

# Economia e lavoro

Per il biennio 135mila lire di aumento salariale  
Sancito il ruolo della contrattazione articolata

## Metalmeccanici: per il contratto oggi la firma

Fiom, Fim e Uilm e Federmeccanica siglano oggi il contratto dei metalmeccanici. Prima valutazione dei risultati nel pomeriggio da parte degli organismi dirigenti di categoria. Poi ci sarà il referendum tra i lavoratori. Per il primo biennio previsto un aumento salariale di 135mila lire. Sancita inoltre la contrattazione articolata, su cui vi sono state le maggiori resistenze degli imprenditori. Risultati meno significativi per la riduzione dell'orario.

PIERO DI SIENA

ROMA. Contratto dei metalmeccanici oggi si firma. A un anno dall'intesa sul costo del lavoro (quell'accordo di luglio che costituisce ormai la chiave di volta delle relazioni industriali in Italia), i metalmeccanici si accingono a siglare il primo contratto della storia della categoria che si ispira alla politica dei redditi definita, appunto, lo scorso anno. Ormai, infatti, è solo questione di ore per la sigla del testo che sarà poi sottoposto all'approvazione dei lavoratori, tramite referendum, prima della firma definitiva. Comunque, per oggi pomeriggio sono stati convocati gli organismi dirigenti di Fiom, Fim e Uilm a cui spetta dare il primo assenso di massima.

Per quel che riguarda il merito, sarebbe stato raggiunto fin dall'altro ieri l'accordo sulla parte salariale. L'aumento previsto per il primo biennio - secondo lo schema sancito appunto nell'accordo di luglio - sarebbe di 135 mila lire contro le 156 mila richieste dai sindacati, e comunque in linea col tasso di inflazione programmato dei prossimi due anni. Incerta invece fino all'ultimo l'entità dell'«una tantum» per il 1994. Sul fronte delle retribuzioni i sindacati sono riusciti a respingere anche il tentativo di Federmeccanica di abolire gli scatti di anzianità. Tuttavia, il punto di maggiore difficoltà della trattativa è stato quello relativo al secondo livello della contrattazione che riguarda le aziende. Vi è stato un lavoro da parte degli imprenditori per circondarlo di tanti «se», fino a svuotarlo di qualsiasi contenuto. Il risultato, a parte qualche sorpresa dell'ultima ora (sembra che fino alla fine si sia tentato di aprire varchi accampando i problemi della pic-

cola impresa), dovrebbe essere soddisfacente per il sindacato. Questo della contrattazione articolata, appunto di secondo livello rispetto a quella nazionale, è stata la questione che maggiormente stava al cuore al sindacato. E se i risultati fossero effettivamente soddisfacenti avrebbero un valore più generale che andrebbe oltre la categoria, ma investirebbe l'intero universo delle relazioni industriali.

Meno significativi saranno probabilmente i risultati in tema di riduzione di orario. Su questo punto, che aveva costituito al momento del varo della piattaforma l'unico momento di serio contrasto tra Fiom da una parte e Fim e Uilm dall'altra, già la proposta sindacale non prevedeva una diminuzione di orario «fresco» ma solo la utilizzazione per la riduzione dell'orario settimanale delle 72 ore già previste nel vecchio contratto e usate individualmente o monetizzate. Di questo pacchetto di 72 ore sembra che, per la riduzione dell'orario settimanale, i sindacati riescano a strappare 39. Quindi, anche dal contratto dei metalmeccanici come era accaduto a quello dei chimici viene la conferma che non è matura una gestione a livello della contrattazione collettiva nazionale di un tema - quello della riduzione dell'orario - che invece costituisce uno dei punti centrali del dibattito in corso sui problemi del lavoro e delle sue trasformazioni. Altra questione aperta fino al termine delle trattative è stata quella del Fondo pensioni integrativo.

Per tutta la giornata di ieri e nel corso della notte la trattativa è andata avanti senza sosta. Mentre una commissione di esperti erano impegnati nella lettura dei testi ap-



Bruno Soaresina Rosi



Claudio Sabatini Palma

portando le limature e le correzioni che si rivelavano necessarie, i segretari generali di Fiom, Fim e Uilm insieme ai rappresentanti di Federmeccanica chiedevano uno per uno i punti ancora aperti. Quello dei metalmeccanici - la categoria sicuramente più combattiva nella storia dei conflitti sociali del nostro paese - è il primo contratto che si chiude senza che vi sia stata una sola ora di sciopero. Si tratta di un avvenimento senza precedenti. Tutto questo naturalmente è stato possibile anche perché l'accordo di luglio dello scorso anno segna per l'elaborazione delle piattaforme un percorso già tracciato in linea di massima, da cui le parti non si sono a suo tempo discostate.



Un operaio metalmeccanico. Per il contratto della categoria è ormai questione di ore Silvano Del Puppo/Linea Press

## Avezzano, stop ai licenziamenti Albatros condannata: mobilità troppo disinvolta

AVEZZANO (L'Aquila). La mobilità della 223 maneggiata con troppa disinvoltura, un colpo secco di mannaia per decimare i posti di lavoro, circa 60 su 110. Accade il 18 ottobre 1993 alla Albatros SpA, azienda di confezioni di Avezzano. Stavolta, tuttavia, la protesta di sfoltire l'organico a spese della collettività non è riuscita perché il sindacato, con l'avvocato Abramo Ranalli, ha contestato in giudizio il ricorso alla 223, sopravvenuto mentre era in vigore la Cigs ed imposto brutalmente senza alcun rispetto delle garanzie previste dalle procedure. Conclusione: il pretore del lavoro di Avezzano, Cecilia Angrisano, ha condannato l'Albatros a riassumere tutti i 60 licenziati ed a pagare a ciascuno dei retribuzioni di questi sette mesi con interessi e rivalutazione monetaria. Un esborso di circa 600 milioni, e non è che l'antipasto. L'iter giudiziario infatti riprenderà tra circa venti giorni per entrare nel merito delle singole contestazioni, alcune delle quali svelano il retroscena di ambiguità e «furberie» cui spesso le aziende tessili ricorrono per produrre di più

abbattendo il costo del lavoro. Ad esempio l'Albatros, mentre non aveva esitato a mettere sulla strada 60 persone, nel contempo aveva chiesto al ministero del Commercio estero il placet per produrre in Romania 63 mila capi di abbigliamento. Per Sandro Giovannuso, segretario della Cgil della Marsica, «è una grande vittoria di tutto il sindacato. Si dimostra che i dritti vincono anche in un contesto economico e politico sfavorevole».

La sentenza del pretore Angrisano, una delle pochissime in materia di 223, si basa sulla ripetuta constatazione delle violazioni di procedura nelle quali l'azienda era incappata. Ad esempio i 60 lavoratori erano stati estromessi (in mobilità) senza che fossero indicati i criteri con cui erano stati selezionati, e senza la prescritta contestualità di invio delle lettere di recesso e di mobilità. L'azienda inoltre non aveva avvisato la commissione regionale per l'impiego.

G. Lac.

## Sanità

### Costa: «No a tagli ingiustificati»

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. I ministri finanziari affilano le forbici in vista dei tagli della ormai imminente legge finanziaria e i loro colleghi, quelli dei cosiddetti ministri di spesa, cominciano a mettere le mani avanti. È un leit-motiv che si ripete ogni anno, sotto tutti i governi. Anche la squadra di Berlusconi non fa eccezione, anzi. La sortita del ministro degli Interni (nonché vicepresidente del Consiglio) Roberto Maroni è stata sino ad oggi la più dura presa di posizione più dura, visto che lo stesso Maroni è addirittura giunto a minacciare le dimissioni in caso di tagli troppo drastici ai comuni.

**Berlusconi resta solo?** «Le argomentazioni del ministro dell'Interno circa i fondi da destinare ai comuni sono sicuramente apprezzabili in quanto molto comuni, anche se non tutti per la verità, hanno legittime attese da far valere». Lo afferma il ministro della Sanità Raffaele Costa precisando però che «se ciascun ministro che teme tagli in casa propria dovrà dimettersi, allora il presidente del Consiglio a Ferragosto potrebbe trovarsi solo palazzo Chigi insieme con i ministri senza portafoglio». Circa la sanità, Costa sottolinea che «c'è la disponibilità ad affrontare l'argomento tagli senza pregiudizi (che non siano quelli dei servizi indispensabili) e con coraggio». E al riguardo aggiunge: «ho l'impressione che da parte di molti, e non è sicuramente il caso di Maroni, verso la sanità vi sia una sorta di furore taglierino di natura ideologica, nel senso che essendo la spesa sanitaria rivolta quasi esclusivamente al pubblico - perché così vuole la legge - si ritiene che il settore vada ridimensionato più per il suo peccato originale che non per le sue (molte) peccate».

**Mobilità e orari più lunghi.** E proprio nella prospettiva dei «tagli» alle risorse finanziarie che il governo si appresta ad attuare anche nella sanità, Costa ha chiarito quali saranno gli indirizzi del suo ministero: piena mobilità del personale e orario di lavoro di tipo «europeo». Secondo Costa, le strutture della sanità, così come sono organizzate attualmente, «non sono in grado di dare una risposta di piena efficacia ai cittadini che debbono ricorrere a prestazioni di diagnostica strumentale e di laboratorio». Il ministro parla dell'esistenza, in «troppi casi», di «lentezze» e di «autentiche lacune»; di conseguenza - spiega - è necessaria una ristrutturazione del lavoro, ricorrendo anche all'allungamento dell'orario di servizio, allo scopo di consentire di rispondere alle esigenze della collettività.

Ferrovia Pontremolese: ultimato il tunnel, le ruspe lo richiudono

## Quei 300 miliardi sepolti in galleria

Un tunnel ferroviario appena ultimato, viene richiuso: succede sulla linea Pontremolese che unisce Parma al Tirreno. La galleria «Serena» termina sulle rive di un fiumiciattolo: si infrangono lì le speranze di raddoppio dei binari. Dal 1986 a oggi spesi inutilmente 650 miliardi. I sindacati si rivolgono alla magistratura: «Questo è uno sperpero di denaro pubblico». Per le Ferrovie non c'è niente da fare: sino al 1996 non sono previsti investimenti.

DAL NOSTRO INVIATO  
MARC FERRARI

AULLA (MASSA). Le ruspe sono all'opera, entrano ed escono velocemente dal traforo. Tutto, in apparenza, farebbe pensare che i lavori stanno andando a gonfie vele. In realtà quelle ruspe stanno incredibilmente chiudendo un tunnel ferroviario appena ultimato. Sotto la galleria «Serena» un treno non passerà mai. Vanno in fumo (anzi in terra) 300 miliardi, tanto è costata la costruzione lunga sette chilometri che collega Santa Stefano Magra a Aulla, in questo braccio di terra tra le province della Spezia e Massa-Carrara. La Pontremolese, la linea centenaria che collega Par-

ma alla Toscana e alla Liguria, getta la spugna e prende una nuova direzione, quella della magistratura. I sindacati confederali hanno presentato un esposto-denuncia alla Procura della Repubblica della Spezia per sperpero di denaro pubblico. I sogni di ammodernamento e di raddoppio dei vetusti binari si infrangono sulle rive di un fiumiciattolo, l'Aulella. Sulle sue sponde sbucca la fatidica galleria «Serena», per ora collegata a un precipizio. Da lì la nuova Pontremolese - costata sinora 650 miliardi - non avanza e non avanza

per molto tempo: la legge finanziaria non prevede investimenti sino al 1996. La nuova stazione di Aulla resta solo un plastico, il riallacciamento alla vecchia linea a Villafranca soltanto un progetto, il raddoppio sino a Pontremoli un bel disegno. Per non parlare poi della galleria di valico per la quale mancano addirittura i sondaggi e non è stato finanziamento neppure il «foro pilota».

Di qui la decisione, peraltro onerosa, delle Ferrovie dello Stato di chiedere al Cir, in consorzio che ha avuto i lavori in appalto, di «mettere l'opera in sicurezza» tappando il foro di servizio e le due imboccature. Per riaprirlo, poi, serviranno altri miliardi. «Noi non chiediamo soldi a pioggia» - sostiene Giovanni Leri, della Cgil - ma il finanziamento dei tratti funzionali. Ci sono dei nuovi tronconi, sui due versanti appenninici, già ultimati: il pericolo è che tutto vada inesorabilmente perduto». Ma c'è di più: in queste condizioni, con queste vecchie e inadeguate gallerie, la Pontremolese è destinata a morire del tutto se non ci sarà un rinnova-

mento generale della linea e un adeguamento alle nuove dimensioni dei contenitori. In questo modo i traffici intensi tra Padania e Tirreno saranno presto orientati tutti su gomma. «Questo è un atto - dicono i rappresentanti delle Fc - che decreta la scomparsa della Pontremolese, una delle grandi incompiute». I lavori erano iniziati nel 1986 dopo anni di studi, convegni e pressioni da parte delle tre regioni interessate, Emilia-Romagna, Liguria e Toscana. All'inizio furono assunti circa 400 dipendenti più 200 che gravitavano sull'indotto. Ora i lavoratori del consorzio sono ridotti a 37.

Per bucare le montagne, infilarsi nelle valli e invadere le pianure sono state compiute delle dolorose devastazioni, denunciate dagli ambientalisti: nella Valle dei Mulini, negli appezzamenti agricoli della Val di Magra, nelle colline di Caprioglio. Per molti giorni l'acqua del fiume Magra, che alimenta acquedotti urbani, ha assunto gradazioni scure. L'ormai scalo merci di Santo Stefano, che dovrebbe fare da serbatoio al porto della Spezia,

Lorenzo Necci  
commissario  
straordinario Fs

Laura Ciccarelli  
Delfino



rischia di rimanere una cattedrale del deserto, nonostante l'enorme riempimento subito della piana. La Pontremolese doveva aprire nuovi orizzonti economici tra i traffici padani e gli scali tirrenici: ora è una splendida illusione. Il primo a leccarsi le ferite è il sindaco della Spezia, Lucio Rosaia, che addirittura si era spinto a chiedere l'abbandono della Liguria e il passaggio sulle sponde amministrative parmensi. Con una linea ferroviaria in cui i convogli impiegano due ore a compiere cento chilometri il sogno padano si allontana inesorabil-

mente. E dire che sulle «tratte trasversali» si sono spesi fiumi di parole. Persino nella carta disegnata dall'Unione continentale delle Ferrovie la linea Parma-La Spezia occupa un posto di rilievo: dovrebbe essere attrezzata, secondo i dettami europei, per l'alta velocità entro il 2005. Sulle reti elettriche, i segnalatori e i nuovi binari per ora transitano soltanto stormi di uccelli diretti al mare. Di treni e passeggeri non c'è ombra. Quanto all'alta velocità, vista da queste parti, sembra una fantastica invenzione di Jules Verne.

«Tempi moderni»

## A Bologna la prima festa nazionale

ROMA. È in corso di svolgimento a Bologna la prima festa nazionale di «Tempi Moderni», l'organizzazione giovanile associata alla Cgil: una dieci giorni di incontri, spettacoli, occasioni di divertimento e discussione. L'unità sindacale, l'occupazione giovanile, i diritti e la formazione sono i temi centrali della festa, che vede la partecipazione di giovani provenienti da ogni parte d'Italia e di personalità del mondo della cultura, del sindacato, della politica. Tra gli altri, Moggi, Sandro Curzi, Silvano Veronesi. La penultima serata, venerdì 8 luglio, sarà dedicata alle sfide che attendono la sinistra sociale e politica. Al dibattito parteciperanno i due neo eletti segretari della Cgil e del Pds Sergio Cofferati e Massimo D'Alema e il coordinatore nazionale del Psi Valdo Spini. Nell'ultima serata si parlerà invece di lotta alla mafia, con Alfiero Grandi e Luciano Violante.