

## Discuteranno di autoregolamentazione con sindacati e ministro

# Gli autonomi: «Trattiamoli» Ma per aerei e treni nuovi disagi

La Fisafs ha confermato altre quattro notti di fermata dei convogli dal 13 al 17 - Si è interrotto il confronto tra federali e Intersind: lunedì dalle 12,30 alle 16,30 non ci saranno voli a Fiumicino

ROMA — Si è aperta una prima breccia nel baluardo dell'intransigenza autonoma. Anche i sindacati della nobilita non confederale si troveranno all'inizio della settimana prossima con i colleghi di Cgil, Cisl e Uil e il ministro Signorile per discutere di autoregolamentazione degli scioperi nei trasporti e di possibile unificazione dei vari patti. La proposta di tregua ha spazzato gli autonomi che così sono stati trascinati al tavolo del confronto. Ora Cgil, Cisl e Uil puntano all'estensione della manovra anche agli altri settori dei servizi pubblici, dagli ospedali alla scuola.

Ma la buona notizia è controbalzata dalla rottura delle trattative tra i confederati e Alitalia e Intersind che per il personale di terra degli aeroporti hanno scelto la strada dell'intransigenza assoluta. Sono già stati proclamati altri scioperi, a Fiumicino ci sarà una fermata lunedì dalle 12,30 alle 16,30. Nel pomeriggio il ministro dei Trasporti ha tentato una ricucitura in extremis. Altri scioperi sono annunciati dagli autonomi: dalla sera del 13 agl'azioni a scacchiera nei traghetto proclamata dalla Cisl.

La decisione degli autonomi di scendere a più miti consigli è quindi in parte mitigata da questa nuova propensione alla protesta a testa bassa. La Fisafs ha infatti confermato che intende scatenare altre 4 notti di black-out ferroviario dal 13 al 17 luglio. Dovrebbero astenersi dal lavoro i dipendenti delle stazioni e i rinchiusi secondo un programma di agl'azioni che coinvolgerebbe ogni notte gruppi di compartimenti ferroviari diversi.

Ma la protesta, che fino a ieri sembrava sfociare in un'aperta rivolta, potrebbe anche essere revocata. Da Chianciano i dirigenti della Fisafs riuniti nella cripta della chiesa di Santa Maria della Stella dicono che non se ne parla nemmeno ma sulle loro dichiarazioni di intransigenza probabilmente pesa la dialettica congressuale e la «necessità» di mostrare i muscoli a tutti i costi. Il congresso finisce domani e già dalla prossima settimana gli autonomi potrebbero imboccare una strada meno intransigente. C'è un appuntamento che farà da cartina di tornasole: lunedì i dirigenti della Fisafs si incontreranno con Signorile e l'ente delle Ferrovie per un esame della «proposta aperta». Il ministro dei Trasporti ha fissato un limite oltre il quale la trattativa rischia il naufragio: «Se gli autonomi continueranno a presentare rivendicazioni che modificano il contratto firmato anche da loro pochi mesi fa, allora salta tutto».

Che connotati avrà il futuro codice di autoregolamentazione unificato? Non sarà il frutto di un accordo tra i codici ora in circolazione, ma il risultato di una loro revisione e di un affinamento. Il presidente della Cispel (la centrale dei servizi pubblici) Armando Santì, che ieri ha partecipato alla riunione al ministero (c'erano Pizzinato, Marini e Devenuto) e i rappresentanti delle aziende di trasporto, ha suggerito che venga valutata la possibilità di costituire una autorità autonoma indipendente ed altamente rappresentativa a lato delle parti negoziali, capace di intervenire in caso di persistente disaccordo, ad una valutazione di lodo tra le parti».

Cgil, Cisl e Uil puntano ad estendere la tregua estiva dai trasporti ad altri servizi pubblici. I lavori saranno affrontati tutti. E già convocato per il 9 luglio un vertice unitario delle categorie del pubblico impiego.

Antonio Lettieri (segretario Cgil) sostiene che «è nell'interesse del sindacato stabilire un patto con i cittadini in quanto utenti dei servizi pubblici. Il problema da risolvere non è quello di un particolare periodo, ma di precisi codici di comportamento che oggi mancano in molti servizi e sono carenti».

Daniele Martini

### I ferrovieri con Natta

ROMA — È l'ora del rilancio e della riforma del sistema ferroviario italiano: su questo tema si svolge questa mattina al cinema Universal di via Bari a Roma l'assemblea nazionale dei ferrovieri comunisti con la partecipazione del segretario Alessandro Natta. I lavori saranno aperti da una relazione di Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti del Pci, cui seguiranno comunicazioni di Fabio Cluffini e Giulio Caporali. Intervengono il ministro Signorile, il presidente delle Fisafs Ligato e Mezzanotte della Filt-Cgil.

ROMA — Una specie di gioco dell'oca con battute d'arresto, penalizzazioni, arretramenti, avanzamenti. I codici di autoregolamentazione nei trasporti ormai in circolazione non sono più: sono troppi e troppo poco coerenti tra loro. Chi ci rimette è la gente che viaggia, frastornata da regole non chiare ed univoche e sbattuta da scioperi organizzati, soprattutto dagli autonomi, con pochissimi riguardi per le conseguenze. Confrontiamo questi patti.

**I SOTTOSCRITTORI** — Sono questi i sindacati che hanno firmato codici di autoregolamentazione: Filt-Cgil, Filt-Cisl, Uil aderenti alle organizzazioni confederali Cgil, Cisl e Uil. Fisafs, Federmar, Falsas, Acl, Alip aderenti all'organizzazione sindacale Cisl (Confederazione italiana sindacati autonomi dei lavoratori); Anpac (piloti); Anpac (controllori di volo); Anpac (assistenti al volo) e Funzione pubblica (vigili del fuoco).

**PERIODI «BIANCHI»** — Qui comincia subito la confusione, perché ogni sindacato ha deciso di non far scioperare i propri aderenti in date diverse. Vediamo.  
Confederati: dal 15 dicembre al 5 gennaio, la settimana che precede e segue la Pasqua, la settimana che precede e segue Ferragosto, la settimana che precede e segue le consultazioni elettorali (europee, nazionali e regionali), i periodi di grande esodo.  
Fisafs (autonomi delle ferrovie): dal 19 dicembre al 3 gennaio, 3 giorni prima e dopo la Pasqua, tre giorni prima e dopo le consultazioni elettorali, dall'8 agosto al 21 agosto.

Anpac: dal 15 dicembre al 5 gennaio, la settimana che precede e segue la Pasqua, la settimana che precede e segue Ferragosto, la settimana che precede e segue le elezioni e quella prima e dopo Ferragosto.  
Anpac: idem all'Anpac, ma viene ridotto il periodo elettorale a 3 giorni prima e dopo la consultazione e vengono inserite le seguenti giornate: 30 giugno, 1° luglio, 31 luglio, 1° agosto, 30 agosto e 1° settembre.

Anpac: dal 15 dicembre al 2 gennaio, tre giorni prima e dopo la Pasqua, la settimana prima e dopo Ferragosto, tre giorni prima e dopo le elezioni.  
Vigili del fuoco federazione unitaria: settimana che precede e segue la Pasqua, settimana che precede e segue la Pasqua, settimana che precede e segue Ferragosto, settimana che precede e segue Ferragosto.

### Ecco come e quando già oggi si evita di scioperare



mana che precede e segue le elezioni. Non sono previsti altri periodi.  
**PERIODI «GRIGI»** — Altro punto dolente. La differenza sostanziale tra confederati ed autonomi è che i primi possono avviare una vertenza con l'astensione dal lavoro che non duri più di 24 ore. I secondi possono partire con maxi scioperi come quello di 4 notti consecutive che ha sconvolto le ferrovie la settimana scorsa. In questo modo di dichiarare uno sciopero per 4 notti (che ne sarà un altro della Fisafs dal 13 al 17 luglio) c'è un trucco: grazie al sistema del turno in ferrovia ogni lavoratore sciopera una volta sola nell'arco di tutta la protesta. Così congegnata l'astensione dal lavoro costa veramente poco e riesce a produrre il massimo caos possibile nell'organizzazione del sistema dei treni. Nonostante questa furberia l'astensione è stata al di sotto del 10% (dati delle F.S.), ma i disagi, invece, sono stati ugualmente enormi.

**PREAVVISI** — Ognuno ha norme diverse. Sindacati confederati: 10 giorni; Fisafs: 7 giorni; Anpac: 12 giorni; Anpac: 10 giorni. Vigili del Fuoco Federazione unitaria: 8 giorni. L'Anpac, per scioperi simbolici e per iniziative che non superino i 2 minuti, ha un preavviso di 5 giorni. L'Anpac, inoltre, è l'unico sindacato che ha lo sciopero regolamentato per legge (la 242 del 23 maggio '80). La regolamentazione è nell'articolo 4 il quale prevede tra l'altro che il primo sciopero per una vertenza non sia superiore ad un minuto e riguardi solo i voli nazionali; lo sciopero vero deve essere il secondo, può essere più lungo e può interessare anche i voli internazionali.  
**SANZIONI** — Nessun sindacato (tranne i confederati) ha previsto nei propri codici l'applicazione di sanzioni. I confederati hanno inserito un richiamo agli statuti interni: «ogni comportamento che costituisce violazione agli statuti ed è, come tale, soggetto alle relative sanzioni». Gli stessi sindacati ammettono che questa formulazione non appare sufficiente per garantire controparti ed utenza nel confronto.  
**NORME PATTIZIE** — Sono le procedure per il negoziato e anche qui è una giungla.

d. m.

### Inaugurato il tratto d'arteria tra Udine e Tarvisio

## Da oggi in dieci ore d'autostrada si può andare da Roma a Vienna

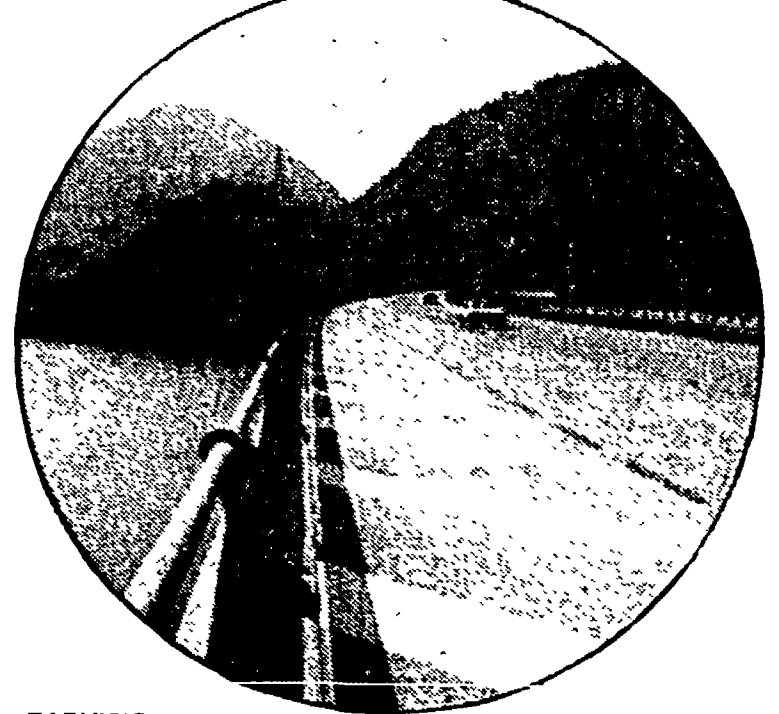
Il percorso italiano è ora lungo cento chilometri - Un sistema di fibre ottiche consente maggiore sicurezza - La presenza alla cerimonia dei capi di governo italiani e austriaci

Dal nostro inviato

**TARVISIO** — Con dieci ore di autostrada da oggi si può arrivare da Roma a Vienna in un'unica soluzione. Ciò è diventato possibile con l'inaugurazione della Udine-Tarvisio che, dopo aver toccato il confine italo-austriaco prosegue verso Villach e da lì a Graz e Vienna, con una diramazione verso Salisburgo e Monaco. L'importanza dell'apertura di questa arteria plurinazionale è stata sottolineata dalla presenza contemporanea di due capi di governo, l'italiano Bettino Craxi e l'austriaco Franz Vranitzky che hanno tagliato congiuntamente il nastro nel corso di una cerimonia sulla linea di confine. Numerose le personalità presenti: il ministro dei Lavori Pubblici Nicolazzi e il collega austriaco, i presidenti delle commissioni Lavori Pubblici della Camera, Botte e del Senato, Spadolini e di una nutrita delegazione di parlamentari (per i comunisti Fabbri, Polesello, Baracetti e la vicepresidente Pira Bonetti), il presidente dell'Iri Prodi e dell'Instat Bernabei, i rappresentanti delle Regioni, Friuli-Venezia Giulia e Carinzia, e numerosi sindaci italiani e austriaci.

«Particolare impegno ingegneristico, risultati d'avanguardia, raffinate tecnologie di costruzione che avvicinano i popoli sono stati gli aspetti che Craxi ha preso in esame rispondendo al cancelliere austriaco Vranitzky che aveva lamentato l'esistenza di una forma di «euro-sclerosi nei rapporti internazionali del vecchio continente, malattia per la quale opera come l'autostrada costituiscono un ottimo antidoto».

Queste le caratteristiche dell'autostrada italiana: lunghezza cento chilometri, 18 gallerie, 49 tra ponti e viadotti, larga nella prima parte fino a Carnia da 32 a 51 metri e nel tratto finale 27 metri con due corsie di marcia e una per le soste d'emergenza. Il tratto di montagna si sviluppa totalmente su una sede artificiale. Il tracciato è inserito nel piano Tem (Trans-European Motorway) di diecimila chilometri che attraverserà dieci paesi europei dal Baltico alla penisola balcanica, al bacino del Mediterraneo. Con la Udine-Tarvisio è il completamento dell'autostrada dei trafori fino al Sempione e del raccordo autostradale per il Monte Bianco si pongono le



TARVISIO - Un viadotto dell'autostrada transeuropea nel tratto che va da Villach al confine italiano

condizioni — ha sottolineato il ministro Nicolazzi — per l'avvicinamento dell'Italia al centro dell'Europa. La Udine-Tarvisio è parte dell'itinerario europeo E-55, un itinerario autostradale che collegherà i paesi scandinavi alle regioni meridionali della penisola italiana giungendo, attraverso la Carinzia a Bo-

direttrice Adriatica fino a Taranto. L'Italia con i sei mila chilometri d'autostrada va verso un sistema integrato alla rete europea che ne ha ben 37 mila. In questo enorme itinerario viario la Udine-Tarvisio è la cerniera verso l'Est. L'interesse di essa non risiede solo nelle soluzioni tecniche d'avanguardia adottate per la sua co-

### Le statistiche dicono: 3.000 morti di esodo

**MILANO** — Si sa come si parte, non si sa come si torna. Il movimento automobilistico prevede che i morti di queste vacanze saranno tremila e circa 15 mila gli invalidi. Non è un bilancio «sparato» a caso, per seminare allarmismi, ma estrapolato dalle statistiche che, come norma, ossia senza tener conto dell'aumento del traffico estivo, registrano 740 incidenti stradali al giorno con 22 morti e 110 feriti gravi.  
In estate la percorrenza chilometrica e le vittime si moltiplicano per due o tre volte. Enrico De Vita ha presentato ieri le proposte del movimento per circoscrivere la «strage annunciata». È proprio dalle indicazioni della CEE che ha proclamato il 1986 «anno della sicurezza stradale», e che ha invitato i Paesi membri ad attuare misure concrete, prendono vita le «proposte minime, irrinunciabili» — ha detto De Vita — che il Governo e il Parlamento tardano ad attuare. Il movimento consumatori chiede che venga reso obbligatorio da subito l'uso delle cinture di sicurezza per polizia, carabinieri e vigili urbani; che il divieto di circolazione dei TIR scatti dalle 22 del sabato, e non come avviene oggi dalle 8 di mattina della domenica e che, in caso di trasgressione del divieto, o di manomissione del cronotachigrafo, l'automezzo venga sequestrato per 24 ore. Infine i limiti di velocità: definire il limite degli autotreni e controllo severo della velocità degli autoveicoli alla domenica, quando si registra il 17 per cento degli incidenti. Ridurre di 20 chilometri orari il limite di velocità in caso di pioggia per le auto e della metà per i veicoli pesanti.

Claudio Notari

ROMA — L'italiano medio difficilmente vola verso le vacanze. Sarà perché il gommone montato sull'automobile, la sosta all'autogrill, le valigie accatastate nel bagagliaio tra un secchiello e una palette e perfino la rituale fila al casello dell'autostrada per molti sono ormai un irrinunciabile corollario delle ferie. Sarà perché viaggiare in aereo, nonostante tutto, costa ancora parecchio. Sarà perché molti ancora preferiscono comunque tenere i piedi per terra (leggi paura), sono ancora relativamente pochi quelli che per raggiungere spiagge o monti usano come mezzo di trasporto l'aereo. Solo chi sceglie le combinazioni tutto compreso delle grandi organizzazioni vola anche se deve raggiungere una spiaggia italiana. Ancor più che per le altre categorie di viaggiatori non è poi semplice distinguere chi parte per le vacanze e chi invece si «involva» per lavoro. Tranne che per clamorosi zoccoli e pantaloni corti, anticipazione dell'abbigliamento dei successivi quindici giorni, chi si imbarca su un aereo, con il suo regolamentare bagaglio a mano, non è facilmente divisibile in categorie. Il «vacanziero» si confonde con l'uomo d'affari che magari da Milano vola verso Palermo per lavoro e non per poi raggiungere una spiaggia.

L'estate volante ha come una sua identità. Ad usare l'aereo sono in massima parte quelli che devono raggiungere isole lontane o località fuori del territorio nazionale. «Il traffico interno — dicono all'Alitalia — non include particolarmente le tratte che sulle rotte tradizionali delle vacanze». Voli strapieni dunque verso la Sicilia e le sue isole Pantelleria e Lampedusa in testa, verso la Calabria, il sud in genere. «C'è un boom — dicono in Alitalia — in quindici ore porta nella capitale della Cina. Non esiste comunque una «grande stagione» dei voli. A condizionare le scelte non è solo la nostra estate. D'inverno, ad esempio, verso febbraio c'è sempre il boom della novità Olanda che ha registrato un gran numero di ri-

### Sulle strade delle vacanze / In aereo

## La campagna degli sconti per vincere la gran paura

Dopo il terrorismo una politica delle tariffe agevolate - Italiani sempre restii a prendere il volo

chieste dopo una lunga e attenta campagna promozionale di zoccoli, tulipani e cultura. «Tiene» sempre il Nord America, grazie anche ad un cambio diventato decisamente più favorevole. È previsto che alla fine della stagione in quella direzione ci sarà stato un incremento del traffico del 6 per cento. Purtroppo la stessa cosa non vale per la rotta Inversa. Gli americani quest'anno snobbano l'Italia; l'Alitalia dal primo luglio è stata costretta ad annullare alcuni voli. Altre mete — sempre secondo i dati della nostra compagnia di bandiera — il Sud America, il Kenia, l'estremo Oriente sulla cui rotta all'inizio di luglio vola verso Pechino, due volte a settimana un aereo Cucc-Alitalia che in quindici ore porta nella capitale della Cina. Non esiste comunque una «grande stagione» dei voli. A condizionare le scelte non è solo la nostra estate. D'inverno, ad esempio, verso febbraio c'è sempre il boom della novità Olanda che ha registrato un gran numero di ri-

bile ancora per poche destinazioni, sconto del 45 per cento, validità del biglietto un mese.  
L'accoglienza riservata dagli aeroporti al «popolo alato» delle vacanze è oggi decisamente migliorata. Lo confermano da Roma e da Milano dove fa capo gran parte del traffico di tutto il territorio nazionale. Problemi, dicono a Roma, ce ne sono solo in concomitanza con gli scioperi del personale. E questo è l'anno del rinnovo dei contratti Integrativi sia per il personale degli Aeroporti di Roma, che di quello di terra, che per i dipendenti di Alitalia e Al. Altro problema quello creato dalla vertenza dei dipendenti della ditta che gestisce il ristoro a terra. Quaranta licenze di licenziamenti dovuti alla chiusura di uno dei bar dell'aerostazione decisa per motivi di sicurezza (è troppo vicino al banco d'acettazione della Twa) hanno creato uno stato di tensione comprensibile. In certi giorni a Fiumicino non è possibile neanche bere un bicchiere d'acqua minerale. Siamo comunque pronti a ricevere i viaggiatori. Annullate le lunghe attese dei bagagli, sveltite le operazioni di imbarco non ci resta che attendere i 50.000 passeggeri al giorno che in luglio (mese di massimo affollamento) transitano per Fiumicino. Purtroppo quest'anno mancheranno gli americani. Il calo delle presenze ormai lo possiamo quantificare in circa il 30 per cento. E si vede. Pochi problemi anche a Linate e alla Malpensa. Gli aeroporti milanesi conoscono la punta di maggior traffico in settembre. L'anno scorso in quel mese i viaggiatori in transito sono stati 714.470. «Nel periodo estivo, dicono i responsabili, qualche difficoltà è provocata proprio dai gruppi organizzati di turisti. Le agenzie di viaggio danno appuntamento anche due ore prima della partenza e quindi le soste in aerostazione. Certo se qualcuno vuole all'improvviso partire, magari per lavoro, nei mesi estivi, qualche difficoltà c'è per trovarvi un posto».

Marcella Ciarnelli

## I Monasteri della Bucovina e soggiomo al mare

PARTENZA: 13 luglio - DURATA: 15 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 975.000

## Gran tour della Romania

PARTENZA: 10 agosto - DURATA: 15 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 985.000



IN COLLABORAZIONE CON

## La costa del Baltico

PARTENZA: 8 agosto da Milano - DURATA: 15 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.130.000

## La Selva Turingia

PARTENZE: 4 agosto da Milano, 9 agosto da Roma - DURATA: 15 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.330.000 da Milano  
LIRE 1.370.000 da Roma

## Berlino, Lipsia, Dresda

PARTENZA: 8 agosto - DURATA: 8 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 950.000

IN COLLABORAZIONE CON



## Gran tour della Turchia

PARTENZA: 10 luglio - DURATA: 15 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.850.000

## Parigi: festa de l'Humanité

PARTENZE: 12 settembre - DURATA: 4 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 700.000

## Tour del Portogallo

PARTENZE: 14 luglio, 18 agosto, 15 settembre - DURATA: 8 giorni  
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.150.000

PER GLI AMICI DE L'UNITÀ INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI

## Unità vacanze

MILANO  
viale Fulvio Testi 75 - telefono (02) 64.23.557  
ROMA  
via dei Taurini 19 - telefono (06) 49.50.141  
e presso tutte le Federazioni del PCI