

Vertenza Alitalia La palla passa ai ministri

Il 97% dei treni ha circolato: lo sciopero dei macchinisti autonomi della Fisafs è fallito. Ma ieri gli aerei sono rimasti a terra. E oggi si fermano le navi della Tirrenia. Non si sa intanto ancora quale sarà la sorte della trattativa Alitalia. Ieri Ottaviano Del Turco ha dichiarato: «I lavoratori di Fiumicino sono gli unici in Italia a lavorare ancora 42 ore e mezzo alla settimana».

PAOLA SACCHI

ROMA Mentre lo sciopero dei macchinisti del sindacato autonomo Fisafs è di fatto fallito (tra domenica e lunedì alle 14, quando l'agitazione è terminata ha circolato il 97% dei treni), ieri c'è stato un blocco del traffico aereo. Pressoché totale è stata l'adesione dei lavoratori alla protesta confermata da Cgil-Cisl-Uil in seguito alla brusca rottura del negoziato per il rinnovo del contratto dei dipendenti di terra degli aeroporti. L'Alitalia ha garantito meno della metà dei voli che normalmente vengono effettuati. L'astensione dal lavoro era di quattro ore per turno. Ieri hanno scioperato anche i controllori di volo di Roma Ciampino aderenti al sindacato autonomo Anpacat. Tutti i voli per le isole comunque ancora una volta sono stati garantiti nel pieno rispetto dell'autoregolamentazione. Raggiungere le isole via mare invece oggi sarà assai difficile. Scioperano per 24 ore i marittimi della Tirrenia Cgil-Cisl-Uil e la Federmar protestano contro un piano di ristrutturazione della società Tirrenia. È fallito dunque lo sciopero dei macchinisti aderenti allo Sma Fisafs. Ieri il segretario generale del sindacato autonomo Antonio Papa ha attaccato il ministro dei Trasporti Mannino il quale aveva lanciato una serie di critiche alla Fisafs per le sue posizioni contrarie all'ipotesi d'accordo raggiunta per i macchinisti il 12 dicembre scorso. Papa ha anche confermato l'agitazione del personale di stazione della Fisafs proclamata per il 22 e il 23 gennaio prossimi. I Cobas dei macchinisti hanno rimproverato alla Fisafs di aver scelto di scioperare da soli anziché aspettare l'assemblea indetta dal comitato di base per il 15 gennaio prossimo e decidere comuni azioni di lotta. Appare chiaro che c'è uno sfilacciamento tra i lavoratori e tra le varie organizzazioni.

«Questo avviene - osserva Mauro Moretti, segretario nazionale della Filt Cgil - nel momento in cui c'è un attacco generale da parte delle Fs all'occupazione e allo stesso servizio. Il rischio serio è quello di un netto ridimensionamento delle ferrovie e anche di una rimessa in discussione dello stesso assetto societario attraverso la creazione di una non ben precisata holding. Intanto la

politica dell'ente si sta rivelando fallimentare gli investimenti rispetto all'anno scorso si sono dimezzati, i soldi restano nel cassetto e negativamente il bilancio del lavoro che era stata chiamata a fare la società di consulenza aziendale Macansey. I macchinisti devono capire che lo scontro ormai è generale e non più a livello di singoli settori. La posta in gioco è molto più alta».

Aerei. Dopo lo sciopero di ieri, nuove iniziative di lotta verranno fissate oggi nel corso di una riunione unitaria dalle tre federazioni dei trasporti aderenti a Cgil-Cisl-Uil. Un nuovo sciopero è stato comunque già fissato per il 18 gennaio. Intanto non si sa ancora quale sarà la sorte di questo travagliato e estenuante negoziato Alitalia. Ci sarà un'ulteriore convocazione da parte di Formica e Mannino di Alitalia-Intersind e Assoaeroporti? L'Altra sera intervistato dal Tg1 il ministro dei Trasporti pur attaccando i sindacati, accusati di eccessiva rigidità, ha comunque sottolineato che gli accordi raggiunti all'interno della proposta sua e di Formica vanno trovati. Un richiamo questo anche alle aziende?

Ieri il segretario generale della Filt Cgil Luciano Mancini ha dichiarato che il ministro Mannino deve convocare le parti. Una nuova iniziativa dei ministri viene auspicata anche dalla Uil. Domenico Trucchi, segretario confederale della Cisl, ha denunciato le pregiudiziali poste dalle controparti. Giorgio Benvenuto dal canto suo ha detto che «è da aspettarsi un intervento del governo per la ripresa del confronto».

Una dura dichiarazione è stata rilasciata dal segretario generale aggiunto della Cgil, Ottaviano Del Turco. «I lavoratori di Fiumicino - ha detto - sono gli unici in Italia che lavorano 42 ore e mezzo alla settimana. Se il presidente dell'Alitalia, Nordio, vuole trovare una soluzione deve chiedere a Romiti quante ore lavorano i turnisti della Fiat, a Gardini quanto lavorano gli operai delle aziende chimiche». Come si sa Cgil-Cisl-Uil esprimeranno subito le loro riserve sulla parte della mediazione di Formica e Mannino relativa alla riduzione d'orario, giudicata assolutamente insufficiente.

Consigli di fabbrica Oggi anche la Fim Cisl approverà l'intesa sul rinnovo dei delegati

ROMA Oggi anche i esecutivi della Fim Cisl dopo quello della Fiom-Cgil riunitosi giovedì scorso si riunirà per approvare l'intesa unitaria sull'elezione e il funzionamento dei consigli di fabbrica metalmeccanici. Ecco i punti più salienti del nuovo regolamento, che sarà vincolante per tutte le realtà aziendali.

Compiti (consigli di fabbrica (che ricevono da Fiom, Fim Uilm la delega a rappresentare i lavoratori), costituiti secondo l'agente contrattuale sulle materie sindacali aziendali).

Elezioni nelle piccole aziende i delegati (da 1 a 5) possono essere eletti da tutti i lavoratori. In un collegio elettorale unico. Fino al 3 delegati, vengono eletti i candidati che avranno riportato maggior numero di preferenze. Nel caso specifico di 3 delegati, se più di una organizzazione presenta candidati nessuna potrà coprire la totalità dei posti. Nei casi da 4 a 5 delegati, ne spetterà uno per ogni organizzazione purché raggiunga preferenze pari almeno al 5 per cento dei voti validi. Gli altri verranno scelti tra quelli con maggiori preferenze. Qualora una sola organizzazione si presenti la struttura eletta verrà riconosciuta

come rappresentanza unitaria salvo indire poi nuove elezioni su richiesta dell'organizzazione che raccoglie iscritti pari all'8 per cento.

Elezioni nelle medie e grandi aziende per i consigli di fabbrica dal 6 delegati in su, l'elezione avviene per aree produttive, in modo da garantire la rappresentanza della pluralità delle professioni. Una parte del consiglio (il quale dura in carica improrogabilmente due anni) viene eletta dall'insieme dei lavoratori su lista (con una sola preferenza possibile) e con un rigo bianco per esprimere una candidatura diversa. Un'altra parte del Cdf viene eletta dagli iscritti alle organizzazioni presenti. Il rapporto tra le due parti è stabilito da una tabella per esempio: con 6 delegati, 3 sono eletti dai lavoratori e 3 dagli iscritti con 18 delegati, 12 lavoratori e 6 dagli iscritti, con 30, 21 e 9, con 99, 63 e 35, con 150, 95 e 54, con 180, 117 e 63. Se le organizzazioni sono tre, hanno diritto (nella parte da loro eletta) a un terzo ciascuna se sono solo due spetta loro metà ciascuna. Ma se una terza organizzazione diventa poi presente ha diritto a far subentrare un proprio delegato e ciascuna delle prime due rinuncerà a un posto (di cui uno resterà vacante).

Cgil, Cisl e Uil hanno definito le proposte unitarie per le vertenze nei servizi «Così va regolato lo sciopero»



Antonio Pizzinato

Un intervento legislativo (ma solo per definire quali sono i servizi essenziali che comunque devono garantire un minimo di funzionalità), l'aggiornamento dei codici di autoregolamentazione e le norme decise nel confronto tra le parti da inserire nei contratti. Su questa base, le tre organizzazioni sindacali hanno raggiunto un'intesa per regolamentare gli scioperi nei trasporti e nei servizi pubblici.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA Una miscela («mix») è il termine usato per dare un tocco di «modernità» al documento con dentro un po' di tutto. C'è l'aggiornamento dei «codici di autoregolamentazione» (che, nonostante le difficoltà hanno funzionato l'esempio viene proprio dalle ultime ferie natalizie, durante le quali treni e aerei sono partiti regolarmente), ci dovranno essere le nuove regole stabilite dalle parti nei contratti e ci sarà anche qualche intervento legislativo. Su questa base le tre organizzazioni sindacali hanno raggiunto una posizione unitaria per regolamentare gli scioperi nei servizi. Un tema - inutile sottolineare, di scottante attualità - che fino a ieri aveva diviso

il sindacato tra chi (Cisl e Cgil) sosteneva la necessità dell'«autolimitazione» del diritto di sciopero e chi (la Uil) vedeva nella legge l'unica soluzione possibile.

La soluzione la si è trovata grazie anche al lavoro di undici giuristi (appartenenti a diverse aree politiche e culturali), che da un mese stanno lavorando a stretto contatto di gomito coi dirigenti sindacali. «L'intesa c'è», come hanno annunciato ieri i segretari generali delle confederazioni, interrompendo i lavori del vertice unitario per dare l'annuncio ai giornalisti in attesa il lavoro però non è finito. Lunedì tornerà a riunirsi la segreteria unitaria per mettere nero su bianco all'intesa rag-

giunta (e anche limare le ultime difficoltà) dopodiché il documento passerà al vaglio dei lavoratori. «E sia chiaro - ha aggiunto Pizzinato - che sulle parti che li chiamano direttamente in causa, chiederemo ai lavoratori di esprimersi con un voto». Ci sarà, insomma il referendum. Su che cosa? Il testo che fissa le nuove regole dei conflitti nei servizi e nei trasporti, lo abbiamo detto, è ancora da scrivere. Ma ormai l'intesa si conosce quasi in ogni dettaglio. E oltre tutto - la battuta è di Franco Manni segretario generale della Cisl - «sono proprio da escludere sorprese dell'ultimo momento. Insomma siamo d'accordo».

I tre sindacati hanno deciso d'intervenire sulla materia seguendo tre grandi direttrici (la definizione è di Benvenuto leader della Uil). La prima, riguarda i «comportamenti unilaterali» i codici di autoregolamentazione per intendere, che il sindacato ha varato, e ora vuole perfezionare, decidendo in completa autonomia, da solo. Le regole da precisare riguardano il periodo di

tempo che deve precedere gli scioperi (varerà da settore a settore). L'impossibilità ad organizzare astensioni dal lavoro contemporaneamente in diversi settori (non accadrà come in questo periodo che nello stesso giorno non funzioneranno né aerei, né treni), l'esclusione delle cosiddette «agitazioni a scacchiera», quelle a singhiozzo per interderci e - fatto nuovo - si stabilirà anche la durata massima degli scioperi.

La «seconda direttrice» riguarda le «parti pattizie» per essere più chiare riguarda le regole che le parti decideranno nelle trattative e che saranno inserite nei contratti. Si stabiliranno le norme per «raffreddare» i conflitti, per tentare di «prevenire» gli scioperi, obbligando sindacato e controparti ad incontrarsi in tempi certi. Infine, la terza «direttrice» riguarda l'intervento legislativo. Il sindacato chiede al Parlamento di intervenire con propri provvedimenti su questi argomenti per definire quali sono i servizi essenziali che comunque, anche in caso di scioperi «consentiti» do-

vanno funzionare, per riformare la precettazione (renderla più efficace e meno «punitiva») e per creare in ogni settore «il comitato di saggi». È una proposta innovativa questa vane personalità (che siano indiscutibili dal punto di vista morale e politico) daranno vita ad un organismo «superpartes». Quando c'è un contenzioso, insomma, questo comitato esprimerà un parere, suggerirà vie d'uscita e nel caso di conflitto, indicando chi abbia violato le norme, infliggerà una sorta di prima «sanzione politica» nei confronti degli inadempienti.

L'intesa regola anche le sanzioni altro problema delicato. La soluzione proposta è quella le «punizioni» saranno di carattere contrattuale. Chi non rispetta i codici, insomma non potrà più trattare con la controparte. In più è previsto un altro tipo di sanzione. È quella che vieta, a chi rifiuta una parte del contratto, di godere dei benefici del contratto stesso. Non accadrà più, come oggi, che i «Cobas» prendono più soldi d'aumento, ma intanto intascano i soldi

previsti dagli accordi firmati dal sindacato. Il contratto o si accetta o si rifiuta.

Così, con questa sintesi di varie proposte, Cgil-Cisl-Uil hanno superato l'«impasse» che li costringeva al palo da diverso tempo. La questione che più ha fatto discutere il sindacato era questa, nel pubblico impiego i contratti (dove appunto saranno inseriti i «codici di autoregolamentazione» e le regole per le aziende) per diventare operativi devono essere tradotti in un decreto, che ha validità di legge. Ma non tutti i settori sono pubblici il trasporto aereo, dal punto di vista contrattuale, ha, per esempio, carattere privatistico. E così le ferrovie. La Uil sostiene, allora, che per questa le «punizioni» saranno di carattere contrattuale. Chi non rispetta i codici, insomma non potrà più trattare con la controparte. In più è previsto un altro tipo di sanzione. È quella che vieta, a chi rifiuta una parte del contratto, di godere dei benefici del contratto stesso. Non accadrà più, come oggi, che i «Cobas» prendono più soldi d'aumento, ma intanto intascano i soldi

Muoversi, oggi. Finanziariamente.

RENAULT

VI CONSIGLIA DUE VALORI SUI QUALI INVESTIRE.

ENTRO IL 15 FEBBRAIO.

Valore auto Ovvero, il valore automobilistico di una Renault. Perché qualsiasi Renault esprime il valore della tecnologia applicata al confort, alle prestazioni, alla riduzione dei consumi. Il valore di un rapporto privilegiato tra l'auto e chi la guida. Il valore della scelta più personale e più ampia, nel panorama auto.

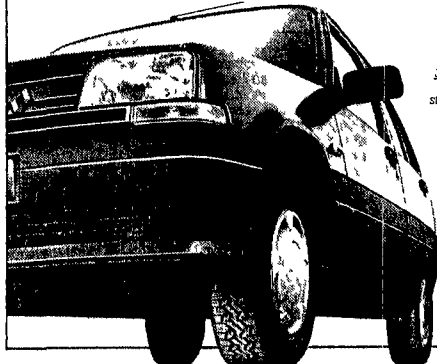
Valore finanziario Ovvero, il valore del Servizio Finanziario Renault. Proposte vantaggiose e differenziate, perché ci sono auto per ogni esigenza, e diverse soluzioni di acquisto per ogni auto. Un valore finanziario di cui conviene approfittare. Qui a fianco, tre delle proposte finanziarie valide su tutta la gamma Renault, sino al 15 febbraio. Le trovate anche su Videovideo a pag. 305.

DILAZIONI IN 48 RATE DI CUI LE ULTIME 8 NON SI PAGANO FINANZIAMENTI SINO A 11 MILIONI IN UN ANNO SENZA INTERESSI RATEAZIONI SINO A 4 ANNI CON IL 35% DI RISPARMIO SUGLI INTERESSI*

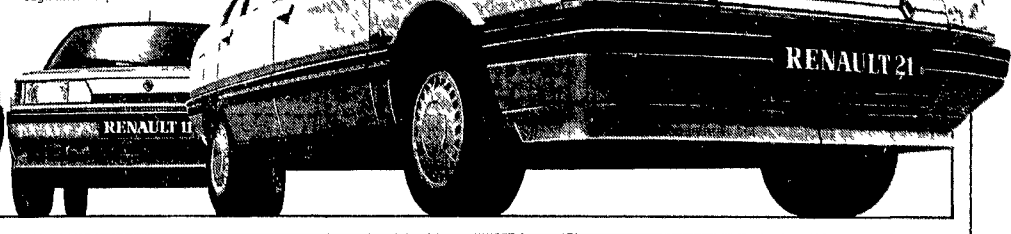
RENAULT

Muoversi, oggi.

Ad esempio una Supercinque Campus 3 porte 5 marce costa chiavi in mano L. 9.909.400. Scegliendo la formula delle dilazioni in 48 rate basta un anticipo di L. 2.167.460 (IVA + messa su strada) il rimanente si dilaziona in 48 rate da L. 251.000 delle quali non si pagano le ultime 8 per un risparmio di L. 2.032.000.



Ad esempio una Renault 11 TL c. via chiavi in mano L. 12.667.300. Scegliendo la formula del 35% di risparmio sugli interessi basta un anticipo di L. 2.839.300 (IVA + messa su strada) il rimanente si rateizza in 48 rate da L. 287.000 con un risparmio del 35% sugli interessi pari a L. 1.911.700.



Ad esempio su una Renault 21 scegliendo la formula dei finanziamenti in un anno si può ottenere un finanziamento sino a L. 9.600.000 da restituire in un anno (12 rate) senza interessi (spese a carico cliente L. 150.000).