



IL LAVORO

Poste: pronto il decreto-ponte verso la liberalizzazione

Vita: «Restano le aree di riserva per il servizio nazionale, che va valorizzato»

ROMA Passo decisivo sulla lunga strada della liberalizzazione dei servizi postali. L'Unione europea indica il termine del 2003 perché il sistema sia aperto completamente a diversi operatori. Nel frattempo gli Stati membri devono stabilire le «regole di convivenza» tra Poste nazionali e i nuovi operatori che man mano si stanno affacciando sul mercato. Il decreto che rimodella questo rapporto (ricependo la direttiva europea) è pronto, e la settimana prossima sarà sottoposto ai diversi ministeri per la concertazione. Ad aversicarlo è stato il sottosegretario alle Comunicazioni Vincenzo Vita, intervenendo ad un convegno dell'Unionquadri sulle «Poste italiane e la sfida del mercato».

Il decreto che rimodella questo rapporto (ricependo la direttiva europea) è pronto, e la settimana prossima sarà sottoposto ai diversi ministeri per la concertazione. Ad aversicarlo è stato il sottosegretario alle Comunicazioni Vincenzo Vita, intervenendo ad un convegno dell'Unionquadri sulle «Poste italiane e la sfida del mercato».

Il decreto che rimodella questo rapporto (ricependo la direttiva europea) è pronto, e la settimana prossima sarà sottoposto ai diversi ministeri per la concertazione. Ad aversicarlo è stato il sottosegretario alle Comunicazioni Vincenzo Vita, intervenendo ad un convegno dell'Unionquadri sulle «Poste italiane e la sfida del mercato».

Il decreto che rimodella questo rapporto (ricependo la direttiva europea) è pronto, e la settimana prossima sarà sottoposto ai diversi ministeri per la concertazione. Ad aversicarlo è stato il sottosegretario alle Comunicazioni Vincenzo Vita, intervenendo ad un convegno dell'Unionquadri sulle «Poste italiane e la sfida del mercato».



Il sindaco di Milano Gabriele Albertini è sotto l'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli

MILANO Salgono le quote nell'Aem di Atel e della Compart

MILANO Cresce la presenza della Compart e del gruppo svizzero Atel nell'Aem, l'azienda energetica milanese quotata alla borsa valori di Milano. Rispetto all'assemblea ordinaria del 28 ottobre scorso, la partecipazione della Compart è passata dal 2,005 al 4,791%. Le quote sono possedute dalla società in modo indiretto: il 4,76% attraverso la Edison e lo 0,028% attraverso la Fondiaria Assicurazioni. La quota della Motor Columbus Ag è passata dal 2,258% al 4,275%. Socio di maggioranza resta il Comune di Milano con il 51% di azioni, il 50,997 posseduto direttamente e lo 0,003% attraverso la metropolitana milanese.

Macchinisti da dodici milioni al mese

Una task force alla guida dei treni del Nord-Est con orari fuori da ogni regola

SILVIA BIONDI

ROMA Fanno a gara, per salire su quei treni. Il lavoro è duro, l'orario massacrante, si lasciano casa e affetti e ci si rende disponibili ad oltranza: ma con un po' di furbizie (che si imparano subito) e parecchi caffè, alla fine del mese si porta a casa una busta paga da dodici milioni e mezzo puliti. Se poi arriva il conguaglio dell'integrativo firmato nel '92 (cinque milioni netti per 36 mesi), si può riscuotere, come qualcuno è successo nel settembre del '98, uno stipendio di 16 milioni e 486mila lire «netto a pagare». Il problema è che non si tratta di un caso isolato, ma di una vera e propria task force di macchinisti utilizzati dalle Ferrovie dello Stato come riserva: oltre un centinaio a cui se ne potrebbero aggiungere ben presto altri 134 già considerati in esubero in Sicilia. Fuori dai qualsiasi orario contrattuale, senza vincoli da rispettare, in viaggio ore su ore a guidare i treni merci nel Nord Est. Basta dare un'occhiata ai moduli Tv80, i prospetti su cui i macchinisti registrano i loro turni di lavoro, per rendersi conto che siamo assai lontani dalle 48 ore di riposo ogni sei giorni previste nel contratto di lavoro e anche dalle 24 ore nell'arco dei sei giorni lavorativi considerate universalmente per tutti i lavoratori. Un esempio: il macchinista x attacca il primo settembre alle 5 del mattino e da Voghera a Torino, da Torino a Milano, da Milano a Voghera, da Voghera a Bressana, da Bressana a Chiasso, da Chiasso a Voghera lavora ininterrottamente fino alle 0.30 del due settembre. Poi si concede quattro ore e mezzo di riposo, risale sul treno alle 5 del due settembre e ricomincia: Voghera-Torino-Milano-Varese-Milano. Smette di lavorare alle 17 e 16. Finalmente si riposa qualche ora di più e poi, alle 3 del mattino del tre settembre, si rimette in moto fino alle 8.30. Un altro esempio? A maggio il macchinista della task force deve arrivare al giorno 18 per poter segnare sul suo prospetto il primo codice 10, che identifica

il riposo settimanale. Uomini tosti, questi macchinisti. Ed anche se poi, andando a fare le pulci, si scopre che nel turno di lavoro che fa accumulare ore di straordinario impressionanti e strapagate tutto fa brodo, anche il trasferimento in metropolitana da Milano centrale a Milano Porta Garibaldi, o le due ore aspettate in stazione perché il treno di cui si deve assumere la guida è in ritardo, resta il fatto che siamo al di là del normale orario di lavoro. Che dovrebbe essere di 36 ore settimanali, 170 mensili che comprendono anche i riposi fuori residenza. Quanto agli straordinari, il monte ore annuale previsto nel contratto è di 89 ore. Il macchinista che rispetta queste regole, e che fa parte della maggioranza dei macchinisti, ha una busta paga media di tre milioni netti mensili. Guadagnare dodici e mezzo, ovviamente, è tutt'altra cosa. Anche grazie ad un meccanismo moltiplicatore del valore degli straordinari. Per 373 ore di lavoro effettivamente svolto, ne vengono pagate 594. Lo straordinario viene calcolato tre volte. La prima ora di straordinario è la nona ora giornaliera, ma accumulando nell'arco della settimana può diventare la trentasettesima ora settimanale e accumulando mensilmente



UNA BUSTA PAGA A fianco un esempio: decine di voci e con il conguaglio si arriva a 16 milioni



FERROVIE

Piano d'impresa, sindacati e Fs al lavoro

ROMA È ormai questione di giorni per il varo della direttiva Treu sulle Ferrovie. La bozza è pronta e siamo all'ultimo giro di consultazioni non ufficiali. Palazzo Chigi dovrebbe emanarla nella prossima settimana. Anche l'azienda Fs sembra pronta a redigere il piano d'impresa e si stanno moltiplicando, in queste ultime settimane, gli incontri tra management e sindacati. Appuntamenti quotidiani a cui si presenta spesso anche l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, che sta cercando di usare il sistema della concertazione per risolvere con le rappresentanze dei lavoratori tutti gli spinosi problemi aperti. In attesa della direttiva, in realtà si sta già lavorando sul piano, in modo particolare sulle future divisioni in cui sarà articolata la società del trasporto. Si iniziano a considerare costi e ricavi di ogni futura ripartizione, ma il vero problema è che la contabilità aziendale (che pure c'è e per la pri-

ma volta nella storia delle Fs) non esiste nella sua versione analitica. Costi e ricavi sono ancora aggregati, per cui è difficilissimo, per esempio, stabilire quanto costerà un macchinista nel trasporto merci. Si aspettano anche conti dell'advisor del Tesoro, che però non sono ancora pronti. Nell'attesa, e mentre il vertice teme che all'ultimo minuto la direttiva possa essere troppo accondiscendente verso alcune rimostranze sindacali (per esempio, stop deciso all'esternalizzazione dei servizi), Cimoli evita di parlare di esuberi e ammette che per il '98 le Ferrovie dello Stato registreranno una perdita d'esercizio di 3.700-3.800 miliardi, comprendendo anche i circa 500 miliardi di plusvalenze. Uno dei nodi principali, se non quello fondamentale, resta comunque il costo del lavoro. Rispetto della quasi ritrovata pax sindacale, Cimoli si guarda bene dal fare numeri e cifre. Ha capito che prima di farsi si devono studiare le formule di ottimizzazione della produttività. Così, per esempio, non si parla quasi più di «spacchettamento», orrenda parola che sta per ripartizione del personale in capo alle singole nuove divisioni. E venuta fuori anche l'idea, cara ad alcuni sindacati autonomi, di prendere esempio dal modello tedesco e creare una sorta di quarta divisione per i macchinisti, che poi verrebbero prestati alle altre strutture. Oppure lasciarli tutti sotto la gestione diretta dell'holding. Ma è ancora presto per perfirire scenari. Ora il primo appuntamento è la direttiva.

Si.Bi.

esplosiva, tanto che il Comu ha chiesto, il 15 febbraio, un incontro al direttore della trazione, Emilio Maestri, da cui dipendono i macchinisti, affinché si risolva questo problema. Minacciando, in caso contrario, uno sciopero per il 18 marzo. «L'utilizzo di questa task force pone un serio problema di sicurezza - dice Giulio Moretti, leader del Comu - E questi guadagni sono scandalosi, irrispettosi nei confronti di chi fa il proprio lavoro rispettando il contratto, nell'interesse non solo suo ma anche dell'intero esercizio ferroviario». Con un sistema del genere, soprattutto se venisse esteso, è facile immaginare la valenza di accordi e contratti. «C'è una responsabilità più generale rispetto alla sicurezza - spiega Franco Nasso, segretario nazionale della Filcgil - perché il sindacato può denunciare la situazione, come sta facendo da tempo, ma deve essere l'azienda che smette di ricorrere a questo tipo di utilizzo del personale». Tra l'altro la voce straordinaria incide pesantemente sul costo del lavoro. Nel '98 lo straordinario dei macchinisti è costato all'azienda oltre 87 miliardi. Di questi, solo 23 miliardi corrispondono ad ore (anzi minuti) di straordinario effettivamente lavorato. 64 miliardi sono invece dovuti alla triplicazione dell'orario lavorato. Diviso il totale per il numero complessivo dei macchinisti, viene una media di 4 milioni di straordinario a testa per ogni macchinista.

Una pensione di mille lire

Versamento ridotto per un conguaglio fiscale

ROMA Si è vista arrivare questo mese la pensionedanzianità di sole mille lire. Tutto per un conguaglio fiscale. «Non bastano neanche per pagare un litro di latte», dice Giovanna Pisani, 69 anni, vedova, per 35 anni impiegata del ministero della Sanità. Carte alla mano dimostra di aver sempre pagato le tasse, regolarmente, ma il ministero le ha comunicato che ciò che è stato detratto dalla sua pensione, poco più di 1.700.000 lire, è un conguaglio fiscale parziale per il 1998. «Tremo pensando a quanto mitoglieranno dalla pensione di marzo», dice spaventata. «Oltre la mia pensione ho quel-

la di reversibilità di mio marito, cheera vigile urbano - spiega la signora - su ciascuna milione ogni mese unaritenuta per l'aliquote che va anche oltre il 26%. Inscrivo le duepensioni nel 740, facendo tra l'altro alzare l'aliquote perché l'importo si aggiunge a quello della casa in cui abito e pago altre tasse. Ora il ministero sostiene che per il cumulo delle due pensioni alla detrazione di partenza deve esseraggiunta un'altra. Ho telefonato alla segreteria del ministro Ciampi: mi hanno risposto che la colpa è del commercialista che mi ha fatto pagare le tasse nel 740. Per il 1998 ho pagato quasi tre milioni

emazzo». Giovanna Pisani, la voce pacata, continua: «Sono una vecchietta arzilla, ancora con il cervello a posto. Non mi do per vinta. Ho scritto all'ufficio responsabile della mia pensione e di quella di mio marito, chiedendo l'immediata restituzione di ciò che mi hanno tolto perché non ritengo di avere debiti con il fisco». Poi ricorda: «Il ministro Visco ha detto che bisogna combattere gli evasori fiscali e che non si può attaccare più di un quinto dello stipendio e della pensione. Ma fare ad un anziano quello che hanno fatto a me, vuole dire farlo morire d'infarto».

Solo ventimila lire in busta paga

Il lavoratore, dal canto suo, ha lamentato il fatto della mancata rateizzazione delle trattative. Insomma, se c'era da «tagliare» quasi il 99%, forse sarebbe stato meglio «spalmare» le trattative su un periodo più lungo. E non solo. Ha anche sottolineato il fatto di avere pagato, a suo tempo, ben mezzo milione di «tassa per l'Europa». Con la busta paga di dicembre avrebbe, quindi, dovuto avere il rimborso del 60%. Ma di quei soldi, neanche l'ombra. Un episodio analogo è stato denunciato, nei giorni scorsi, da un altro lavoratore in mobilità.

ROMA Ventimila lire nella busta paga difebbraio, relativa al mese precedente. È la brutta sorpresa trovata da un lavoratore dell'Italtel dell'Aquila, in mobilità dal giugno del 1997. A far abbassare dal milione e centottantamila lire netto al mese ad appena ventimila lire la retribuzione del primo mese '99 sono state le trattenute per il conguaglio del '98, calcolate in un'unica soluzione. Insomma, su 1 milione e settecentomila sono state detratte in un sol colpo un milione e 163.079 lire. La busta paga è stata recapitata dalla sede Inps dell'Aquila.

Il lavoratore, dal canto suo, ha lamentato il fatto della mancata rateizzazione delle trattative. Insomma, se c'era da «tagliare» quasi il 99%, forse sarebbe stato meglio «spalmare» le trattative su un periodo più lungo. E non solo. Ha anche sottolineato il fatto di avere pagato, a suo tempo, ben mezzo milione di «tassa per l'Europa». Con la busta paga di dicembre avrebbe, quindi, dovuto avere il rimborso del 60%. Ma di quei soldi, neanche l'ombra. Un episodio analogo è stato denunciato, nei giorni scorsi, da un altro lavoratore in mobilità.

Advertisement for 'Lavoratori e cittadini alla prova delle elezioni' featuring 'L'ESPERIENZA DEL PUBBLICO IMPIEGO' and 'Ambiente, Welfare, lavoro'. Includes a logo for 'QUALE STATO' and contact information for the publisher.

