lavoratori.

DEMOCRAZIA. Sono state configurate, anche su questo aspetto decisivo, opzioni strategiche diverse. L'esercizio democratico richiede il coinvolgimento dei lavoratori interessati e dei dirigenti sindacali di base, sia in termini di scelta che di controllo. La validazione democratica del mandato è la soglia minima di garanzia per tutti i lavoratori. Il referendum è lo strumento di misura della loro volontà generale. Una lotta politica per affermare la democrazia sindacale va dispiegata dalla Cgil senza incertezze.

UNITÀ. Il regime di unità d'azione in cui vivono i rapporti sindacali è lacerato da rotture troppo significative perché non debba essere ripensato. È ormai evidente che non può reggere una politica unitaria fondata sull'omissione del confronto sulle diverse opzioni strategiche e sull'assunzione del solo denominatore comune. Così si va diritti alle rotture senza poterle prevenire. Confronto strategico e priorità dei contenuti sugli schieramenti, si propongono come i nuovi cardini di una politica unitaria.

Fisco e Finanziaria

Pizzinato: «Un movimento di lotte articolate per le riforme economiche»

RAUL WITTENBERG

ROMA. Precisare nei prossimi giorni con Cisl e Uil gli obiettivi della vertenza fisco e sulla Finanziaria 89, far partire subito un programma di lotte articolate fino a una grande manifestazione nazionale, e sulla base di queste azioni misurandoci con «la nostra capacità di mobilitazione, se necessario, giungere anche alla proclamazione unitaria di uno sciopero generale». Tuttavia la riforma fiscale esige da parte del sindacato un impegno di lungo respiro, richiede la ricerca dell'unità e delle alleanze e non si risolve con una spallata o con qualche settimana di lotte; forse ci vorranno degli anni, del resto per conquistare l'eliminazione del drenaggio fiscale il sindacato ci ha messo dieci anni.

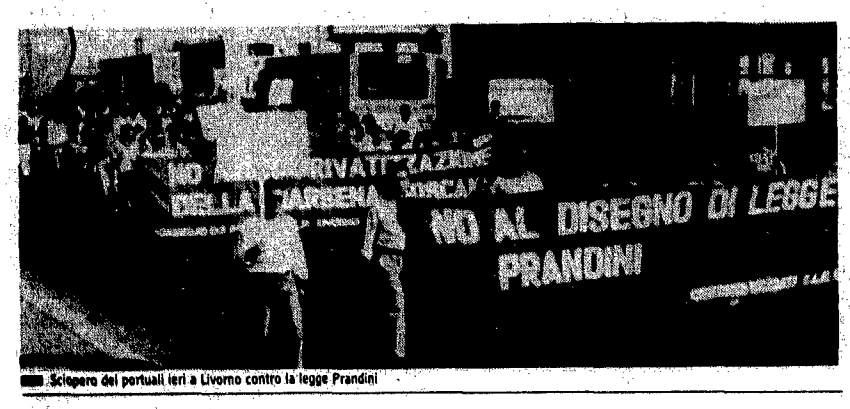
Così il leader della Cgil Antonio Pizzinato concludendo ieri il Direttivo della sua confederazione ha inteso dirimere la «controversia» più appariscente del dibattito dedicato alla vertenza fisco tra governo e sindacati, su cui si è espresso un giudizio fortemente critico. Come esprimere la protesta del sindacato? Nella sua relazione il segretario confederale Vigevani aveva proposto un programma di lotte articolate da concludere con una manifestazione nazionale, ma nel dibattito sono emerse proposte di sciopero generale. Alle prese di posizione dei segretari confederali De Carlini (a favore) e Guarino (contro), sono seguiti ieri tra gli altri gli interventi del numero due della Cgil Ottaviano Del Turco e di Bruno Trentin. Per Del Turco con uno sciopero generale «si brucia una carta sull'altare della contingenza politica». Con la vertenza fisco il sindacato «ha toccato gli assetti del potere con una ricaduta sul piano delle alleanze politiche», e più della spallata serve una «intelligente azione politica» che ha già avuto i primi risultati negli incontri con Craxi e Occhetto, registrando convergenze con l'intero movimento sindacale. Secondo Trentin non si sa ancora se il sindacato punta «a qualche aggiustamento alle proposte del governo o a una grande riforma», e non servono minacce di sciopero generale «quando c'è tutto un orientamento da costruire», mentre c'è «confusione attorno alle nostre proposte», *in una fase* della vertenza in cui «l'unico successo politico è l'eliminazione del drenaggio fiscale».

Intanto quello del ministro del Tesoro Amato si profila come un amaro rientro dalla riunione del Fondo monetario a Berlino, perché non troverà sul tavolo l'esame analitico dei vari ministeri su quanto «frutterà ciascun provvedimento» ai fini della manovra economica legata alla Finanziaria 89, per la quale dice di ritenersi fortunato «se il disavanzo rimanesse entro i 117 miliardi». Infatti non si esclude uno slittamento del Consiglio dei ministri definitivo da domani a venerdì, ultimo giorno utile per la presentazione alle Camere della Finanziaria 89. In ogni caso si dà per certo un Consiglio di gabinetto oggi pomeriggio, se non domani mattina, fra i cinque segretari dei partiti di maggioranza per fare il punto sulle scelte, che ieri apparivano ancora in alto mare: dal condono fiscale (si parla di una proposta di De Michelis) alla sanità, la previdenza, la pubblica amministrazione e l'istruzione. I provvedimenti di accompagno, attesi lo scorso lunedì, non sono ancora giunti a palazzo Chigi: segno che lo scontro tra i ministri sui vari tagli è in pieno svolgimento.

Tornando da Berlino, Amato ha annunciato che l'Italia sta per rinnovare sulla piazza di Londra un prestito internazionale da un miliardo di dollari. Ma pur avendo guadagnato mezzo punto sul grado di affidabilità creditizia stabilito dall'«Institutional Investor», resta al 13° posto tra i quindici paesi esaminati.

Terminato ieri sera lo sciopero dei traghetti. Tensioni con i passeggeri a Civitavecchia
Sabato si fermano i controllori di volo autonomi. Dalle 20 di lunedì non si viaggia in corriera

Trasporti: bloccate le città del mare



Sciopero dei portuali ieri a Livorno contro la legge Prandini

È terminato ieri sera lo sciopero dei marittimi e dei portuali contro i tagli ai trasporti. Migliaia di lavoratori sono sfilati in corteo in varie città per chiedere una riforma del settore. Grave tensione ieri pomeriggio al porto di Civitavecchia dove novecento persone erano in attesa di imbarcarsi. Altissimo scrive a De Mita: «Presto per la legge sugli scioperi».

PAOLA SACCHI

Giorgio Santuz

ROMA. Quel lungo, scrosciante applauso che ieri pomeriggio ha accompagnato la partenza della nave «Gallura» da Civitavecchia ha sciolto ore e ore di tensione. Ma certo non ha risolto il problema messo a nudo dal piazzale di quel porto per due giorni invaso dalle auto di un migliaio di passeggeri. Una sorta di assedio che ha ossessionato per ore e ore non solo passeggeri esausti ma pure lavoratori e sindacalisti intenti a spiegare le ragioni di una difficile lotta. Ed anche i complicati meccanismi delle modalità del loro sciopero (otto ore di ritardo nella partenza delle navi) terminato ieri sera. La televisione certo non ci ha aiutato – dice Angelo Pepe, segretario della Filt Cgil di Civitavecchia –, ma forse anche noi potevamo essere più chiari». «Forse – osservano alla Filt di Genova – non dovevamo limitarci a dire che l'agitazione riguardava solo martedì 27, ma spiegare che per poter far scioperare tutti gli equipaggi le navi dovevano incominciare a fermarsi da lunedì sera».

Molti hanno confuso le date. E così a Civitavecchia come a Genova lunedì sera le banchine sono state prese d'assalto. Senza che nessuna società di navigazione si fosse presa la briga di dare un briciolo di informazione agli utenti sulle «corse» soppresse e su quelle previste a sciopero terminato. Eppure Cgil-Cisl-Uil e Federmar da un mese circa avevano annunciato il loro sciopero. Ma ieri pomeriggio a Civitavecchia le Fs hanno pensato di sopperire in tutta fretta a questa totale assenza di informazione con una improvvisa efficienza che ha rischiato per ore di far succedere il peggio.

Intorno alle 16,30 le Fs hanno annunciato che la loro nave, la «Gallura», sarebbe partita subito con una corsa straordinaria. Felici i passeggeri. Sconcertati lavoratori e sindacati il cui sciopero doveva ancora terminare. Lunghe e frenetiche trattative, animate discussioni mentre il piazzale si «surriscaldava». Passeggeri infuriati, spintoni, qualche inizio di tafferuglio. Decine di persone sono salite a bordo della nave minacciando di occuparla. È arrivata la polizia. Ma poco dopo è tornata la calma: i lavoratori hanno deciso di imbarcarsi. E la nave è partita tra gli applausi dei passeggeri. «Lo abbiamo fatto per senso di responsabilità – dicono alla Filt Cgil –, nonostante che la partenza di quella nave era prevista per diverse ore dopo».

Più tranquilla, invece, la situazione negli altri porti dove l'adesione dei lavoratori allo sciopero di Cgil-Cisl-Uil contro i tagli nel settore e nei trasporti in genere è stata pressoché totale. Ieri mattina migliaia di portuali sono sfilati in corteo per le vie di Livorno, Genova e nelle altre città marinare. La battaglia è contro il disegno di legge del ministro della Marina mercantile che rischia di «privatizzare» gran parte dei porti. Lo stesso rischio si corre nel trasporto marittimo, dove potrebbero saltare 1400 posti di lavoro. Il sindacato chiede al governo di rilanciare la Finmare anche per evitare che l'Italia perda peso nei traffici marittimi nazionali e internazionali.

La vertenza sindacale contro i tagli e per la riforma dei trasporti proseguirà con lo sciopero degli autisti delle corriere in programma dalle 20 del 2 ottobre fino alle 13 del 3. Ma per sabato 1° ottobre è previsto uno sciopero degli aerei proclamato dai controllori di volo dell'associazione autonoma Anpcat. L'agitazione (dalle 10 alle 16) non si inserisce nella vertenza di Cgil-Cisl-Uil.

Ieri il segretario del Pli, Renato Altissimo, riferendosi alla protesta dei passeggeri avvenuta a Vercelli ha chiesto, in una lettera, a De Mita «un'ulteriore e più adeguata iniziativa politica della maggioranza per accelerare l'iter parlamentare della regolamentazione del diritto di sciopero». Sull'episodio di Vercelli il ministro dei Trasporti Santuz ha chiesto chiarimenti alle Fs. «Nessuno – ha dichiarato il ministro – mette in discussione il diritto di sciopero, ma esiste anche il diritto degli utenti a non essere considerati pacchi senza valore da abbandonare su un binario». «Questi episodi – ha osservato il senatore comunista Lucio Libertini – dimostrano la profonda disinformazione che non consente ai cittadini di distinguere tra scioperi fatti per motivi corporativi e scioperi fatti per il loro interesse. Proprio i passeggeri di Vercelli, ad esempio, ignoravano che lo sciopero era diretto ad evitare la disattivazione della linea sulla quale viaggiavano».

Traghetto della «Tirrenia» per la Sardegna a Civitavecchia

Per Prandini l'unico problema dei porti sono le compagnie

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. Il ministro Prandini ha fatto approvare dal governo un proprio disegno di legge in cui vengono individuati sei «sistemi portuali»: alto Tirreno; medio Tirreno; Jonio e basso Adriatico; medio Adriatico; alto Adriatico; Sicilia e Sardegna. Ciascun «sistema» dovrà avere un comitato dotato di soli poteri di proposta con l'incarico di riferire al ministro cui spetterà ogni decisione in merito di coordinamento, specializzazione, investimenti.

Nel testo governativo rimangono gli attuali enti di gestione (consorzi autonomi ed altri enti) con la sola variante dell'istituzione a Bari di una «azienda mezzi meccanici». La sola «novità» contenuta nei 34 articoli del disegno di legge è collocata in fondo, quando si prevede che le compagnie portuali possano lavorare in regime di monopolio – così come prevede l'articolo 110 del codice della navigazione – solo nel settore della movimentazione della merce. Resterebbero esclusi dalla riserva lavoro operazioni come «l'organizzazione dei servizi del lavoro portuale, la conduzione dei mezzi meccanici, le operazioni di documentazione della merce nonché quelle di custodia, aerazione, pulitura, imballaggio e simili, la movimentazione, manipolazione e conservazione della merce in aree di deposito portuale ed altro. Tutte operazioni oggi regolarmente effettuate dalle compagnie portuali.

«A partire dal 31 dicembre '92 – conclude poi il disegno di legge governativo – è soppresso l'articolo 110 del codice della navigazione». Non si capisce bene cosa dovrebbe succedere a quel momento delle compagnie e dei portuali in quanto la legge prevede solo un diritto di prelazione nelle assunzioni dei portuali nelle aziende che subentreranno alle compagnie a lavorare nei porti.

«Di tutti i gravi problemi del sistema dei trasporti marittimi del nostro paese – osserva l'on. Mario Chella comunista e componente la commissione parlamentare Trasporti – il governo affronta solo quello del ruolo delle compagnie portuali, che certamente è uno dei meno gravi».

La scarsa competitività del sistema portuale italiano non è sanabile lavorando solo su una riduzione delle tariffe di imbarco e sbarco ma intervenendo sul complesso della rete dei trasporti. Qualche mese fa, ad esempio, i portuali genovesi raggiunsero «rese» da primato nello sbarco di una grande portacontenitori della «Yang Ming». Ma i contenitori sbarcati rimasero poi a lungo in banchina perché non funzionarono gli altri segmenti, lungaggini doganali, inefficienza delle ferrovie, nessuna programmazione del trasporto stradale.

Occorre quindi un organo decisionale a livello di «sistema portuale» in grado di decidere e coordinare, dotato oltre che di autorità (le famose «autority» in funzione nei sistemi portuali americani ed europei) anche di mezzi ed in grado di integrarsi col sistema a terra, ferroviario e stradale. Altro che «enti di consulenza» come prevede la legge Prandini. «Anche per quanto riguarda le compagnie portuali – conclude Chella – noi comunisti siamo radicalmente contrari ad una politica di liquidazione come sembra volere il governo. Noi crediamo invece che le compagnie debbano essere coinvolte nel processo di rinnovamento. L'obiettivo che tutti ci dobbiamo proporre deve essere quello di ottenere efficienza nei porti e concorrenzialità nelle tariffe, non quello della eliminazione delle compagnie. La nostra quindi è una critica drastica al disegno di legge perché non affronta neppure i problemi dei porti e contro questa latitanza governativa daremo battaglia insieme, come credo, ai lavoratori».

«Dobbiamo dialogare meglio con gli utenti»

ROMA. Rapporto con gli utenti: il sindacato riflette su come far comprendere meglio al paese le ragioni di una lotta che è nell'interesse di tutti. E accusa al tempo stesso Fs, società di navigazione e altre aziende di non aver dato ai viaggiatori tutte le informazioni necessarie sugli scioperi. «Le Fs domenica scorsa – accusa Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Filt Cgil – poche ore prima dello sciopero hanno messo in corsa treni diretti in Germania che ovviamente si sono fermati a metà strada. Così come è accaduto al convoglio bloccatosi a Vercelli che, invece, *secondo le informazioni* date ai passeggeri avrebbe dovuto raggiungere Torino. Il codice di autoregolamentazione non impone solo a noi, ma anche alle aziende, l'obbligo di dare giuste informazioni». «Tuttavia – prosegue la Turtura – anche l'enfatizzazione di singoli episodi di scontro tra lavoratori e utenti può concorrere a spingere in avanti la riflessione su una questione centrale: il contributo attivo degli utenti a questa battaglia riformatrice». «Dobbiamo – afferma la Turtura – fare un'ampia opera di informazione, di crescita culturale. Dobbiamo considerare gli utenti non i destinatari passivi dei servizi, bensì i "comproprietari" dei servizi medesimi in quanto contribuenti fiscali». «Questo ruolo – conclude la sindacalista – assegna agli utenti diritti e doveri. Il dovere di salvaguardare un patrimonio pubblico, di non danneggiarlo, il diritto di controllare gli investimenti, i sistemi gestionali dei servizi, la loro resa economica e sociale».

«Il problema – osserva Luciano Mancini, segretario generale della Filt – di come coniugare gli interessi dei lavoratori che lottano per riqualificare e cambiare il sistema dei trasporti e quelli sacrosanti degli utenti che vogliono viaggiare rimane la vera questione che è di fronte al sindacato. Questione da considerare centrale se si vuole seriamente costruire quelle alleanze indispensabili per realizzare una vertenza complessa e difficile come questa. Le federazioni dei trasporti hanno inviato richieste di incontri a diverse associazioni (utenti, ambientalisti ecc.). Deve essere chiaro che le responsabilità di quanto sta avvenendo debbono risalire interamente al governo che continua nella sua più totale latitanza». Giancarlo Aiazzi, segretario generale della Uiltrasporti, propone nuove forme di lotta che penalizzino le «controparti» senza danneggiare gli utenti. «Per i treni, ad esempio – afferma –, si potrebbero fare scioperi limitati alle biglietterie». Infine, il segretario generale aggiunto della Cisl, Mario Colombo, attacca «l'atteggiamento evanescente» del governo.