

mibtel	 <p><b>+1,02%</b></p> <p><b>20.378</b></p>	petrolio	 <p><b>Londra</b></p> <p><b>\$ 30,85</b></p>	euro/dollaro	 <p><b>1,2634</b></p>	<p><b>RC AUTO, CONTI IN AUMENTO DEL 500%</b></p> <p><b>MILANO</b> I conti Rc auto mettono le ali, e nel primo semestre del 2003 segnano un incremento che sfiora il 500%. Il ramo, tornato in utile nel 2002, sembra aver inserito definitivamente la marcia, ma le compagnie assicuratrici prendono tempo: l'ipotesi di un calo delle tariffe non è ancora all'ordine del giorno.</p> <p>L'Ania sottolinea infatti che, come dimostrano gli stessi dati diffusi dall'Isvap, il numero degli incidenti è diminuito, ma gli effetti sui bilanci delle compagnie sono stati trascurabili visto che nello stesso periodo il costo medio dei risarcimenti è comunque aumentato.</p> <p>Più che di utili boom l'associazione delle imprese assicuratrici preferisce parlare di «importi limitati» che hanno contribuito a riportare il ramo Rc auto «in equilibrio». Parlare di incrementi del 500% «a partire da valori prossimi allo zero nel primo semestre del 2002» è insomma secondo le compagnie «fuorviante».</p> <p>Diversa la lettura dei dati del sottosegretario alle Attività produttive Mario Valducci: il miglioramento dei conti del settore, spiega, dimostra che gli sforzi compiuti dal governo sulla patente a punti e per l'avvio delle grandi opere cominciano a dare i loro frutti. «Si tratta di segnali - afferma - che penso debbano portare ad una riduzione delle tariffe».</p> <p>È contro l'Ania insorge anche l'Intesa dei consumatori. «L'Ania non sa più quali scuse inventare pur di non diminuire le tariffe», afferma il presidente di Federconsumatori Rosario Treffetti, che, dopo l'introduzione della patente a punti, chiede una riduzione delle polizze del 13%.</p>
--------	---	----------	---	--------------	---	---

## Giorni di Storia

n. 17

Meditate che questo è stato

In edicola da venerdì 16 con l'Unità a € 3,50 in più

# economia e lavoro

## Giorni di Storia

n. 17

Meditate che questo è stato

In edicola da venerdì 16 con l'Unità a € 3,50 in più

## Il governo lascia a piedi gli italiani

Ieri caos nel trasporto aereo. Oggi sciopero del trasporto locale. Alitalia, protesta il 19 gennaio

Giampiero Rossi

**MILANO** Ieri parziale paralisi negli aeroporti, oggi alla fermata dell'autobus con il fiato sospeso. Anche nelle fasce orarie di garanzia. È stata una giornata nera per il trasporto aereo, per effetto dello sciopero di otto ore dei controllori di volo aderenti all'Anpac. Per l'intera giornata, la sola Alitalia ha cancellato 334 voli e ne ha modificati saranno 74. E i passeggeri coinvolti sono stati stimati in circa 22.000 circa.

Oggi, invece, il rebus riguarda la mobilità nelle città italiane. Lo sciopero c'è, i Cobas lo hanno dichiarato e confermato. Ma la vera incognita riguarda l'adesione alla protesta anche da parte dei lavoratori che si riconoscono nei sindacati confederali e il rispetto delle fasce di garanzia. In molte città sono già scattate, con anticipo, le precettazioni dei prefetti, ma nei depositi ieri si respirava un clima teso da vigilia della battaglia.

La situazione più tesa è, di nuovo, quella di Milano, dove ha contribuito ad accendere ulteriormente gli animi l'atteggiamento dell'amministrazione comunale e dell'Atm al tavolo della trattativa che si è protratto per 20 ore, per poi «saltare» alle prime luci del mattino di ieri. Nella notte, il confronto sembrava aver imboccato la strada giusta: accordo sostanziale sul piano economico (con la richiesta di 300 euro all'anno e la valutazione economica del disagio per autisti e personale viaggiante) e anche su alcuni progetti aziendali. Sul tavolo c'era anche la riduzione degli straordinari almeno del 10%. Ma a quel punto, spiegano i segretari della Camera del lavoro di Milano (Giorgio Roilo) e della Filt Cgil lombarda (Franco Fedele) e milanese (Nino Cortorillo), sebbene anche il vicesindaco Riccardo De Corato avesse riconosciuto lo stato di salute dell'Atm (dovuto anche ai sacrifici dei dipendenti negli ultimi anni), è piombata sul tavolo «una proposta insostenibile - spiegano i sindacalisti Cgil - che vincolava gli aumenti a pesanti riduzioni delle pause di lavoro per circa 4500 autisti, eliminazio-

**LE REGOLE DELLA PRECETTAZIONE**

**Come funziona**  
Introdotta con la legge n. 149 del 12 giugno 1990 (modificata e integrata dalla legge n. 33 dell'11 aprile 2000) per disciplinare l'esercizio del diritto di sciopero invariance nel caso di "fondato pericolo di un pregiudizio grave ed imminente ai diritti della persona costituzionalmente tutelati... cagionato dall'interruzione o dalla alterazione del funzionamento dei servizi pubblici".

**Chi è l'organo precettante**  
Presidente del Consiglio dei ministri o un ministro da lui delegato (nei casi di conflitti di rilevanza nazionale o internazionale), oppure il Prefetto.

**Il contenuto dell'ordinanza**  
Può anche prevedere l'assunzione (ai soggetti che hanno prodotto lo sciopero o a coloro che vi aderiscono) di misure idonee ad assicurare livelli di funzionamento del servizio pubblico compatibili con la salvaguardia dei diritti del cittadino.

**Le sanzioni**  
Art. 9 dispone che l'insosservanza comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa, da 250 a 500 euro "per ogni giorno di insosservanza".

ne della pausa pranzo per un migliaio di operai, una flessibilità totale sui turni di lavoro al di là di quanto previsto dal contratto nazionale». In-

somma, «si è resa palese la non volontà di fare un accordo, la proposta del Comune è stata formulata proprio per renderlo impossibile». Il Comu-



ne grida subito alle presunte finalità politiche che avrebbero indotto il sindacato alla rottura. Ma anche la Cisl replica duramente: «Contrariamente a quanto dichiarato dal sindaco Albertini, la posizione assunta dal sindacato confederale sulla vertenza Atm non è proprio per niente politica - spiega la segretaria milanese della Cisl Maria Grazia Fabrizio - noi abbiamo impostato il confronto guardando al merito della questione, e solo a quello, nell'interesse dei lavoratori ma anche dei cittadini milanesi. L'impressione è che il Comune, al contrario, più che a raggiungere un'intesa, miri a delegittimare e denigrare il sindacato agli occhi dell'opinione pubblica». Risultato: i Cobas fanno rullare i tamburi di guerra cercando proseliti tra i confederali. Ufficialmente dichiarano assicurate le fasce di garanzia, ma il prefetto precetta tutti. E ieri alcuni mezzi espongono cartelli provocatori: «Si viaggia gratis».

Precettazioni anche a Torino, ma non a Roma. Lo sciopero nella Capitale inizierà alle 8.30, ora di partenza dai rispettivi capolinea delle ultime corse del mattino, fino alle 17, per riprendere dalle 20 fino al termine del servizio. Il Comune ha sospeso per un giorno le zone a traffico limitato e ha rivolto a tutte le associazioni rappresentative del servizio di taxi un appello affinché possano offrire ai cittadini un servizio ulteriore in grado di contribuire a diminuire i disagi. Anche a Firenze, dopo lo sciopero del biglietto (e la conseguente guerra di cifre), oggi si fermano i lavoratori aderenti ai sindacati autonomi. Rimarranno fermi per i mezzi di Ataf, Linea, Sita e Lazzi per tutto il giorno, escluse le fasce orarie in cui verrà garantito il servizio.

Al via, intanto, i procedimenti sugli scioperi di Natale. La Commissione di garanzia ha infatti annunciato che, dopo aver esaminato le istanze dal lavoro che ci sono state tra il 15 e il 22 dicembre, ha deliberato di aprire le «procedure di valutazione» nelle città in cui sono state violate le regole. E ha deciso di convocare gli organismi sindacali territoriali che ne hanno fatto richiesta.

Oggi si rischia il blocco totale della circolazione in città. La protesta nei depositi: «Il sindaco Albertini non ha fatto nulla per trovare una soluzione»

## I tranvieri di Milano: ora basta prenderci in giro

Giuseppe Caruso

**MILANO** «Ci prendono in giro, ormai lo hanno capito tutti, quindi secondo me bisogna scioperare ad oltranza, fino a quando non ci daranno quello che ci spetta». Alessandro, uno dei conducenti del deposito Ticinese, rappresenta al meglio lo stato d'animo degli autoferrotranvieri milanesi. Arrabbiati, delusi, stanchi di promesse che puntualmente non si avverano, i lavoratori milanesi per oggi hanno tutte le intenzioni di scioperare in modo duro, arrivando a non rispettare le così dette fasce di garanzia, nonostante la precettazione del prefetto Bruno Ferrante.

«Il problema è sempre lo stesso - spiega Giu-

seppe del deposito di via Leoncavallo - se non scioperiamo in modo duro, non ci considerano. Giorni di trattative, di paroloni, di promesse ed il risultato alla fine qual è stato? Niente soldi. Per darci quello che ci spetta, volevano che lavorassimo di più o rinunciassimo agli straordinari. Una cosa del genere è allucinante, è come se uno che ha un debito con me dicesse che per darmi i soldi aspetta che io prima gliene dia degli altri. Io domani (oggi per chi legge) sciopero, per tutto il giorno, mi dispiace per gli utenti, ma almeno anche loro si renderanno conto di come ci trattano e di quanto poco rispetto abbiano per noi e per loro l'azienda ed i politici di questa città».

Quello dell'assenza e del disinteresse della giunta e del sindaco è un tema ricorrente tra i

lavoratori dell'Atm. Ettore, conducente, si dice «stupefatto dall'immobilismo del sindaco Albertini. Capisco che non sia d'accordo con noi, capisco anche che sia contro di noi, ma non che si disinteressa alla vicenda in questo modo. In fondo è pure il nostro sindaco, il suo ruolo gli imporrebbe di trovare una soluzione. Invece l'unico all'altezza è stato il prefetto Ferrante. Almeno lui ha dimostrato di avere il senso dello stato che invece manca al governo cittadino. Anche io sciopererò per tutta la giornata e credo che il 99% dei miei colleghi farà la stessa cosa».

Aldo, del deposito di via Palmanova, uno dei più caldi in tutto questo periodo di protesta, si dice sicuro che «tutti nella nostra rimessa rimarranno fermi. Forse usciranno in uno o due, ma lo

sciopero sarà massiccio. Del resto è l'unico modo per difendere i nostri diritti, visto che con le trattative non portiamo a casa mai niente. Spiace dirlo, ma l'unico modo per difenderci è scioperare e farlo in modo duro. Con tutto il casino che abbiamo fatto, non ci hanno comunque dato quello che ci toccava, figuriamoci se avessimo scioperato in modo per così dire regolare: non ci avrebbero nemmeno ascoltati. In questa trattativa con l'azienda è venuto fuori il loro modo di vedere i lavoratori, siamo solo oggetti da sfruttare. La precettazione del prefetto? Siamo compatti, dobbiamo difendere i nostri diritti ed il nostro futuro. Qui c'è gente che non arriva a fine mese, pur facendo economia su tutto e non permettendosi alcun tipo di svago».

l'intervento

## Dalla parte dei lavoratori, senza dubbi

Sandro Antoniazzi \*

Gli scioperi dei tranvieri, nella loro ruvida espressione, hanno l'indubbio merito di riportare in primo piano la centralità del lavoro e questa volta non in termini teorici ma come concreta situazione in cui si trovano milioni e milioni di lavoratori. Per quanto diffuso sia stato il richiamo al rispetto delle regole, non si è potuto sorvolare su altri aspetti ben più strutturali e cronici della situazione di quei lavoratori, come più in generale della condizione attuale della «classe» lavoratrice.

Contratti non firmati, accordi non rispettati, aumenti salariali al di sotto dell'inflazione reale, diffusione del lavoro atipico, aumento delle sperequazioni, disuguaglianze dimenticate da qualche tempo: assistiamo ad un progressivo, costante processo di precarizzazione, di erosione salariale, di «fragilizzazione» sociale.

La lotta dei tranvieri, un tempo considerata un'aristocrazia privilegiata, dimostra che è ormai da tempo superata anche la vecchia distinzione tra lavoratori vecchi e nuovi, tra coloro che hanno un lavoro stabile e ben retribuito e coloro che si

arrangiano tra un lavoro precario ed un altro: divisione che è servita per anni ad attaccare il sindacato ed i lavoratori, facendoli apparire difensori di privilegi corporativi. Se guardiamo in casa nostra, nell'area del centrosinistra, si devono constatare non solo una scarsa attenzione ai problemi del lavoro (i dirigenti che provengono da questa esperienza sono ormai una modesta minoranza), ma un vero e proprio errore di prospettiva, che consiste nel considerare il lavoro come un problema settoriale, sindacale, di categoria e non come un prioritario problema nazionale.

Da anni si parla di riforma del Welfare e non si sono fatti molti passi avanti, e ciò

a causa di una visione tutta finanziaria e di trasferimento da una voce ad un'altra delle risorse ritenute scarse. Stato sociale significa innanzitutto crescita mediante e in connessione con un equilibrio economico e sociale che consenta a tutti di partecipare alla ricchezza prodotta, ed alla società di mantenere e anzi rafforzare la propria coesione sociale. Questo è stato il Welfare State e se oggi quell'equilibrio è venuto meno, un nuovo equilibrio che tenga insieme sviluppo dell'economia, equa distribuzione delle ricchezze prodotte (cioè che succede oggi, dalle ricchezze alla Paperoni dei Paperoni, alle speculazioni finanziarie, ai casi Parmalat e Cirio, ai salari da fame

degli immigrati, è peggio di quanto si possa pensare ed accettare). La coesione sociale e civile del paese costituisce a mio parere il principale obiettivo politico di uno schieramento di sinistra.

Negli anni scorsi l'azione della Cgil e del suo leader Sergio Cofferati hanno avuto un ruolo positivo nel ridare centralità al lavoro: ma le reazioni sono state prevalentemente di preoccupazione, soprattutto per le possibili ripercussioni politiche (illuminante è l'affermazione di Michele Salvati di essere stato spinto a scrivere il suo saggio sul partito democratico in previsione della costituzione di un nuovo partito di sinistra da parte di Cofferati).

Ma un limite quel movimento l'aveva e riguardava la prevalenza del suo carattere simbolico e metasindacale rispetto ai problemi più immediati della gente. Il duro sciopero dei tranvieri, la battaglia dell'Alfa Romeo, i vigili del fuoco che aspettano il contratto, i taxisti che vorrebbero essere ascoltati su come organizzare il loro lavoro, la flessibilità che va attuandosi alla Sea, sono un'altra cosa: qui sono in gioco le condizioni materiali di esistenza dei lavoratori, la loro possibilità o meno di poter avere una vita dignitosa, il rischio di scendere al di sotto della soglia di povertà.

Se ieri vi sono state difficoltà d'intesa tra le confederazioni, è prevedibile che sul

terreno dei problemi materiali dei lavoratori, le confederazioni ritrovino l'unità. Ricomposizione del lavoro e ricomposizione sociale vanno di pari passo e questa seconda è compito delle istituzioni pubbliche a partire da quelle locali. Qui si riscontra tutta la negatività della politica del sindaco di Milano Albertini: la vendita delle aziende comunali che rischia di desertificare ancor di più un panorama produttivo che va rarefacendosi; le politiche nei confronti del lavoro sempre tese alla flessibilità/precarietà dei lavoratori e quindi ad alimentare disuguaglianze ed insicurezza; la mancanza totale di una politica sociale volta al riequilibrio. È evidente che non può essere la destra a risolvere questi problemi: è compito della sinistra che trova qui la sua ragion d'essere. Sarebbe importante che, mentre si discute di lista unitaria e di un partito unificatore, e mentre a livello locale ci si appresta al confronto amministrativo, questo orientamento di fondo fosse presente per ispirare la nostra visione ed il nostro lavoro politico.

\*coordinatore Ulivo comune di Milano