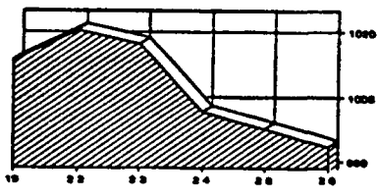
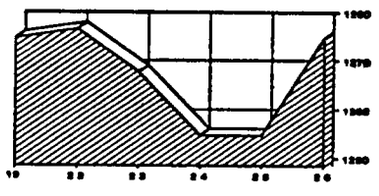
**Borsa**
I Mib della settimana



**Dollaro**
Sulla lira nella settimana



# ECONOMIA & LAVORO

Dalle 14 di oggi fermi i macchinisti Cobas
Dalle 21 del 7 per 24 ore toccherà ai confederali

«Il commissario delle Fs sta aggravando la tensione»
Domani dal ministro Bernini Trentin, Marini e Benvenuto

# Scattano gli scioperi anti-Schimberni

Cobas da un lato, sindacati dall'altro. I primi all'attacco per ottenere una specifica indennità per i macchinisti, i secondi allarmati per il rischio di liquidare le Fs. Da oggi alle 14 treni bloccati per 48 ore dai macchinisti e dalle 21 del 7 febbraio per 24 ore sciopero dei confederali. Schimberni: nessun licenziamento, ma la messa fuori ciclo produttivo per 29.000 persone.

ROMA. Quarantott'ore di caos da oggi alle 14. E non è finita. Subito dopo su migliaia di viaggiatori incomberà il rischio di ritardi e disservizi per numerosi convogli. I Cobas, infatti, fino alle 24 del 5 febbraio si asterranno da ogni flessibilità. Dalle 21 del 7 febbraio poi ci saranno 24 ore di blocco per lo sciopero deciso ieri dalle federazioni dei trasporti di Cgil-Cisl-Uil e dal sindacato autonomo Fisafs. Contro i 30.000 esuberi annunciati da Schimberni è guerra ormai su tutti i fronti. Ma è bene fare distinzione tra le motivazioni delle due azioni di lotta: quella dei Cobas, che insistono su richieste esclusivamente legate alla parte economica e relative alla categoria dei macchinisti («Vogliamo le 400.000 lire mensili di indennità che le Fs ci avevano promesso»); quella dei sindacati confederali e della Fisafs che, invece, anche ieri, in un comunicato unitario, hanno sottolineato il nodo centrale dell'intera vertenza, e cioè il futuro delle Fs.

I sindacati ribadiscono che «la ristrutturazione, finalizzata allo sviluppo delle ferrovie (solo in questa direzione per i sindacati è possibile affrontare il problema, ndr) non può che passare attraverso la contrattazione». La «linea degli atti unilaterali e forzanti e il continuo rinvio di decisioni», dunque, portano dritti solo verso «il declino delle ferrovie». La posta in gioco è tale che secondo Filt-Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Fisafs lo sciopero dell'8, al quale parteciperanno anche i lavoratori degli appalti, non è che l'inizio di una lunga stagione di lotte. C'è attesa ora per il vertice in programma per domani tra il ministro Bernini, Trentin, Marini e Benvenuto e i segretari delle federazioni di categoria.

Quanto a Schimberni l'altra sera ha lasciato in tutta fretta Milano per far ritorno a Roma. Ieri mattina il commissario era nel suo ufficio mentre a Villa Patrizi, sede delle Fs, si svolgeva un'altra tesa assemblea degli impiegati. Schimberni ha mandato a dire ai manifestanti (ai quali hanno espresso solidarietà gli studenti universitari che in quel momento sfilavano in corteo davanti alle Fs) che avrebbe ricevuto una delegazione ristretta. L'invito è andato a vuoto. «Con un commissario scaduto secondo la legge – gli è stato replicato – noi non trattiamo». Come si sa, a Villa Patrizi gli impiegati hanno dato vita ad un coordinamento di lotta in cui sono presenti le strutture di base di Cgil-Cisl-Uil e anche lavoratori non iscritti. Tra loro non manca chi contesta i sindacati. Ma Luciano Mancini, segretario generale della Filt Cgil, precisa: «Non si tratta affatto di un Cobas».

Quanto ai Cobas dei macchinisti ieri in un'intervista al Tg1 Antonio Pizzinato, segretario confederale della Cgil, ha rinnovato loro l'appello a confluire nello sciopero dell'8 in modo «da ricostruire l'unità dei ferrovieri per negoziare la ristrutturazione e insieme il contratto per tutti i ferrovieri che tenga conto al tempo stesso della specificità dei macchinisti». Rispetto ai 30.000 esuberi, Pizzinato sostiene che «non si può incominciare a costruire una casa dal tetto». Vale a dire: «Non si può partire dagli organici, ma dal progetto di sviluppo». Schimberni, dal canto suo, intervistato anche lui dal Tg1, ha ribadito tutta la linea esposta nei giorni scorsi. Il confronto con i sindacati? «Da qui al primo di aprile abbiamo tutto il tempo per farlo». Ma non aveva già detto il commissario che, con o senza il consenso dei sindacati, procederà?

□ *P.Sa.*

## L'elenco delle Fs

### Tutti i treni in partenza

ROMA. Le Ferrovie dello Stato hanno predisposto un piano per garantire un numero minimo di treni in circolazione durante le astensioni dal lavoro a partire da domenica. Ecco l'elenco dei convogli principali:

**Direttrice Torino-Ventimiglia-Genova-Pisa-Roma**

**Oggi:** Torino P.N.-Napoli (8-12); Torino P.N.-limitato Roma (13.12); Torino P.N.-Napoli (22.02). Torino-Siracusa (22.35); Ventimiglia-Roma (9.50); Ventimiglia-Roma (21.29); Genova P.P.-Roma (10.05); Genova P.P.-Roma (17.05); Roma-Genova P.P. (9.10); Roma-Genova P.P. (11.10); Roma-Ventimiglia (12.30); Roma-Torino P.N. (14.45); Roma-Genova P.P. (17.10); Roma-Modane (18.10); Roma-Ventimiglia (23.30); Napoli-Torino P.N. (6.40); Napoli C.le-Modane (13.50); Napoli C.le-Torino P.N. (21.08); Siracusa-Torino P.N. (12.27).

**Domani:** Modane-Roma (1.24); Modane-Napoli C.le (4.20); Torino P.N.-limitato Roma (13.12); Torino P.N.-Napoli C.le (22.02); Torino P.N.-Siracusa (22.35); Ventimiglia-Roma (9.50); Ventimiglia-Roma (21.29); Genova P.P.-Roma (7.05); Genova P.P.-Roma (10.05); Genova P.P.-Roma (17.05); Roma-Genova P.P. (7.10); Roma-Genova P.P. (11.10); Roma-Ventimiglia (12.30); Roma-Torino P.N. (14.45); Roma-Genova P.P. (17.10); Roma-Modane (19.10); Roma-Ventimiglia (23.30); Napoli C.le-Modane (13.50); Napoli C.le-Torino P.N. (21.08).

**Martedì:** Modane-Roma (1.24); Modane-Napoli C.le (4.20); Ventimiglia-Roma (9.50); Genova P.P.-Roma (7.05); Genova P.P.-Roma (10.05); Roma-Genova P.P. (7.10); Roma-Genova P.P. (11.10); Roma-Ventimiglia (12.30).

**Direttrice Roma-Firenze-Bologna e oltre**

**Oggi:** Chiasso-Roma (11.51); Chiasso-Roma (14.39); Chiasso-limitato Milano C.le (22.42); Milano C.le-Roma (12.45); Milano C.le-Napoli C.le (14.55); Milano C.le-Roma (16.55); Milano C.le-Reggio Calabria (17.10); Milano C.le-Roma (19); Milano C.le-Palermo C.le (21.05); Milano C.le-Napoli C.le (22.15); Milano C.le-Roma (22.55); Domodossola-limitato a Milano P.G. (23.04); Brennero-Roma (11.44); Brennero-Roma (22.30); Tarvisio-Roma (13.30); Roma-Chiasso (11.50); Roma-Venezia S.L. (12); Roma-Milano C.le (13); Roma-Chiasso (16.45); Roma-Milano C.le (17); Roma-Chiasso (8.10); Roma-Milano C.le (19); Roma-Tarvisio (19.05); Roma-Brennero (21); Roma-Trieste (21.30); Roma-Milano C.le (23.30); Napoli C.le-Milano C.le (13); Napoli C.le-Chiasso (19); Napoli C.le-Milano C.le (22); Reggio Calabria-Milano C.le (19.35); 772 (*) Palermo-Milano C.le (15.55); (*) ritardato da Villa S. Giovanni alle ore 23.30. Il treno 324 delle ore 20.45 da Roma Termini per Chiasso sarà originario da Milano C.le. Il treno 547 «Marco Polo», proveniente da Udine, Bolzano e Trieste, sarà limitato a Bologna C.le.

**Domani:** Chiasso-Napoli C.le (1.44); Chiasso-Roma (3.15); Chiasso-Roma (5.12); Chiasso-Roma (11.51); Chiasso-Roma (14.30); Chiasso-limitato a Milano C.le (22.42); Domodossola-Firenze S.M.N. (3.10); Domodossola-limitato a Milano (23.04); Milano C.le-Roma (6.55); Milano C.le Napoli C.le (7.55); Milano C.le-limitato Roma (12.45); Milano C.le-Napoli C.le (14.55); Milano C.le-Roma (16.55); Milano C.le-Reggio Calabria (17.16); Milano C.le-Roma (19); Milano C.le-Palermo C.le (21.05); Milano C.le-Napoli C.le (22.15); Milano C.le-Roma (22.55); Brennero-Roma (22.55); Brennero-Roma (11.44); Brennero-Roma (22.30); Tarvisio-Roma (1.03); Tarvisio-Roma (13.30); Trieste C.le-Roma (23); Firenze S.M.N.-Domodossola (19); Roma-limitato Milano C.le (7); Roma-Tarvisio (7.10); Roma-Brennero (7.45); Roma-Chiasso (8); Roma-Milano C.le (11.50); Roma-Milano C.le (13); Roma-Chiasso (16.55); Roma-Milano C.le (17); Roma-Chiasso (18); Roma-Milano C.le (19); Roma-Tarvisio (19.05); Roma-Brennero (21).

# Una lunga storia di minacce e tagli: l'ultimo arrembaggio del commissario

Se la prese, in una conferenza stampa prenatalizia, con governo e Parlamento: troppi ritardi, finanziamenti tagliati, rischio di blocco per le Fs. In realtà, era solo l'inizio di una lunga guerra con i sindacati. Schimberni è deciso: meglio ristrutturare subito altrimenti sarà peggio. Ma ristrutturare per cosa? Nel '92 l'Italia rischia di trasportare poco più di quell'esiguo 12% di merci che attualmente «viaggiano» in treno.

PAOLA SACCHI

ROMA. Digrignò i denti in quel giorno prenatalizio Mario Schimberni. Picchiò duro su governo e Parlamento. A tratti sembrò persino usare il linguaggio dei sindacati: così si affossano le Fs. Bene, dott. Schimberni, finalmente l'ha riconosciuto: pensò più d'uno. Ma una strana e minacciosa aria già tirava in quella conferenza stampa fatta convocare dal manager più riottoso agli incontri con i giornalisti. Sospetti e misteri si fugarono velocemente tra un augurio e l'altro. Era quello il vero inizio della grande guerra dei binari che sarebbe esplosa da lì a qualche settimana con l'annuncio dei 30.000 esuberi. O passa la mia linea, oppure farò di testa mia, le Fs sono uscite dall'emergenza ora si tratta di risanare e sviluppare: disse allora Schimberni. Si dimetterà?, gli chiesero. Sorriso di ghiaccio: il giorno che lo farò non lo dirò certamente prima a voi. Il manager però aveva tutta l'aria di dire: io sono intenzionato a procedere così (Spa, fuoriscita delle Fs dalla pubblica amministrazione pur mantenendone il carattere pubblico, valorizzazione del patrimonio ecc.), se poi la mia linea non passerà vorrà dire che lo Stato perderà una grande occasione, cioè quella di rendere efficiente quel burosauro (parola a lui cara) che sono le Fs, ed io Mario Schimberni, manager di indiscussa capacità, a quel punto sbatterò la porta alla grande. Interpretazioni del cronista. Ma i fatti stanno ora a dimostrare la «provocazione» del commissario. Difficile dargli torto sulla necessità di ammodernare quel vecchio carrozzone che gestisce le nostre strade ferrate, difficile dargli torto quando se la prende con governo e Parlamento per le lungaggini della riforma, per i ritardi della legge sui prepensionamenti, per il palleggiamento delle cifre sugli investimenti tra un ministero e l'altro. Difficile prendersela con il manager di Stato quando dice che lui un piano era pure obbligato a presentarlo al ministro Bernini entro il 31 gennaio. Ma fin qui restiamo alla forma.

È la sostanza a dare un duro schiaffo al decisionismo del commissario che, attraverso i suoi uomini, ha detto che con o senza il consenso del sindacato andrà avanti. È la sostanza a gettare una cupa ombra sul futuro delle Fs. Non a caso in queste ore sindacati e forze politiche come il Pci gettano un grido d'allarme: 30.000 in meno vuol dire liquidare il servizio. E cioè oltre 200.000 ferrovieri (tanti sono gli attuali occupati) diventano troppi solo per ferrovie ridimensionate. E, comunque, ristrutturare è necessario ma solo in direzione dello sviluppo, alla luce del quale si possono affrontare anche gli organici. Del resto le cifre (o meglio il poco edificante balletto in atto sui soldi per gli investimenti con Schimberni che da un lato dice che ci sono meno finanziamenti di quelli che annuncia il governo e dall'altro il ministro Bernini che con il suo fare disincantato assicura che i soldi ci sono e più di quelli di cui parla il commissario) stanno a dimostrare che non si va in direzione dello sviluppo. Franco Mariani, responsabile dei Trasporti del Pci, è chiaro: spendere 21.450 miliardi nel giro di tre anni vuol dire più o meno spendere 7.000 miliardi all'anno, di questi circa 2000 vanno alla manutenzione; resta , dunque, più o meno la stessa cifra che si spende attualmente: circa 4500 miliardi annui. Interventi al Sud, alta velocità, ammodernamento delle linee? «Il piano – dice Mariani – è contrassegnato dall'assoluta incertezza del finanziamento. Per quanto riguarda il programma presentato da Schimberni a Bernini quest'ultimo lo rispedisca immediatamente al mittente, presenti il disegno di legge di riforma dell'ente e ponga fine al commissariamento ripristinando la legalità al vertice». E ancora: «Il governo presenti un vero piano di sviluppo, e non un elenco di opere che non ha finanziamenti». L'ente, intanto, manda a dire pressantemente che è meglio farla ora la ristrutturazione: più il tempo passa e più rischia di diventare dolorosa. Non c'è dubbio: le previsioni fatte per il 2000 dal piano generale dei trasporti stanno proprio diventando un libro dei sogni: le merci trasportate dalle Fs dovrebbero aumentare del 200-220%, anche perché l'autrasporto, al di là dello sconquasso ecologico ambientale, è praticamente saturo. Oggi camion e Tir trasportano il 62,9% di merci, le Fs un esiguo 12%. Ed i piani per il futuro poco si discostano da questa cifra. Ma le Fs – si dirà – hanno l'obbligo di azzerare il deficit (754 miliardi). Intanto, però, per una serie di storture burocratiche, dei Finanziamenti solo il 36% viene utilizzato per rendere le Fs più produttive. Sì – si obietterà ancora – ma il Tesoro non può ogni anno continuare a sborsare 15.000 miliardi all'ente per la sua natura pubblica e sociale. Di sicuro nel resto d'Europa – si replica da più parti – questa cifra è maggiore. Ed il rischio di perdere il «treno» del '92 diventa sempre più reale.

## Dicembre positivo per la bilancia commerciale

Dopo il pesante deficit (1.928 miliardi) di novembre, con soddisfazione del ministro del Commercio con l'estero Renato Ruggiero (nella foto) a dicembre '89 la bilancia commerciale italiana ha registrato un attivo di 388 miliardi di lire: nello stesso mese dell'88 invece c'era stato un buco di 1.023 miliardi. Il risultato positivo è dipeso dal fatto che le importazioni sono cresciute a un ritmo inferiore delle esportazioni. Secondo le valutazioni che l'Istat compie mensilmente sulla base dei documenti doganali, nei dodici mesi fino a dicembre mentre gli acquisti all'estero crescevano dell'1,6%, le vendite sono aumentate del 10,6%. Inoltre, rispetto al 1988, l'interscambio italiano è aumentato del 15% verso la Cee e del 19% verso i paesi terzi, con un neo: il peggioramento dei saldi negativi nei confronti della Germania federale e dei paesi Opec.

### Ma il deficit del 1989 pesa 3.200 miliardi in più

Nonostante il buon andamento di dicembre, la bilancia commerciale italiana chiude il 1989 con un appesantimento del suo deficit, rispetto al 1988, di 3.200 miliardi. Infatti l'Italia ha importato per quasi 210mila miliardi contro i 193mila di esportazioni: un saldo passivo di 16.865 miliardi, essendo quello del 1988 di 13.634 miliardi. Prima imputata, la bolletta energetica con un deficit di ben 20.618 miliardi, in cui hanno influito i valori medi unitari degli oli greggi, aumentati del 37%. Il rallentamento delle importazioni è stato contraddetto anche dai mezzi di trasporto, dai minerali non ferrosi, dalla chimica e dall'agro-alimentare. In particolare per i mezzi di trasporto le maggiori vendite (18%) non sono riuscite a compensare la crescita delle importazioni (20%).

### Ruggiero: «Ci ha salvato l'"Italian style"»

Nel commentare il buon risultato in dicembre dell'import-export italiano, il ministro del Commercio con l'estero Renato Ruggiero ha osservato che nei primi dieci mesi del 1989 «le nostre vendite all'estero sono aumentate in volume del 9,7% a fronte di un aumento della domanda mondiale stimato sul 7,6% per l'intero anno», grazie soprattutto al settore metalmeccanico «e alla ripresa delle esportazioni nel tessile-abbigliamento». Infatti stando all'Istat le vendite dei due settori son cresciute del 13%: 6.581 miliardi il primo, 2.763 il secondo. Invece il deficit energetico per Ruggiero va curato con una diversa politica degli approvvigionamenti; quello agro-alimentare potenziando l'agricoltura meridionale; quello chimico sollecitando la razionalizzazione dell'offerta (con un trasparente riferimento all'Enimont).

### Congiuntura Ottimiste le famiglie del «Bel Paese»

L'Isco (Istituto per lo studio della congiuntura» ha registrato per il mese di gennaio di nuovo un «balzo di ottimismo» nel clima psicologico delle famiglie italiane. L'«indicatore di fiducia» elaborato dall'istituto ha raggiunto quota 127,6, recuperando oltre quattro punti rispetto al mese precedente. Le famiglie infatti valutano in maniera più positiva sia la situazione economica generale (per il 61% degli intervistati è stabile o in progresso, erano il 56% in dicembre), sia l'inflazione (nel futuro in aumento per il 25%, in rallentamento per il 18%), sia la disoccupazione (sarà stabile o diminuirà per il 41% degli intervistati), sia sui bilanci familiari (stabile o migliorata per i quattro quinti). Infine oltre la metà del campione ritiene di poter riparmiare nei prossimi 12 mesi.

### Boom di nuove imprese? Non è vero È solo un «bluff»

Lo ha scoperto una ricerca dell'Osservatorio sulle nuove imprese guidato da Giovannella Brandani (in Italia l'unico, realizzato dalla Camera di commercio di Lucca), grazie a controlli incrociati fra dichiarazioni delle ditte, registro camerale, Inps, Inail, uffici Iva, Sip e Enel. La metà delle aziende che ogni giorno si iscrivono come «nuove» alle camere di commercio in realtà non sarebbero tali, ma così sembrano per gli errori del sistema di accettazione delle domande. L'Osservatorio ha depurato i dati dai «doppioni» come cessazioni e riaperture da parte del medesimo imprenditore, trasferimenti anagrafici, subentri e cessioni. La ricerca è stata presentata ieri in un convegno a Lucca con il vicepresidente della Confindustria Carlo Patrucco che ha còlto l'occasione per denunciare, con un avvertimento a Cgil Cisl Uil, che le piattaforme rivendicative dei chimici e dei metalmeccanici sono «incompatibili» con l'accordo sul costo del lavoro che crescerebbe «tre o quattro volte» il tasso programmato d'inflazione.

RAUL WITTENBERG

Ristrutturazione accelerata in contrapposizione frontale con il sindacato
Banche, ferrovie, assicurazioni: i dipendenti non hanno diritti? Parla Antonio Pizzinato

# E nei servizi arriva l'onda romitiana

Le Fs vorrebbero cacciare 30.000 persone. Le banche da un anno rinviano la firma del contratto. Idem le aziende del turismo e le agenzie d'assicurazione. Il «terziario privato» (dove ci mettiamo anche le Fs, un ente parapubblico) sembra voler surrogare il ruolo che la Fiat ha avuto negli anni 80. L'obiettivo è sempre il sindacato. Cosa sta accadendo nel settore? Lo chiediamo a Pizzinato, segretario Cgil.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. **Allora, cosa avviene nei servizi?**

È semplice. Se gli anni 80 sono stati gli anni delle ristrutturazioni industriali, gli anni 90 saranno quelli di profonde trasformazioni nel terziario. Un settore dove il ritardo, rispetto all'Europa, è enorme. Un ritardo che ora vogliono colmare, accelerando i tempi. Con un particolare, però: che né le Ferrovie, né le banche vogliono contrattare alcunché col sindacato. Per essere chiari: le imprese del settore non hanno alcuna voglia di discutere con i lavoratori la mobilità, l'occupazione. Le finalità stesse del processo di ristrutturazione.

**Parli di «terziario privato». Davvero quel che succede nelle banche, nelle assicurazioni e così via è riconducibile ad un unico disegno?**

Ci sono diversità, ovviamente. Ci sono specificità. Ma c'è una linea – come dire? – che unifica i vari atteggiamenti delle imprese. La linea del rifiuto a riconoscere un ruolo al sindacato nei processi di ristrutturazione.

**Scusa se insisto: mi trovi il «filo rosso» che unisce le Fs, l'Assicredito e l'Ania?**

Vediamo. Ferrovie. C'è l'esigenza d'innovazione per rilanciarle. Su questo siamo tutti d'accordo. Bene, le Fs in questa situazione puntano a smantellare il contratto (pensa ai dirigenti) e prospettano un piano di ristrutturazione senza discuterlo con nessuno. Cominciando dal «tetto». Perché una ristrutturazione non si fa partendo col dire quanti sono i lavoratori in esubero. Prima si stabilisce quanti investimenti sono necessari, quali obiettivi si devono raggiungere. In base a questi dati, si definisce il numero di lavoratori necessari. Non il contrario. E ancora, le banche. Lo scontro è sul fatto che nei settori nuovi (penso al leasing, al factoring, ecc.) per le banche non dovrebbe più valere il contratto di categoria. Ancora, il turismo. Gli 800mila lavoratori scioperano da un anno per affermare il loro diritto a contrattare la flessibilità, a negoziare il rapporto di lavoro stagionale. Temi che si possono discutere solo territorio per territorio. Le imprese da questo orecchio non ci sentono. Infine: le assicurazioni. Anche i lavoratori delle agenzie hanno il contratto scaduto da 2 anni. Neanche qui, le società vogliono riconoscere il diritto alla contrattazione. Come vedi, si tratta di settori diversi, ma la strategia è la stessa. Vogliono fare senza sindacato.

**Nei discorsi che fai, Pizzinato, mi sembra manchi qualcosa: l'utente. Il sindacato potrà avere tutte le ragioni, ma le vertenze – nelle banche – le deve pagare la gente?**

Gli oltre 5 milioni di dipendenti del terziario lavorano in settori decisivi per migliorare la qualità della vita. E noi siamo interessati ad avere un rapporto con gli utenti. Saremo più forti nei confronti delle controparti.

**Mi sembrano discorsi: poi però bloccate le banche...**

Ti rispondo così: dobbiamo adottare forme di lotta che colpiscano solo le imprese. Per questo sollecitiamo l'approvazione della legge sugli scioperi. Così come è urgente adottare in tutti i settori – banche comprese – il codice di autoregolamentazione, che deve essere allegato al contratto. Sapendo che la banca non è più quella di 20 anni fa, che serviva solo a finanziare le aziende. Ora gli sportelli servono alla gente, per pagare le bollette, per le pensioni. Dobbiamo capirlo, dobbiamo – passami il termine – studiare un nuovo patto con gli utenti.

**Tanti progetti. Ma tu pensi che tutto il sindacato abbia compreso l'importanza del «terziario»? Non c'è ancora, anche in Cgil, chi dà più importanza alle lotte di fabbrica?**

Vuoi sapere se il sindacato è debole nel settore? Sì, forse. Pesa soprattutto la frantumazione del terziario. È vero. Ma c'è di più: una insufficiente elaborazione di strategia sindacale.

**Che fare?**

Per esempio degli accordi generali. Le intese vengono sempre firmate con la Confindustria e poi ratificate dalle associazioni dei servizi. Chiaro che questi accordi non colgono la specificità del settore. E poi c'è il governo: Lo sai che nel turismo non c'è la cassa integrazione? Io sai che non ci sono misure per i prepensionamenti? Allora, faccio una proposta: la legge che si sta discutendo sugli ammortizzatori sociali, comprenda anche il terziario.

**Un'ultimissima cosa: nei servizi si concentrano molti lavoratori extracomunitari. Ci sono tensioni coi dipendenti italiani? E se sì, il sindacato che fa?**

Deve capire che dei dipendenti di cui parliamo, la stragrande maggioranza lavora in imprese con meno di 15 persone. Non hanno diritti gli extracomunitari, così come non hanno diritti i lavoratori italiani. Una battaglia per estendere la tutela, a cominciare dalla tutela contro i licenziamenti arbitrari, non può dividere gli interessati. Li unifica. Per questo va approvata subito la legge che risponda positivamente ai promotori del referendum.


FILLEA CGIL

I tuoi diritti INSIEME NELLA CGIL

Iscriviti alla Fillea