



Essere single in Europa (e in Italia) non conviene Secondo l'Ocse si pagano più tasse

■ Per il fisco non c'è partita. Tra «scapoli» e «ammogliati» sono i secondi ad averla vinta, almeno per quanto riguarda le tasse da pagare. A parità di stipendio sono infatti i single i più tassati mentre il risparmio per chi ha scelto di metter su famiglia e ha due figli raggiunge in media i 12 punti percentuali: in pratica per ogni milione guadagnato il single paga in Italia 120 mila lire in più di tasse. A scoprirlo è l'Ocse, l'organizzazione internazionale per lo Sviluppo e la cooperazione economica, in un particolareggiato studio sugli effetti che il prelievo fiscale e contributivo ha sui redditi dei lavoratori a seconda delle loro condizioni familiari. La ricerca, basata su dati 1997, confronta la situazione di una trentina di paesi tra cui l'Italia.



Si fermano per 4 ore i lavoratori della Twa La compagnia vuole trasferire gli uffici a Londra

■ Sciopereranno oggi per quattro ore, dalle 7 alle 11, i lavoratori italiani della compagnia aerea americana Twa impegnati in una vertenza con l'azienda che intende trasferire a Londra gli uffici prenotazioni di Roma e di Milano. Lo ha reso noto la Rsa della Uil con una nota nella quale si afferma che la compagnia ha deciso di ridurre il personale italiano di circa il 30% attraverso la procedura prevista dalla legge 223. «La procedura - si legge nella nota sindacale - che prevede una trattativa con i sindacati vede di fatto la Twa in una posizione di assoluta chiusura a qualunque tipo di soluzione, ma determinata a far trascorrere i tempi previsti dalla legge per effettuare poi tutti 142 licenziamenti previsti». I sindacati hanno annunciato anche «altri scioperi a breve».

€ LAVORO C O N O M I A MERCATI RISPARMIO

Viaggiatori a piedi, treni fermi dalle 9 alle 17 I ferrovieri rompono la tregua, ma la Cgil non sciopera. Il «giallo» Puglia

ROMA E sciopero sia. Oggi dalle 9 alle 17 i ferrovieri incrociano le braccia. Non saranno otto ore di black-out totale sui binari, perché gli scioperanti si sono impegnati a garantire i servizi minimi previsti dalla Commissione di garanzia e riportati nell'orario ufficiale delle Fs. In base a quella, dovrebbero essere garantiti molti Eurostar e l'arrivo a destinazione dei treni in viaggio. I disagi si avverteranno anche nei collegamenti con le isole, perché sciopera pure il personale Fs dei traghetti e diverse corse saranno soppresse. In compenso, dovrebbero essere assicurati, a causa della guerra nei Balcani e della chiusura al traffico civile degli aeroporti di Bari e di Brindisi, i collegamenti con la Puglia, in particolare Roma-Bari. E qui nasce il primo problema. Cisl e Uil hanno deciso ormai da diversi giorni di garantire ben oltre i servizi minimi i treni per la Puglia ed anche ieri il segretario della Fit-Cisl, Claudio Claudiani, ha ripetuto che «il 90% delle corse in quella tratta saranno attive». Ma le Fs hanno fatto sapere che hanno già cancellato il 50% del traffico da per la Puglia. «Lo fanno apposta», gridano i sindacati. Spiega Claudiani: «La nostra assicurazione è nota ed è stata ribadita a chi di dovere, in ogni sede. Ignorarla per attaccare strumentalmente le ragioni dello sciopero è un'operazione squallida e irresponsabile».

denominatore nel respingere il piano d'impresa così come è stato finora presentato dall'azienda. I sindacati denunciano la volontà dei vertici Fs, come secondo loro traspare dagli incontri, dalle prime carte circolate e dalle dichiarazioni ufficiali del presidente del consiglio d'amministrazione, Claudio Demattè, di tagliare il costo del lavoro di 2.400 miliardi entro il 2003. Secondo i sindacati questo, unito alle altre politiche di riorganizzazione, porta ad un saldo negativo di 28.000 ferrovieri nei prossimi quattro anni. Sul piano è attualmente aperta la trattativa, convocata dal ministro dei Trasporti, Tiziano Treu, che ha visto tre giorni di vivace confronto nella scorsa settimana. Poi, venerdì pomeriggio, la trattativa è stata sospesa e aggiornata a martedì.



IL PUNTO

Ha prevalso la logica della conflittualità Ma questa ferita si poteva evitare

A guardarla dall'esterno, c'è da restare sbalorditi dalla virulenza con cui si è arrivati allo sciopero di oggi. Perché tanto clamore per otto ore senza treni, quando abbiamo passato mesi in cui tutte le settimane in Ferrovie il sindacato x piuttosto che quello y piazzavano 48 ore di sciopero a sorpresa? In realtà, ci sono molte ragioni che giustificano lo scalpore. La prima è la guerra: infuria alle porte di casa, sui binari corrono i convogli umanitari, ci sono due aeroporti del Sud chiusi. Sciopero «irresponsabile», dice Treu. Ma anche moralmente fastidioso. La seconda ragione è che la Cgil non ci sta. Non c'è stata fin dall'inizio, quando ancora non si sganciavano bombe sui Balcani. Il sindacato di maggioranza relativa ha scelto subito la strada del negoziato con l'azienda, ha invocato un patto per le ferrovie. E si è ritrovato solo. Lo sciopero di oggi è il prevalere della logica del conflitto su quella della conciliazione, cosa strana di questi tempi. La terza ragione è che si sciopera a negoziato aperto. Non ci sono trattative rotte, tutt'altro. Erano tutti intorno ad un ta-

L'INTERVISTA Giuseppe Surrenti, Cisl: «Tutti contro di noi ma il management sta affossando l'azienda»

ROMA Troppa attenzione su questo sciopero. Troppo poca su quello che sta succedendo nelle Fs. Beppe Surrenti, segretario generale dei trasporti della Cisl, difende la protesta di oggi. Certo, il fastidio di bloccare i treni proprio mentre infuria una guerra alle porte di casa, gli aeroporti di Bari e di Brindisi sono chiusi al traffico civile e la dorsale adriatica diventa strategica per i convogli umanitari diretti ai profughi del Kosovo, c'è e si sente. I leader sindacali confederali hanno fatto un appello, all'inizio dei bom-

bardamenti in Jugoslavia, a sospendere qualsiasi protesta nei servizi pubblici. Pochi giorni fa hanno anche organizzato una manifestazione a Bari. E loro, i sindacalisti Cisl e Uil delle ferrovie, fanno ugualmente sciopero. Segretario, non vi ferma neppure l'appello di D'Antoni, Cofferati e Larizza. «Gli appelli vanno interpretati. Ho spiegato alla mia confederazione che questo sciopero va fatto. La realtà è che si sta confondendo troppo il problema dello sciopero, si preferisce puntare il dito

sulla guerra per evitare di parlare dei contenuti che ci portano, a due anni dall'ultimo sciopero confederale, a fermare i treni». Però il 27 marzo lo sciopero lo avete differito, proprio perché c'erano le bombe. La guerra c'è ancora. Il ministro vi ha rivolto più di un appello... «Il ministro non ci ha rivolto nessun appello. Io l'ho letto sui giornali ed ho trovato singolare che

Pur di scioperare, avete deciso di applicare la delibera della Commissione di garanzia sui servizi minimi garantiti. Proprio quella che avete sempre contestato e che adesso riconoscevala. «E cosa dovevamo fare? L'azienda si rifiuta di fare l'accordo sui servizi minimi. Quella delibera è troppo rigida e a noi non piace, però siamo costretti a rispettarla. Non possiamo stare fuori dalle regole».

Lo sciopero di oggi è contro il piano d'impresa dell'azienda e contro gli esuberanti. Ma non era meglio prima finire la trattativa, capire piano d'impresa e se e quanti esuberanti ci sarebbero stati? Così, sembra un processo alle intenzioni. «Sono stati fatti tantissimi incontri e il piano che vuole fare l'azienda ormai lo conosciamo. Quanto agli esuberanti, il presidente del consiglio d'amministrazione delle Fs, Claudio Demattè, li ha ufficializzati in un'intervista che non ha mai smentito. Il ministro Treu li smentisce, ma Demattè è il presidente delle Fs. Noi scioperiamo contro un'azienda che, a fronte di un ruolo ormai residuale delle ferrovie (trasportano solo il 10% dei passeggeri e il 12% delle merci), non tira fuori nemmeno un'idea, si limita a fotografare l'esistente proponendo solo tagli al costo del lavoro. Noi siamo pronti a fare la nostra parte, come abbiamo fatto salvando l'Alitalia. Ma loro devono fare qualcosa di straordinario, di fantascifico. Non un normale piano di ristrutturazione».

La direttiva Prodi era molto fantasiosa e i sindacati la bocciarono... «Lasci perdere, non è con le direttive del Governo che si risanano le aziende. Tocca al management e ai lavoratori lavorare per il risanamento e se il patto per le Ferrovie andrà fatto, come credo, sarà tra azienda e sindacati. Ora, invece, stiamo trattando con il Governo. È una cosa anomala, che la trattativa sulle Ferrovie il sindacato la debba fare con Treu e il sottosegretario Angelini. Simpatici, non dico di no. L'azienda dov'è?».

SILVIA BIONDI «Dove deve andare?». «Firenze». «Eurostar, seconda classe: 48.500 lire». La prenotazione non serve. Il passeggero tira fuori il portafoglio, paga e in cambio del solito biglietto mette in tasca un'azione di bonità. Una volta sul treno, il controllore chiederà il ticket, gli sarà mostrato, verrà forato come fosse un normale biglietto. In stazione, intanto, altri ferrovieri accumulatoranno in una cassetta tagliandi staccati e soldi. A fine giornata, i soldi saranno contati, messi insieme alla giornata di lavoro che l'azienda ferroviaria avrebbe detratto dalle buste paga in caso di normale sciopero e devoluto per un intervento umanitario. In un periodo di guerra come quello che stiamo vivendo, probabilmente destinati alla missione Arcobaleno o all'organizzazione di un convoglio di aiuti ai kosovari. In tempi normali, semplicemente consegnati ad una delle tante associazioni di volontariato. Senza andare nemmeno troppo

LA CURIOSITÀ Per la protesta «creativa» un'altra occasione mancata

lontano; per esempio a quelle che si occupano di portare una coperta o una tazza di caffè caldo ai barboni che dormono nelle stazioni. Fantascienza? No, proiezione di uno sciopero creativo. Se ne parla più o meno sommessamente da cinque anni e in Lombardia azioni di questo tipo sono state anche approvate dalla Rsu (rappresentanza sindacale unitaria) dei ferrovieri. Alternative allo sciopero tradizionale, come quella escogitata dai sindacati dei metalmeccanici che, in piena moratoria degli scioperi, non rinunciarono a far sentire la loro voce autotassandosi e pagando una serie di spot radiofonici. Era lo scorso gennaio. Il contratto dei metalmeccanici non è stato ancora firmato, però quell'azione fece scalpore e la sua eco raggiunse tantissimi cittadini, forse più di quanto non sia stato con gli scioperi poi seguiti a moratoria

terminata. Uno dei fautori dello sciopero creativo è un ferroviere di Varese, membro del direttivo della Fit-Cgil della Lombardia. Si chiama Pino Tuscano, ha 45 anni, ha scritto le sue idee anche al segretario generale della Cgil, Sergio Cofferati. «Tutte le volte che parlo mi guardano strano, qualcuno sorride - racconta Tuscano - Ma io sono convinto che lo sciopero così come lo conosciamo debba restare l'ultima ratio. Soprattutto nei servizi pubblici, dove è vero che colpisce l'azienda ma colpisce soprattutto gli utenti, i cittadini come te, gli altri lavoratori». Di lavoro, Tuscano fa il coordinatore nella divisione infrastrutture delle Fs. È un quadro intermedio. Ma nel suo pas-

sato ci sono dieci anni di attività come promoter culturale. Amante del punk, affascinato dal marketing, sostiene che le iniziative di lotta tradizionali hanno le ore contate. «Quella che serve è una vera e propria rivoluzione culturale nel sindacato e nella testa dei lavoratori - spiega - Ci sono molte azioni positive che potremmo mettere in campo, per danneggiare seriamente l'azienda e, al tempo stesso, conquistare la simpatia e la solidarietà degli utenti e dei clienti». Una sorta di Greenpeace del movimento operaio del Duemila. Negli Stati Uniti, ovviamente, già esiste. Solo che lo fanno le lobbies, più che i sindacati. Si va dal boicottaggio azionario, dove i lavoratori invitano a non comprare le azioni dell'azien-

da «cattiva», allo sciopero dell'utenza. «Prendiamo lo sciopero di oggi - dice Tuscano - I ferrovieri, anche quelli come me che sono della Cgil e non vi partecipano, saranno additati dall'opinione pubblica come quelli che pensano ai loro fattacci privati mentre c'è una guerra in corso, quelli che li lasciano a piedi. Avrebbe avuto tutt'altra risonanza se, con una serie di azioni creative, lo sforzo dello sciopero si fosse poi tradotto concretamente nell'organizzazione di un treno di aiuti diretti nei Balcani». Certo, marketing e buon cuore sono idee affascinanti. Ma i problemi nella loro realizzazione, specie nelle questioni delle Fs, sono più di uno. Per fare marketing e spostare l'opinione pubblica dalla propria parte, bisogna avere un'idea forte, un messaggio chiaro. Prendiamo proprio lo sciopero di oggi. La maggioranza degli

utenti non sa e non saprà mai contro cosa protestano i ferrovieri. Qualcuna strategia del marketing sarebbe capace di tradurre in uno slogan che, oltre a tutto, l'Ucs sciopera perché vuole mantenere l'individualità del capostazione, che il Comu vuole che i macchinisti continuino ad essere sotto un'unica gestione, che la Cisl vuole i comitati partecipativi, che la Uil non vuole il personale spaccettato nelle nuove divisioni, che la FisaFs vuole che sia cambiato il vertice dell'azienda, che l'Ugl non si è capito cosa vuole, che le Rdb sono giuste a una sigla da sciopero visto che per il resto è difficile individuarle? Certo, tutti sono contro il nuovo piano d'impresa. Che ancora non c'è. Tutti sono contro gli esuberanti, che ancora l'azienda non ha annunciato. Ma se pure lo stragem del marketing decidesse di coniare uno slogan ad effetto, un po' sul serio un po' barando come fanno i pubblicitari, «contro i tagli nelle Fs», quale slogan potrebbe spiegare il perché la Cgil, che pure rappresenta la maggioranza dei lavoratori italiani, questo sciopero non lo fa?

