

**Genova
Porto,
si tratta
lunedì**

GENOVA. Da palazzo San Giorgio, sede del consorzio alleanza del porto, è uscito ieri l'invito ai sindacati e agli utenti portuali a riprendere lunedì mattina alle 11 la trattativa. L'ammiraglio Giuseppe Frascarelli parla di invito a «terminare le modalità di applicazione dei decreti».

La Filt-Cgil ribadisce la disponibilità a trattare, purché sia una trattativa vera e non la pura e semplice richiesta di adeguarsi. Il consiglio dei delegati della Compagnia portuale ribadisce a sua volta la propria disponibilità a trattare in un quadro che preveda la piena operatività del porto e la sospensione delle norme applicative dei decreti ministeriali, ammonendo però che la loro grandissima disponibilità non può essere travisata «come resa».

Dal San Benigno, sede della Cgil, c'è anche da segnalare una iniziativa dei portuali iscritti alla Cisl (peraltro una piccola minoranza) che denunciano pubblicamente di non essere d'accordo col sindacato cui aderiscono.

**Negli scali disagi a catena
per il blocco di hostess
e steward: il 14 si replica
Dal 10 toccherà ai piloti**

Aerei e treni, non è finita

È stata una giornata di semiparalisi e di pesanti disagi negli aeroporti (lo sciopero degli assistenti di volo è terminato ieri alle 16). Ma non è finita qui: il 14 hostess e steward di nuovo fermi stavolta per 24 ore e dal 10 al 21 in sciopero i piloti. Giorni caldi anche per i treni: da ieri alle 21 fermi per 24 ore i macchinisti Fisafs, ma soltanto quelli che spostano i treni in stazione. E il 21 blocco dei confederali.

ROMA. Sale d'aspetto stracolme, rabbia impotente di centinaia di passeggeri, ritardi e disservizi. Quella di ieri è stata una giornata nera per gli aeroporti. Di fatto l'agitazione degli assistenti di volo di Cgil-Cisl-Uil e del sindacato autonomo Anpav per il rinnovo del contratto scaduto da ben 18 mesi avrebbe dovuto bloccare solo i voli da e per Roma e Napoli. Ma è chiaro che le ripercussioni sull'intero

traffico nazionale non potevano che essere assai forti. Iniziata alle 8 di ieri mattina l'agitazione è terminata alle 16 quando, dopo lunghi bivacchi, i passeggeri sono potuti ripartire. In tutto Alitalia e Ati hanno cancellato 59 dei 152 voli nazionali previsti e 34 dei 108 collegamenti intercontinentali in programma. Ma non è finita qui. Il 14 aprile nuovo sciopero, stavolta di 24 ore, di hostess e steward. I sin-

**Da ieri fermi i macchinisti
Fisafs, ma senza tanto danno
Il 21 blocco dei confederali
contro i tagli alle Fs**

dacati sono sul piede di guerra: l'Alitalia continua rispondere praticamente no a tutto. Aumenti salariali: i sindacati chiedono 650 mila lire complessive di aumento, inclusa cioè anche l'indennità di volo, l'azienda offre 350.000 lire mensili circa; riduzione dell'orario di lavoro; garanzia di «posti a terra» per gli indonei: su tutto ciò le parti continuano a restare assai distanti. Sul piede di guerra anche i piloti. Dal 10 al 21 aprile: i piloti di A 300, Dc 9-30; Atr 42 ritarderanno ogni giorno la partenza di tutti i voli dalle 6,30 alle 8,30. Il loro contratto è scaduto da oltre un anno. E la trattativa è interrotta. Il segretario generale della Ultrasporti, Giancarlo Aiazzi, chiede un intervento urgente del governo dell'Alitalia, Carlo Verri. E Guido Abbadesse, segreta-

rio nazionale della Filt Cgil, chiede che in Alitalia «si faccia subito chiarezza mettendo Verri nelle condizioni di poter mantenere gli impegni presi per garantire corrette relazioni sindacali».

Intanto, sempre più rovente il fronte Fs. Da questa sera alle 21 per 24 ore fermi i macchinisti Fisafs, ma soltanto quelli che spostano i treni nelle stazioni. Si prevedono disagi minimi. Dalle 21 del 21 invece l'Italia resterà per 24 ore senza treni. Si fermano i confederali contro i tentativi del governo di privatizzare ampie tratte delle Fs, per sollecitare la nomina del nuovo vertice dell'ente tut'ora commissariato, per dire no in generale ai tagli e inchiodare il governo alle proprie responsabilità. I sindacati chiedono che quanto prima si avvii una seria trat-



Mario Schimberni

**Il Siulp rilancia la proposta
del «comparto sicurezza»**

Un solo contratto per i 200mila delle «5 polizie»

Varando la piattaforma del terzo contratto, il Siulp rilancia la proposta di creare il «comparto sicurezza», un'unica area contrattuale per gli oltre 200mila lavoratori delle «cinque polizie» nell'ambito della legge sul pubblico impiego. Un seminario molto affollato, ieri a Milano, ha studiato il piano di fattibilità giuridico e politico-sindacale, per raggiungere l'obiettivo. L'intervento di Antonio Pizzinato.

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. Per il giurista direttore dell'Irse Carmine Russo non esistono intralci legislativi insormontabili perché, accanto ai comparti del pubblico impiego, possa nascere un apposito «comparto sicurezza». L'unica modifica va apportata al secondo comma dell'art. 26 della legge 121, la riforma della polizia, per togliere i vincoli che vietano potere sindacale ai militari ed ai loro organismi di rappresentanza. Ciò vale per carabinieri, finanzieri e agenti di custodia ma, assurdamente, anche per le guardie forestali benché siano civili come la polizia. Alcuni propongono di assegnare con legge il titolo a contrattare anche ai soggetti militari ed altri, come il segretario confederale Uil Giancarlo Fontanelli, ritengono forse troppo ottimistico che basti un decreto per aggiungere all'elenco della legge 93 un nuovo comparto al quale attribuire i compiti previsti dall'accordo intercompartimentale rinnovato l'anno scorso.

Il dibattito, al quale hanno contribuito tra gli altri il professor Mario Ruscinio, docente di diritto del lavoro all'Università di Napoli ed Alessandro Pollio Salimbeni del Pci, ha spazzato via i dubbi almeno su un punto-chiave: non saranno certo i cavilli giuridici ad ostacolare il comparto sicurezza. Saranno eventualmente le reticenze politiche, le stesse che - ne ha fatto cenno Antonio Pizzinato - hanno ostacolato in questi anni la riforma degli agenti di custodia, delle guardie di finanza e dei forestali e che hanno cercato di intralciare la stessa situazione della riforma della polizia. Ma perché il nuovo comparto? L'ha spiegato introducendo i lavori Roberto Scaglia a none della segreteria: «Il comparto - ha detto - dovrà favorire il processo di riforma e di conquista delle libertà sindacali per gli altri corpi, per allargare gli spazi di democrazia negli apparati di sicurezza, liberare le sinergie riformistiche». Concetti ribaditi ed arricchiti dalle conclusioni di Antonino Lo Scuto, segretario generale Siulp. Dunque un obiettivo insieme sindacale ed istituzionale, quello che il Siulp si prefigge. Tra l'altro consentirebbe di rendere operativo il famoso «coordinamento», la vera «araba fenice» della riforma. Pizzinato (l'assemblea lo ha accolto con un applauso molto forte) ha esaltato il ruolo del Siulp come soggetto contrattuale e sociale, autonomo e sovrano, ha disegnato un Siulp che agisca con una «unità di azione» con gli altri sindacati di polizia, in rapporto con le confederazioni «per poter rilanciare la contrattazione, un Siulp indipendente da tutte le forze politiche e anche da Cgil-Cisl-Uil». La Cgil, ha detto ancora Pizzinato, ritiene troppo importante il comparto sicurezza, che sosterrà «con la mobilitazione per rimuovere gli ostacoli». La contrattazione dovrà individuare «livelli autonomi di professionalità». Adesione piena alla proposta Siulp del ministro Enrico Ferri, mentre il sottosegretario dc agli Interni Giorgio Postal (con delega per la pubblica sicurezza) non ha condiviso l'ipotesi di modifiche legislative per dare poteri contrattuali alle rappresentanze militari.



Carlo Verri

**Fuoco incrociato di Dc e Psi sui vertici della compagnia di bandiera: Forlani vorrebbe Agnes
La pesante eredità dell'era Nordio: si perdono utili e i passeggeri sono ancora troppo pochi**

Verri, presidente Alitalia quasi ex?

Una secca perdita di utili: dai 66,9 miliardi dell'87 si passa nell'88 a 52,5 miliardi, una perdita di proventi di circa 30 miliardi. L'Alitalia attribuisce tutto ciò a scioperi e mancato aumento delle tariffe. Su Carlo Verri, presidente privo di deleghe, pesa come un macigno l'eredità Nordio. Sull'ex manager Zanussi è fuoco incrociato di Dc e Psi. Forlani vorrebbe spedire Agnes all'Alitalia. Ma sarà difficile.

PAOLA SACCHI

ROMA. L'arcigno Nordio disse un secco: «No grazie, non voglio nominarmi da altri non vado». E la proposta, a detta del vicesegretario dei sindacati in tempi di «lenzuola d'oro» e di commissari in arrivo, fu immediatamente declinata dall'ex «monarca» dell'Alitalia. Altro stile, ma anche molto meno potere contrattuale, quello di Carlo Verri, uomo dall'aria più mite, ma

manager efficiente e deciso, come dire, una sorta di potenziale Ghidella dei cieli, mai decollato.

A differenza di Nordio, che amava definirsi un «Romiti di Stato», l'ex manager che risanò la Zanussi accettò nell'estate scorsa di andare a dirigere la compagnia di bandiera senza deleghe. Privò innanzitutto del potere di cambiare i suoi uomini, di poteri assoluti nella definizione del bilancio,

munto praticamente soltanto di compiti di indirizzo e controllo delle strategie, sulle quali hanno ben altri poteri i due amministratori delegati Maurizio Maspes (Dc) e Luciano Sartoretti (Psi), ora sulle gracili spalle del non arrendevole Verri pesa anche la perdita di utili registrata nell'88. Anno di scioperi e di caos e di scioperi prevalentemente targato Umberto Nordio che lasciò l'Alitalia in giu-

so. I dati forniti ieri in una nota diffusa al termine del consiglio d'amministrazione dell'Alitalia parlano chiaro: 66,9 miliardi di utili nell'87; 52,5 miliardi nell'88. Una perdita secca mitigata soltanto da «un buon coefficiente di utilizzazione dei posti», diminuito comunque dello 0,8%, l'«offerta» di «posti» è però salita di circa il 3%. I passeggeri sono aumentati del 2,3%, dato anche questo però inferiore al 6% di incremento europeo. L'aereo è un mezzo che tira. Ma il boom non fa altro che accentuare sempre più i «ma» dell'Alitalia e dei nostri cieli: pochi aerei, solo nel '92 arriveranno a 147, pochi piloti ce ne vorrebbero almeno 350 di più, «corridoi» congestionati anche e soprattutto a causa di quello che è stato definito lo «spezzatino celeste», ovvero la divisione tra militari e civili che comporta l'utilizzazione

soltanto di 1/3 del nostro spazio.

Un cahier de doléances arcinoto. Verri ha fatto alcune proposte. L'Alitalia, ad esempio, potrebbe essere organizzata secondo una precisa divisione di «unità per prodotto», ovvero centri operativi per ogni settore. Le relazioni sindacali potrebbero essere migliorate: perché - disse Verri, accogliendo una proposta fatta fino alla noia dai sindacati - non iniziare ad affrontare i contratti sei mesi prima delle loro scadenze? Oppure perché non gestire in un unico periodo le varie vertenze? La proposta venne ripresa dal ministro Santuz, uomo vicino a Verri. Ma niente se ne è fatto. Sul presidente «senza ali» è fuoco incrociato di Psi e ampi settori della Dc. In vista della riunione degli azionisti Alitalia fissata il 10 maggio quando dovrà essere rinnovato il con-

siglio d'amministrazione, nel grattacielo di vetro dell'Eur e nelle stanze del potere politico i coltelli si affilano sempre più. Già nel giugno scorso i socialisti dovettero ingoiare il rospo: ricordate tutta la campagna pro D'Alessandro, ex presidente del porto di Genova allora in corsa d'occupazione? Ma, anziché azzerrare tutte le cariche, come i socialisti speravano almeno per poter inserire un loro uomo al posto di amministratore delegato magari unico, il presidente dell'In Prodi (maggiorista azionista dell'Alitalia), preferì solo richiedere quel quadrato rimasto scoperto con la cacciata di Nordio. Ora gli appetiti si riscalzano. E Verri, tranne qualche sostegno da parte dei repubblicani soprattutto presenti nell'Unione industriali di Torino e di alcuni ambienti della demitiana Dc, rischia di dover fare lagotto. Magari sostituito da Biagio

Agnes. Dalla presidenza Rai a quella dell'Alitalia: sarebbe per De Mita un onorevole cedimento a Forlani. Ma l'operazione già tentata sei mesi fa si annuncia molto meno semplice di come viene «sparata» dai giornali. E proprio ieri Agnes ha lanciato messaggi del tipo: «bene dove sto. Allora Verri potrebbe anche restare e stavolta con tanto di deleghe, ma, magari, affiancato da un potente direttore generale non di suo gradimento. Oppure Maurizio Maspes, il potente amministratore delegato ora assai vicino ai nuovi vertici di piazza del Gesù, potrebbe tentare la scalata alla presidenza. Una cosa appare certa: Umberto Nordio verrà nominato presidente onorario. C'è un altro presidente onorario in Italia, Enrico Cuccia, re della Finanza, seppur privo di deleghe. Il paragone forse è poco calzante. Ma fa lo stesso pensare.

**Per una moderna cultura politica
il PCI propone
a tutti gli iscritti libri degli Editori Riuniti
a condizioni straordinarie**

Fino al 70% di sconto. Richiedi il listino nella tua sezione

