

Energia

Approvato il piano Enel 1988-92

ROMA L'Enel si adegua. Non dice addio al nucleare ma registra il voto referendario e rinuncia alla costruzione di nuove centrali ad energia di fissione. Conferma, comunque, che l'apporto di Trino 1, Caorso e Montalto è indispensabile per la copertura del fabbisogno nazionale. Soprattutto insiste perché le localizzazioni dei nuovi grandi impianti nucleari siano subito sbloccate, altrimenti - afferma l'ente - la situazione energetica da qui al 1995 sarebbe particolarmente critica data la vetustà di numerose unità alimentate ad idrocarburi. Ma il piano 1988-92 approvato l'altra sera all'unanimità dal Consiglio di amministrazione dell'Enel abbandona certi atteggiamenti catastrofisti, anche sul fronte delle tariffe. Pone condizioni (disboscamento delle procedure e una maggiore partecipazione finanziaria dello Stato) senza però scartare l'esigenza di far fronte - ha riferito Gian Battista Zorzoli - alla crescente domanda di energia con consistenti interventi di diversificazione tecnologica e produttiva (anche con centrali flessibili e una maggiore utilizzazione delle fonti naturali) e cominciando a rimpiazzare gli ostacoli ambientali.

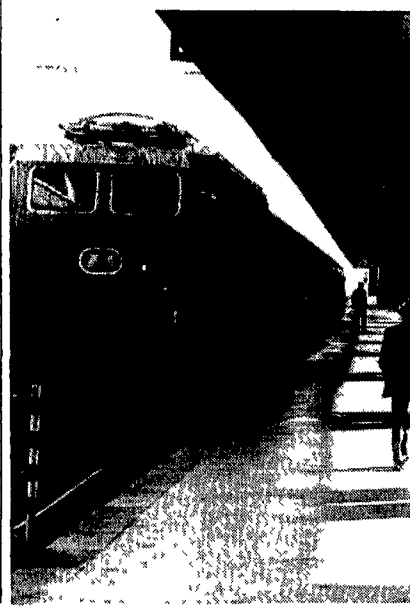
Beni culturali

Diffide a chi sciopera

ROMA Anche il ministro dei Beni culturali ha deciso di fare il muso duro l'altro giorno il direttore del personale ha inviato una lettera a tutti i sovrintendenti intimando loro di diffidare tutti i funzionari dal proseguire nello sciopero, proclamato dal Comitato di coordinamento Nella lettera si afferma che l'agitazione, in corso dal 7 dicembre, con varie modalità (in particolare sono bloccati gli uffici esportazione) non è uno sciopero in quanto «manca una specifica dichiarazione in tal senso da parte di organismi sindacali». Archeologi, architetti, storici dell'arte che aderiscono alla protesta potrebbero essere accusati di «interruzione del servizio». La clamorosa iniziativa ha avuto un'immediata risposta da parte del Comitato di coordinamento dei tecnici e anche del parlamentare comunista che hanno presentato un'interrogazione al ministro Vizzini, firmata da Chiarante, Argan, Alberici, Nocchi. Si chiede l'immediata revoca della diffida, si denunciano le inadempienze del ministero e del governo, e senza che sono proprio alla base della protesta dei tecnici, infine si condanna il grave significato politico dell'iniziativa.

Il 28 e 29 si fermano i Cobas, il 31 e il 1° febbraio i confederali

Treni fermi quattro giorni a fine mese



Un fine mese di blocchi delle ferrovie. Contro la direttiva anticscioperi di Mannino i Cobas dei macchinisti hanno proclamato un'agitazione dalle 14 del 28 alla stessa ora del 29 gennaio. Un altro sciopero è stato proclamato dai sindacati confederali i quali denunciano il rischio di un drastico ridimensionamento delle Fs. Intanto lunedì scioperano negli aeroporti

PAOLA SACCHI

ROMA Pesanti tagli all'occupazione, un drastico ridimensionamento del servizio Cgil-Cisl-Uil lanciano un grido di allarme sul futuro delle ferrovie. E proclamano uno sciopero di 24 ore che paralizzerà i treni dalle 14 del 28 gennaio alla stessa ora del 29 gennaio. Le tre federazioni dei trasporti aderenti alle confederazioni dunque rispondono sul piede di guerra. E denunciano una serie di atti delle Fs una linea politica generale dell'ente che riguarda i destini generali dell'assetto ferroviario e travalica le questioni contrattuali delle singole categorie. Questioni al centro invece dei numerosi scioperi dei Cobas dei macchinisti. Questi ultimi ieri sera a tarda ora hanno annunciato, al termine di un'assemblea nazionale in corso a Firenze sin dalla mattina, un nuovo blocco delle ferrovie dalle 14 del 28 gennaio alla stessa ora del 29. Al centro della protesta dei Cobas la direttiva di Mannino che invita le Fs a sospendere i benefici contrattuali a chi sciopera contro il contratto Dunque si prepara un fine mese di blocco dei treni. Ma torniamo allo sciopero proclamato ieri dalla Filt Cgil, dalla Fit Cisl e dalla Uil trasporti. Le tre federazioni accusano le Fs di aver violato il contratto sottoscritto. L'ente - accusano i sindacati - ha deciso di bloccare il turn-over, ogni anno 5-6.000 ferrovieri andranno in pensione senza essere più rimpiazzati, intanto in vari compartimenti già si stanno compilando liste nominative di «esuberanti». Le Fs sono inoltre accusate di aver preso decisioni unilaterali sui regimi di orario, di aver deciso di tagliare i finanziamenti a settori di fondamentale importanza come quello della manutenzione, con il rischio di condannare diverse linee a diventare rami secchi. E ancora le Fs sono rinfacciate finora di sottoscrivere intese relative alle relazioni industriali e alla parte normativa, bloccando ogni decentramento della contrattazione. Intanto non c'è stato un decentramento neppure delle funzioni degli stessi dirigenti che nei compartimenti continuano ad avere poteri scarsi se non nulli sull'organizzazione del lavoro. Infine, le tre federazioni dei trasporti protestano contro ogni ipotesi tendente ad attuare un modello di impresa che comporti la rottura della «unicità aziendale e contrattuale con pesanti rischi per l'occupazione e di marginalizzazione del carattere sociale del trasporto ferroviario».

La sua ricetta, trasformazione delle ferrovie in una holding. L'operazione si dovrebbe articolare attraverso la distinzione tra una serie di funzioni rispetto alle quali verrebbero create società operative autonome. «L'idea - dice Mauro Moretti, segretario nazionale della Filt Cgil - è quella di costituire una grossa società patrimoniale, alla quale verrebbe conferito tutto il patrimonio dell'ente. L'obiettivo è quello di vendere pacchetti azionari di questa sorta di società immobiliare ottenendo finanziamenti dai privati per poi sviluppare un'altra serie di attività, come quelle finanziarie, assicurative, bancarie. C'è uno smembramento dunque dell'attuale ferrovia e tra l'altro secondo Ligato da un contratto unico si dovrebbero andare ad una serie di contratti separati». «A mio avviso - osserva Moretti - questa è una manovra fatta ad arte dal presidente delle Fs per offuscare tutto ciò che non è stato fatto in questi anni. C'è un disegno che si muove in una logica di ridimensionamento delle ferrovie e di un peggioramento della qualità del servizio».

Giudizio negativo anche da parte dell'ing. Fabio Maria Ciuffini, comunista, membro del consiglio d'amministrazione delle Fs. «In questo modo - dice - si va verso una rottura dell'unicità della rete ferroviaria, verso la creazione di compartimenti stagni. Il rischio è che si creino zone del paese privilegiate dove funziona l'alta velocità e che altre invece vengano penalizzate». E non c'è dubbio che il rischio più grosso è quello di nascondere dietro queste innovazioni una megalotizzazione tra le varie società. Intanto continua il dibattito sulla direttiva di Mannino alle Fs. Ieri il ministro è tornato alla carica dicendo che le ferrovie la devono applicare. E Ligato ha ribadito la sua obbedienza al ministro. Ieri Agostino Mananelli ha definito «pericolosa» l'iniziativa di Mannino. Crea (Cisl) invece ha confermato il giudizio positivo della confederazione. La Filt Cgil, invece, ha chiesto al consiglio d'amministrazione delle Fs di non rendere operante la direttiva di Mannino. E ha annunciato eventuali iniziative di lotta. La Filt Cisl si è dissociata.

Agli operai Alfa la Fiat proprio non piace

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO Se la Fiat è riuscita almeno in parte a imporre la sua legge nello stabilimento di Arese, non è però certo riuscita a conquistare il cuore, o almeno il consenso degli operai. Lo si è visto dalla lotta di questi mesi, lo conferma ora un sondaggio della Fim milanese distribuito in 7500 copie, quindi a quasi tutti i lavoratori attivi e restituite in 2100 esemplari. L'impianto centrale del questionario è costruito sul paragone tra come vanno le cose ora, con l'arrivo della Fiat, e come andavano prima. E a ogni domanda la risposta fissa è «nesso è peggio». Peggio i ritmi di lavoro, dice il 94%, peggio la libertà sindacale (92%), peggio il rispetto della dignità di chi lavora (90%). Risposte sempre così negative (tra l'80 e il 90% degli intervistati) anche su tutto il resto, dal comportamento dei capi alla possibilità di mantenere l'autonomia progettuale dell'Alfa, alla prospettiva di migliorare l'occupazione. Persino sul destino del cassintegrato l'81% si dichiara pessimista, nonostante che in questi mesi il serbatoio dei lavoratori parcheggiati sia quasi stato prosciugato. Infatti la Fiat ha accelerato le produzioni nel vicino stabilimento Autobianchi di Desio e si appresta con ogni probabilità a assorbire tutti i 700 ancora a casa per alzare le quote di produzione della nuova 164 entro l'estate con quasi un anno di anticipo rispetto agli accordi di maggio. Dunque una diffidenza più forte dei fatti, una contrapposizione alla Fiat molto politica, evidenziata da quel 62% di voti che considerano il colosso torinese «un grosso pericolo per la democrazia italiana». Forse la qualità delle risposte è influenzata anche dal fatto che al questionario hanno risposto molto di più gli operai che gli impiegati, molto più i reparti coinvolti nelle

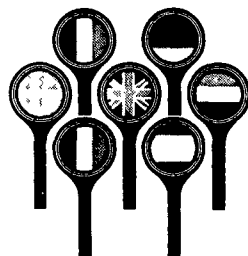
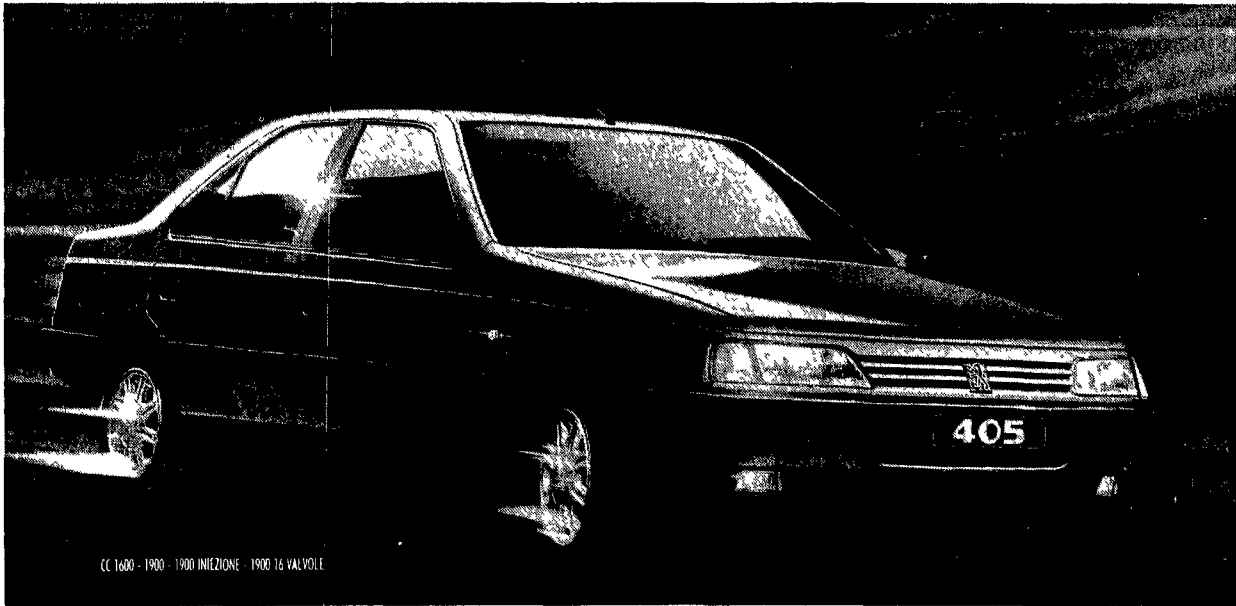
lotte, molto di più i sindacalizzati. E questo campione, che comunque resta rappresentativo ribalta, secondo il questionario Fim, anche il giudizio sull'accordo del maggio scorso se la maggioranza aveva votato sì a maggio (52%), ora dopo averlo sperimentato voterebbe no al 65%. Un responso che cambierebbe i rapporti di forza nello stabilimento a favore della Fim. Ma in Fim hanno dei dubbi sul valore del questionario. «È stato tutto costruito per condurre a quel giudizio negativo». Sia di fatto che essendo una elaborazione «di parte» non è stato possibile agli altri sindacati fare alcuna verifica. Quello che risulta anche a noi, dicono in Fim, è che nelle domande sulla futura vertenza integrativa vengono al primo posto le richieste salariali e le garanzie di occupazione, seguite dalla richiesta di diminuzione dei ritmi di lavoro e di salvaguardia delle libertà sindacali. A conferma del permanere delle diffidenze e delle divergenze nel sindacato si è verificato ieri l'episodio della notifica alla direzione dei delegati in carica. La Fiat ha chiesto 252 nomi al posto dei vecchi 350 scaduti da tempo. Benché si tratti di nomi provvisori (l'elezione dovrebbe tenersi tra poche settimane) la Fim ha rifiutato di aderire a una lista unitaria che rispettasse i rapporti di forza consolidati nella fabbrica e ha preteso di nominare separatamente il terzo di sua spettanza. Così è toccato alla Uilm far posto nella sua lista a una parte dei delegati Fim, che comunque, pur rappresentando il 61% della forza organizzata, avranno meno del 50% dei nuovi delegati provvisori. Questo episodio renderà probabilmente più laborioso il rinnovo del consiglio di fabbrica di cui tutti dichiarano l'urgenza.

Contratto statali
Il sindacato (senza la Cisl) denuncia: il governo non rispetta i patti

ROMA La stagione contrattuale è iniziata male. Ieri, a palazzo Vidoni si sono incontrati il ministro Santuz e i dirigenti sindacali e hanno dato il via alle trattative per l'accordo intercompartimentale (si tratta di quell'intesa che fissa norme e regole valide per tutti i 3 milioni e mezzo di lavoratori pubblici). In quest'accordo secondo la proposta unitaria del sindacato, dovrebbero essere inseriti anche i «codici di autoregolamentazione» degli scioperi nei servizi. Questo delle norme per attenuare gli effetti delle agitazioni dovrebbe essere uno dei temi in di-

scussione, non il solo. Usando dalla riunione con Santuz invece il segretario della Uil-dipendenti pubblici, Fontaneli ha detto: «Il governo tenta di spostare l'attenzione dell'opinione pubblica solo sulla regolamentazione del diritto di sciopero per coprire le sue gravi inadempienze nei confronti dei contratti dei pubblici dipendenti». Un giudizio che non è stato invece condiviso dalla Cisl, che attraverso il suo segretario, D'Antoni ha velatamente accusato la Uil (e anche la Cgil, che aveva espresso lo stesso giudizio) di «demagogia».

PEUGEOT 405
VINCE LA GARA PIU' IMPORTANTE



57 GIORNALISTI DELLE TESTATE AUTOMOBILISTICHE EUROPEE PIU' IMPORTANTI HANNO ELETO PEUGEOT 405 AUTO DELL'ANNO 1988. UNA VITTORIA CHIARA, SCHIACCIANTE, QUASI UN PLEBISCITO. PEUGEOT 405 HA OTTENUTO UN TOTALE

DI 464 PUNTI, IL DOPIO DELLA SECONDA IN CLASSIFICA, AGGIUDICANDOSI COSI' IL PRESTIGIOSO TITOLO CON IL MAGGIOR SCARTO DI PUNTI MAI VERIFICATOSI E PROPRIO VERO, SUI GRANDI TALENTI C'E' POCO DA DISCUTERE.

AUTO DELL'ANNO 1988

PEUGEOT 405. L'ESPRESSIONE DEL TALENTO.

PEUGEOT. COSTRUIAMO SUCCESSI.