



**Aerei Ieri voli a singhiozzo**

ROMA Ieri semiparalisi del traffico aereo. Anche se la scelta dei lavoratori dello scalo romano di Fiumicino di non concentrare in un'unica fascia oraria le quattro ore di sciopero per turno ha di fatto agevolato i passeggeri. L'Alitalia ha cancellato un numero inferiore di voli rispetto alle soppressioni annunciate. L'adesione all'agitazione di Cgil-Cisl-Uil è stata assai elevata. Percentuali inferiori al solito si sono però registrate nel settore cec-ni degli aeroporti milanesi.

Intanto ieri mattina una manifestazione degli aeroportuali si è svolta di fronte al ministero delle Partecipazioni statali. Non si hanno ancora notizie sulla ripresa del negoziato per il rinnovo del contratto dei dipendenti di terra.

Ieri in una lettera ai segretari generali di Cgil-Cisl-Uil il comitato di coordinamento degli assistenti di volo ha accusato i sindacati di non aver consultato i lavoratori per la stesura della piattaforma contrattuale.

**Cgil, Cisl, Uil: Mannino rinunci alla «direttiva»**

Mannino deve rinunciare alla sua «direttiva» con la quale vorrebbe escludere dai benefici salariali e normativi quei lavoratori che rifiutano il contratto già firmato. La richiesta verrà presentata unitariamente dai tre segretari sindacali domattina, in un incontro già fissato col ministro dei Trasporti. La «clausola» d'esclusione (ma solo per quel che riguarda il futuro) la però ancora discutere il sindacato.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA La richiesta è unitaria. Mannino deve rinunciare. Non deve dare seguito alla «direttiva» - inviata alle Ferrovie - che vorrebbe escludere dai benefici salariali e normativi quei lavoratori che scioperano contro il contratto già firmato. È questo quello che i segretari di Cgil, Cisl e Uil andranno a dire domani al ministro dei Trasporti, in un incontro che dovrebbe servire a fare il punto sulla difficile situazione nelle ferrovie. E al tavolo del negoziato, i dirigenti sindacali parleranno lo stesso linguaggio. Un risultato non scontato (basta leggere alcuni delle dichiarazioni riportate ieri dalle agenzie di stampa), al quale si è giunti dopo un lungo confronto ieri, tra le tre confederazioni e il gruppo degli unici esperti che da qualche tempo sta lavorando a stretto contatto di gomito coi sindacalisti per definire le nuove norme per gli scioperi nei servizi.

L'incontro di ieri, nella sede della Cgil, ha sancito la «ricomposizione» del fronte sindacale davanti alla sortita del ministero. Insomma, dal vertice confederale è uscito un coro di «no» all'ormai famosa clausola-anti-Cobas. Per Giorgio Benvenuto, leader della Uil, «la misura non è applicabile ed è priva di qualunque fondamento giuridico». Per Sergio D'Antoni, segretario confederale della Cisl, «difficilmente potrà trovare concretizzazione».

Ancora più chiaro, Antonio Pizzinato, leader della Cgil: «Mi pare evidente che c'è un rifiuto nel paese a questa iniziativa ministeriale. Un po' tutti hanno espresso dubbi si tratta di un contratto già in vigore, come si fa a rimetterlo in discussione?».

Il sindacato non si rivolge però solo al ministro. «Noi speriamo che il consiglio d'amministrazione delle Ferrovie - riprende Pizzinato - a cui comunque spetta l'ultima parola sulla «direttiva» presti attenzione alla marcia di critiche, espresse da tutte le forze sociali». Un discorso che sembra trovare già ascolto nelle Fs. Il consigliere d'amministrazione comunista Giulio Caporali spiega infatti che la «direttiva» è un non senso. «Due persone non possono lavorare fianco a fianco con due normative diverse - dice - che comportano perciò un diverso orario, una diversa organizzazione o un comportamento insomma che può essere, completamente differente e con effetti contrastanti».

Dunque, è un «no» vastissimo a Mannino. Ma per il futuro? Ci sarà insomma nel complesso di norme che il sindacato si appresta a varare per «autoregolamentare» gli scioperi nei servizi una misura che «assomigli» a quella di Mannino? Che escluda dai benefici contrattuali chi si oppone a quello stesso contratto? E qui le posizioni forse divergono un po'. Stando almeno alle dichiarazioni rilasciate dai dirigenti in margine all'incontro di ieri. Perché, nel documento finale, redatto al termine della riunione (un comunicato stringatissimo, otto righe appena) non c'è traccia di divisioni interne. E anzi, si dice esplicitamente che alla fine del mese, quando il sindacato tornerà al Senato per discutere nuovamente delle regole per gli scioperi, «le tre confederazioni espongono una posizione unitaria».

Qualche ora prima però che fosse diffuso questo comunicato Giorgio Benvenuto, lasciando la sede della Cgil per altri impegni, aveva detto così ai giornalisti in attesa: «Stiamo discutendo però mi pare che ci siano due posizioni, da una parte la Uil e la Cisl, dall'altra la Cgil». La «citazione» della Cisl, derivata probabilmente dalla dichiarazione di Sergio D'Antoni, il quale ha sostenuto (ripetiamo, pur condannando l'iniziativa di Mannino) che «una clausola di esclusione dai benefici contrattuali è giusta», almeno - sembra di capire - in via di principio.

Comunque sia il «vertice» di ieri ha deciso che la materia ha bisogno di ulteriori approfondimenti. «Bisogna continuare a ragionarci sopra - aggiunge Pizzinato - E i problemi non mi sembrano pochi. Il contratto del pubblico impiego, per esempio. Per diventare operativo deve essere recepito in un decreto-legge. E come si potrebbe fare a non applicare la legge ad una parte dei dipendenti? E ancora come si potrebbero applicare due orari differenti uno magari ridotto, l'altro no? «Io credo però - continua ancora il segretario della Cgil - che il vero problema sia a monte. E che cioè bisognerebbe prevenire il dissenso ai contratti. Come? Sviluppando la democrazia, assecondando il bisogno di protagonismo che oggi esprimono i lavoratori».

**Rischi di privatizzazione denunciati dai consiglieri (Pci) e dal sindacato Anche le Fs in vendita?**

Le Fs trasformate in una holding. Sei i filoni principali di attività all'interno dei quali opereranno varie società. Tra queste una alla quale verrà conferito l'intero patrimonio delle Fs. Una società che potrebbe vendere a privati pacchetti azionari. È la «ricetta» del presidente Ligato per rilanciare le Fs. Dure reazioni nel consiglio d'amministrazione e nel sindacato: «Si rischia di privatizzare le ferrovie».

PAOLA SACCHI

ROMA Fette consistenti delle ferrovie italiane verranno privatizzate? E le Fs perderanno la loro finalità sociale per mantenere in piedi, solo le attività che registreranno i maggiori profitti? Per ora si tratta di interrogativi. Quel che è certo è che il presidente delle Fs, Lodovico Ligato, nel corso di una recente seduta del consiglio d'amministrazione ha presentato un megaprogetto che intende cambiare totalmente volto alle Fs. Reazioni dure da parte dei consiglieri comunisti dell'ente, denuncia e preoccupazione tra i sindacati. Al centro della contestazione la spaccatura della «unicità» della gestione dei 16.000 chilometri di rete ferroviaria italiana. Ma è chiaro che il rischio più grosso è rap-

retti segretario nazionale della Fiat Cgil. «A mio avviso il progetto di Ligato stravolge completamente il modello assegnato alle Fs dalla legge di riforma. Per fare un'operazione del genere Ligato si deve rivolgere al Parlamento dopo due anni di vita del nuovo ente autonomo in cui poco e nulla è stato fatto. Investimenti bloccati, soldi inutilizzati, linee ferroviarie, da anni in costruzione non ancora completate. Accuse precise vengono rivolte alle Fs dalla stessa società di consulenza McKinsey, una delle più grosse a livello internazionale, alla quale l'ente si era rivolto per il rilancio».

«L'obiettivo - prosegue Morretti - è smembrare le attività che possono dare profitto da quelle che sono a carattere sociale. Del resto, delle linee secondarie, ad esempio, si occuperà una società con capitale misto delle Regioni e sappiamo bene in quali condizioni finanziarie le Regioni sono. Ligato dice che occorre reprimere i soldi e che per questo viene creata una società patrimoniale, una Spa, con l'obiettivo di vendere azioni. Delle due l'una o il pacchetto

**Una grande holding nei piani del presidente Ligato**

ROMA Ecco la ricetta Ligato per le ferrovie. Secondo il suo progetto le Fs dovrebbero trasformarsi in una grande holding (società capogruppo o società madre che controlla altre società mediante il possesso di partecipazioni azionarie). Sei i grandi filoni di intervento: gestione servizi di trasporto, patrimoniale e sviluppo immobiliare, servizi e diversificazioni, finanziario, assicurativo e bancario, ricerca e sperimentazione, terziarizzazione capacità interna.

All'interno di questi settori, che sono solo di indirizzo e di controllo, si costituisce una miriade di società operative. Complessivamente, per fasi successive, dovrebbero essere una cinquantina. Da subito dovranno essere quindici. Fra queste un ruolo preminente è quello della società patrimoniale, alla quale viene conferito l'intero patrimonio delle Fs. L'obiettivo è quello di vendere pacchetti azionari di questa

sorta di società immobiliare ad altri, per ottenere una serie di fondi che servono a finanziare altre attività.

Sulla composizione della società patrimoniale Ligato parla di «possibili soci se necessari». «La necessità - è scritto nel documento presentato al consiglio d'amministrazione - di reperire partner è semplicemente fisiologica nella fase di avvio del progetto nella quale potrebbero essere coinvolti, anche in quote meramente rappresentative, soci finanziari e immobiliari di qualche rilievo internazionale. L'ente dovrà in ogni caso garantire il controllo della destinazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie. Si prevede inoltre la spaccatura in tre società della gestione ferroviaria. Si occuperanno rispettivamente dell'alta velocità, delle linee commerciali e di quelle a scarso traffico. Per quest'ultimo aspetto verrà costituita una società a capitale misto con le Regioni».

**Muoversi, oggi. Finanziariamente.**

**RENAULT VI CONSIGLIA DUE VALORI SUI QUALI INVESTIRE. ENTRO IL 15 FEBBRAIO.**

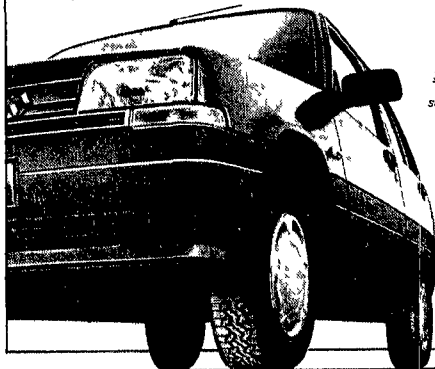
**Valore auto** Ovvero, il valore automobilistico di una Renault. Perché qualsiasi Renault esprime il valore della tecnologia applicata al confort, alle prestazioni, alla riduzione dei consumi. Il valore di un rapporto privilegiato tra l'auto e chi la guida. Il valore della scelta più personale e più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

**Valore finanziario** Ovvero, il valore del Servizio Finanziario Renault. Proposte vantaggiose e differenziate, perché ci sono 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 Televideo a pag. 305.

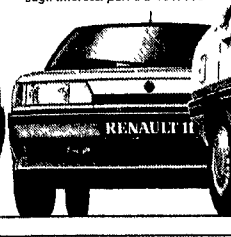
**DILAZIONI IN 48 RATE DI CUI LE ULTIME 8 NON SI PAGANO IN UN ANNO SENZA INTERESSI RATEAZIONI SINO A 4 ANNI CON IL 35% DI RISPARMIO SUGLI INTERESSI\***

**RENAULT Muoversi, oggi.**

Ad esempio una Supercinque Campus 3 porte 5 marce costa chiavi in mano L. 9.908.460. Scegliendo la formula delle dilazioni in 48 rate, con un anticipo di L. 2.167.490 (IVA + messa su strada), il rimanente si dilaziona in 48 rate da L. 254.000 delle quali non si pagano le ultime 8 per un risparmio di L. 2.032.000.



Ad esempio una Renault 11 TL costa chiavi in mano L. 12.567.300. Scegliendo la formula del 35% di risparmio sugli interessi, con un anticipo di L. 2.538.300 (IVA + messa su strada), il rimanente si dilaziona in 48 rate da L. 287.000 con un risparmio del 35% sugli interessi pari a L. 1.971.700.



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).