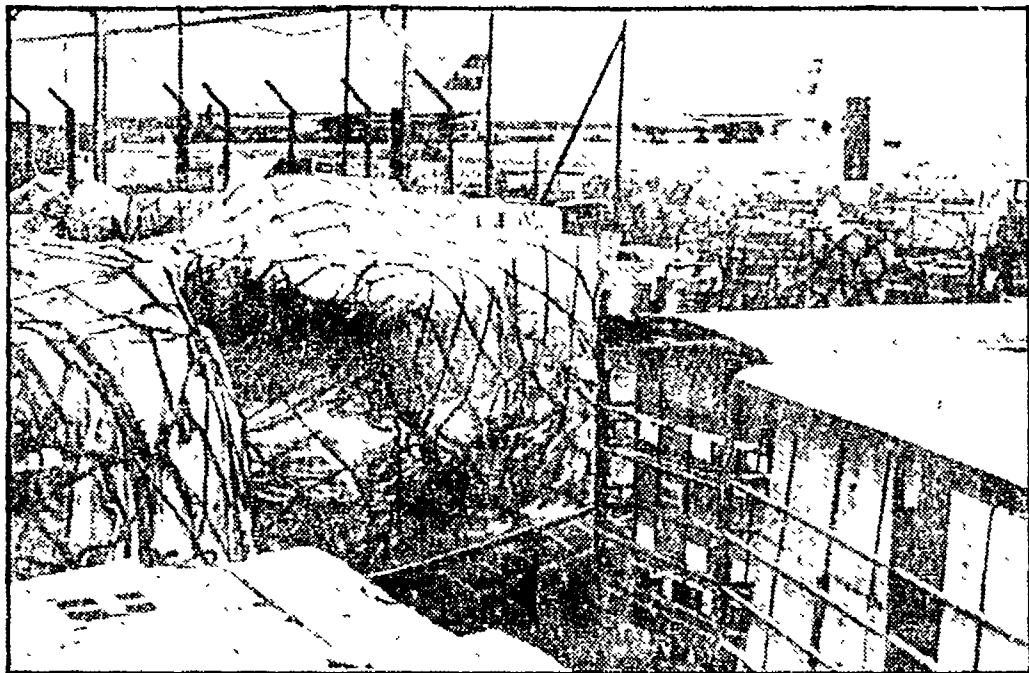


Trasporti, la tregua appesa a un filo

Si tratta per gli aerei Ancora gravi difficoltà per i traghetti

Per il personale di terra si va a un incontro al ministero - Quali sono le responsabilità del governo e delle aziende - Scioperi di marittimi, ferrovieri e portuali



ROMA — L'effetto dello sciopero «bianco» dei funzionari doganali

ROMA — Occhi puntati, da ieri sera, sul ministero del Lavoro. È lì che si gioca la partita più importante dal cui esito dipenderà il ritorno o meno della tranquillità in un settore chiave dei trasporti, quello aereo. È ripreso, sia pure con molte ore di ritardo sul previsto, il confronto per il rinnovo del contratto del personale di terra, scaduto da nove mesi e in discussione da almeno sette. Il raggiungimento di un'intesa, ma ciò dipende fondamentalmente dalla posizione che assumeranno le aziende e più ancora dall'atteggiamento che terrà il ministro, significherebbe ritorno alla normalità con la revoca di tutte le agitazioni (Signorile ha telefonato in serata a De Michelis invitandolo a trattare ad oltranza). Rottura significherebbe, invece, non solo attuazione dello sciopero di 24 ore già programmato a partire dalla mezzanotte di domani (saranno garantiti i collegamenti con la Sardegna), ma inasprimento di tutte le azioni articolate, in breve, ritorno del caos negli aeroporti. E non si cerchi in questo caso di addossare le responsabilità al sindacato, che sarebbe solo ed esclusivamente del governo e delle aziende.

Il ritorno della quiete nel trasporto aereo (permanono alcune nubi per agitazioni minacciate dai controllori di volo) costituirebbe un indubbio passo avanti verso la normalizzazione dell'intero settore dei trasporti. Un settore che continua ad essere scosso da agitazioni per vertenze che si susseguono, ma a cui il governo non ha saputo o voluto risolvere. Le categorie interessate sono ferrovieri, portuali, marittimi.

Conclusa la tregua elettorale si torna a scioperare alla stazione Termini di Roma dalle 21 di stasera alla stessa ora di

domani. Per tutte le 24 ore di sciopero di terra si va a un incontro al ministero - Quali sono le responsabilità del governo e delle aziende - Scioperi di marittimi, ferrovieri e portuali

domani. Per tutte le 24 ore di sciopero di terra si va a un incontro al ministero - Quali sono le responsabilità del governo e delle aziende - Scioperi di marittimi, ferrovieri e portuali

domani. Per tutte le 24 ore di sciopero di terra si va a un incontro al ministero - Quali sono le responsabilità del governo e delle aziende - Scioperi di marittimi, ferrovieri e portuali

E il «codice» di comportamento delle controparti dov'è?

La compagna Donatella Turtura segretario generale federale della CGIL, ha rilasciato la seguente dichiarazione sugli scioperi nei servizi pubblici: «Noi siamo inequivocabilmente contrari, e non da oggi, a forme di lotta che danneggiano gli interessi generali e la convivenza civile. Abbiamo voluto l'autoregolamentazione e siamo più che disposti a migliorarla. C'è un punto su questa esperienza, che va detto a chiare lettere: mentre noi abbiamo assunto certe regole di comportamento, le controparti non si sono finora volute dare alcun codice. Questo è intollerabile perché vanifica i nostri sforzi ed esaspera le reazioni. E non si tratta di un'omissione casuale dato che questa esasperazione viene poi usata come pretesto per soluzioni autoritarie. Su questo punto fondamentale abbiamo

chiesto e concordato un preciso intervento del ministro Signorile prima del nuovo incontro fissato per il 28. Ma se ciascuna parte — e non solo noi — adottasse comportamenti efficaci e lealmente rispettati, anche le agitazioni anomale si ridurrebbero drasticamente. In questo contesto, siamo anche favorevoli a procedure conciliative che potrebbero essere definite e affidate agli uffici del lavoro. Se la verifica politica che farà il governo affronta il problema, è auspicabile che non si trovino soluzioni che ledano una libertà fondamentale, ma si trovino invece le regole necessarie ad impegnare le controparti — quasi tutte pubbliche! — ad una pratica contrattuale rapida e concreta e a relazioni sindacali civili».

29 giugno. Anche in questo caso sorprende che un ministro, quale quello della Marina mercantile, dopo aver riconosciuto la legittimità delle rivendicazioni dei marittimi (da cinque anni sono in lotta per il passaggio della previdenza marittima all'Inps) anziché adoperarsi per la soluzione dei problemi non trovi di meglio che invocare la precettazione della categoria e l'intervento della magistratura. È in una situazione così arroventata che ieri si è svolto un incontro fra il ministro Signorile e le aziende pubbliche e private di trasporto dedicato alla individuazione di strumenti capaci di ridurre la conflittualità nel settore. Il ministro dei Trasporti ha proposto anche alle aziende di darsi un «codice di comportamento» così che i sindacati se ne sono dati uno, per quanto perfettibile, di autoregolamentazione. Ha riproposto, come aveva del resto fatto nei giorni scorsi con i sindacati, la contrattualizzazione dell'autoregolamentazione dello sciopero ed altre norme e procedure che, a giudizio del ministro, dovrebbe «raffreddare» le vertenze e ridurre le possibilità di conflitto. Le imprese risponderanno al ministro il 27. Con i sindacati il nuovo incontro è fissato per il 28.

Ilio Gioffredi

Presidenza socialista e divina provvidenza

Baget Bozzo continua le sue prediche sulle capacità divinatorie della presidenza socialista. Due parole che ormai scrive e pronuncia con la stessa enfasi e con lo stesso tono reazionario che una volta riservava alla Divina Provvidenza. O la presidenza socialista o il diluvio universale.

Sulla presidenza attuale un giudizio è stato dato dagli elettori ai quali era stato espressamente e precorramente richiesto da Craxi e dai suoi luogotenenti. E perché non dovrebbe esserci alternativa? Dovrebbero essere i socialisti stessi a porsi il problema dal momento che la strada da loro intrapresa li ha portati a battere la testa al muro.

Famiglie, turisti, chi va a votare 48 ore d'attesa per la Sardegna

Fermi a Civitavecchia i traghetti che collegano con l'isola per una serie di agitazioni indette dalla Uil e dal sindacato «autonomo» - Momenti di tensione sulle banchine - In serata un incontro con il sindaco



Angelo Melone

Dal nostro inviato CIVITAVECCHIA — Un tappeto di giornali, buste di plastica abbandonate, bustine vuote. Ci sono persino molte bottiglie di vetro rotte e lasciate in un angolo. La sala d'aspetto della nave marittima «Fetra» di Civitavecchia rende da sola l'idea delle conseguenze dello sciopero che dalla notte di giovedì blocca tutte le navi della società marittima Tirrenia. I clienti fanno rotta per la Sardegna. Sono tutte allineate, in bell'ordine, sul molo antistante la biglietteria, quasi una provocazione per gli oltre 500 che per tutta la notte di giovedì hanno atteso invano la buona notizia della sospirata partenza, e per le oltre mille persone che si sono aggregate lungo tutta la giornata di ieri. Non c'è stato nulla da fare. La «Verga», la «Carducci», la «Storione» e altre navi sono rimaste ferme lì, i portelloni aperti davanti alle lunghe file di macchine, bloccate per l'agitazione indetta dalla Uil e dai sindacati che si sono dissociate le altre due confederazioni sindacali. Alle motonavi già ferme in porto, infine, s'è aggiunta ieri anche la «Fetra», il cui equipaggio ha incrociato le braccia seguendo l'indicazione del sindacato autonomo. Fermi i dodici traghetti di sciopero (dalle 10 di ieri mattina). E così è saltata anche l'ultima possibilità di fare imbarcare una parte dei passeggeri in serata.

passaggeri in arrivo con i treni. Ed è davanti agli uffici delle FS che, sin dalle prime ore del mattino, si sono assestate centinaia di persone alla disperata ricerca di un biglietto. Sono turisti — molte le targhe straniere di auto e moto — in Italia spesso per una breve vacanza di inizio estate. Ma, soprattutto, sono residenti in Sardegna che tornano a votare per il rinnovo del consiglio regionale domani. Moltissimi i militari: uno dei giorni della loro licenza elettorale è già sfumato nella inutile attesa sulle banchine del porto laziale. Ai scendoni, per lo più militari, sono venuti a ripopolare la fila davanti ai traghetti della FS, mentre molto auto continuano ad arrivare. Si scendono, per lo più, famiglie ignare dello sciopero. Anche per loro si profila una notte in macchina. Ovvero, un altro sciopero, soprattutto da parte degli ultimi arrivati. Il porto è comunque presidiato da polizia e carabinieri. Giovedì

notte è scoppiata una rissa provocata da un passeggero che dopo quasi un giorno d'attesa voleva a tutti i costi fare il biglietto saltando la lunga coda. È stato arrestato per oltraggio a pubblico ufficiale. Ma anche nel tardo pomeriggio di ieri la tensione seguitava a crescere. Si è sparsa la voce che solo poco più di un terzo delle persone in attesa avrebbero trovato un posto sui traghetti. Una notizia, che dall'altra parte, gli stessi addetti dei Ferrovie dello Stato non si sentivano di smentire. Ma la speranza di trascorrere qualche ora in famiglia nei giorni delle elezioni sarde, o di iniziare le vacanze estive, resta. Tutti vogliono partire. Ma quando? Questo nessuno può stabilirlo con precisione. Le navi della Tirrenia ferme per lo sciopero, infatti, in pratica bloccano l'intero porto passeggeri di Civitavecchia. Rimane un solo attracco a disposizione dei traghetti FS, e questo provoca a sua volta ritardi catastrofici. «Abbiamo appena finito di scaricare, dopo aver atteso per quattro ore di entrare in porto

con tutti i passeggeri a bordo», ci dice alle sei del pomeriggio il comandante del tragheto che, dovendo saltare la Sardegna alle 17,30, «è già c'è fuori l'altro che aspetta — aggiunge — come andrà a finire? Così i ritardi si moltiplicano e la corsa delle 21,30 potrà forse partire a notte fonda». Certo, i marittimi sono stati sempre bistrattati, ma questo non è il modo di fare, dice, indicando ben due navi della Tirrenia, spente e vuote, che occupano gli attracchi delle Ferrovie. La situazione, insomma, appare davvero disarmante. Il Consorzio Autonomo del Porto invita tutti a rimandare a domani la partenza per evitare problemi ancora più gravi, mentre da giovedì sera si è riunito un coordinamento per l'ordine pubblico che tiene sotto costante controllo la situazione. Il ministro della Marina mercantile, Carla, ha intanto rinnovato ieri la richiesta — già fatta ai prefetti — di precettare i marittimi in sciopero: le agitazioni completamente paralizzate fuori le isole. A tarda sera è arrivata una notizia incoraggiante: i marittimi hanno chiesto e ottenuto un incontro con il sindaco. La riunione alla quale forse ne seguirà un'altra con il Prefetto potrebbe aprire uno spiraglio. Intanto la fila di auto e persone è sempre in attesa, in un'aria soffocante. Quando riusciranno ad attraversare la sospirata passerella?

Il tentativo di ricominciare il discorso, dopo questo risultato elettorale, ponendo al centro dell'universo la presidenza socialista, quasi fosse l'ancora di salvezza della sinistra, è semplicemente penoso. Ormai tutti i vecchi giochi sono saltati, e l'avvio di una riflessione della sinistra non può certo partire dal monumento sacro della presidenza socialista, ma dal fatto che quel monumento è andato in frantumi.

Probabile una proroga della «legge Formica»

ROMA — Sembra ormai sempre più probabile una proroga fino alla fine dell'anno dell'applicazione della legge Formica-bis sull'acquisto della prima casa. L'intervista di Bruno Visentini, ministro delle Finanze, si sarebbe attenuata. La scadenza ufficiale della Formica-bis era prevista per la fine di giugno, data entro la quale il governo avrebbe dovuto presentare al Parlamento un provvedimento definitivo. I tempi di disposizione per varare una nuova legge sono invece troppo ristretti e quindi Visentini e Nicolazzi si sarebbero accordati per la proroga.

Confronto e polemiche a Torino sulla destinazione della vecchia fabbrica di via Nizza

Lingotto, grande occasione non solo per la FIAT

Un incontro promosso dall'azienda torinese sul tema del riutilizzo di un milione e mezzo di metri cubi edificati in piena città - Fassino: ciò che sarà il Lingotto si identifica con il futuro della metropoli - Gli interventi di Agnelli, Novelli, Romiti, Pacini, Bodrato, Ferrara e La Ganga

Dalla nostra redazione TORINO — Lingotto: un'occasione per Torino. La vecchia fabbrica di via Nizza, monumento della storia industriale e operaia di Torino, dal 1952 inattiva e deserta, è di nuovo agli onori della cronaca. Che farne? Come utilizzare un'area di 300 mila metri quadri, un milione e mezzo di metri cubi edificati, a un tiro di schioppo dal cuore della città? Dopo la «Nostra dei venti progetti» per il futuro del Lingotto, tuttora in corso, la Fiat ha organizzato questo incontro-dibattito con politici e amministratori pubblici mostrando che il discorso sulla destinazione del complesso dove in anni ormai lontani furono costruite centinaia di migliaia di «Balilla» e «Topoli»

è al centro dei suoi interessi. Perché? Giovanni Agnelli, nel suo indirizzo di salute (nel quale ha voluto complimentarsi col sindaco Diego Novelli e al mondo amministrativo, «cerchiamo la convergenza operativa di un pluralismo di volontà». E, di rincalzo, è venuto più tardi l'intervento dell'amministratore delegato Cesare Romiti: «Il Lingotto è troppo grande perché possa bastare una sola soluzione». Tuttavia la Fiat ha lasciato capire, anche attraverso il dibattito di ieri, che assegna al problema Lingotto un'importanza ben superiore alle stesse mastodontiche dimensioni dell'impianto di Barriera Nizza. La posta in gioco non è solo e tanto la «sorte» degli edifici e

politiche. Un'operazione d'immagine, in altre parole. Ma no, ha replicato il presidente della Fiat, proponiamo i progetti al mondo politico e al mondo amministrativo, «cerchiamo la convergenza operativa di un pluralismo di volontà». E, di rincalzo, è venuto più tardi l'intervento dell'amministratore delegato Cesare Romiti: «Il Lingotto è troppo grande perché possa bastare una sola soluzione».

Tuttavia la Fiat ha lasciato capire, anche attraverso il dibattito di ieri, che assegna al problema Lingotto un'importanza ben superiore alle stesse mastodontiche dimensioni dell'impianto di Barriera Nizza. La posta in gioco non è solo e tanto la «sorte» degli edifici e

politiche. Un'operazione d'immagine, in altre parole. Ma no, ha replicato il presidente della Fiat, proponiamo i progetti al mondo politico e al mondo amministrativo, «cerchiamo la convergenza operativa di un pluralismo di volontà». E, di rincalzo, è venuto più tardi l'intervento dell'amministratore delegato Cesare Romiti: «Il Lingotto è troppo grande perché possa bastare una sola soluzione».

politiche. Un'operazione d'immagine, in altre parole. Ma no, ha replicato il presidente della Fiat, proponiamo i progetti al mondo politico e al mondo amministrativo, «cerchiamo la convergenza operativa di un pluralismo di volontà». E, di rincalzo, è venuto più tardi l'intervento dell'amministratore delegato Cesare Romiti: «Il Lingotto è troppo grande perché possa bastare una sola soluzione».

strazione civica. Gli effetti sul sistema economico delle scelte che si faranno debbono essere attentamente valutati: «Il Lingotto — ha ancora affermato il sindaco — può offrire l'occasione per sperimentazioni nuove, con società miste, non escludendo forme di azione popolare capaci di coinvolgere anche il piccolo risparmio in uno stimolante progetto di rinascita e di rigenerazione della città del duemila».

Piero Fassino ha detto che il Lingotto va inteso come occasione di riorganizzazione dell'intera area metropolitana, per riequilibrare il rapporto tra attività, residenze, servizi. «Questo significa che occorre concepire il Lingotto come un'area che va utilizzata per più destinazioni, coinvolgendo più soggetti pubblici e privati: con forte, quali le società miste di intervento, che gestiscano le trasformazioni secondo criteri di manageria e redditività». In ogni caso, ha aggiunto il dirigente comunista, fare del Lingotto un'occasione per Torino «non può dipendere da atti camaleonte, né da semplici operazioni propagandistiche. Se si vuole davvero fare del Lingotto un'occasione, occorre che ognuno — la proprietà, il mondo economico e finanziario, gli enti locali, le forze politiche, facciano la loro propria parte individuando insieme tempi e forme della trasformazione del Lingotto».

Pier Giorgio Betti