

Insolitamente dura la risposta dell'Ente alla piattaforma di Cgil, Cisl, Uil e Fisafs

Lo staff di Schimberni minaccia: «Vogliamo mano libera nella riduzione degli organici»



Mario Schimberni, Commissario straordinario delle Fs

Contratti pubblici «Vertenze chiuse nell'89» Ma Cgil, Cisl e Uil aspettano ancora il governo

Pubblico impiego in fermento Mentre i sindacati avviano la consultazione sull'accordo siglato per gli enti locali, rilanciano l'iniziativa per i contratti ancora aperti dalla Sanità alle aziende autonome, la ricerca, l'università, quasi un milione di persone. Pesano le compatibilità della lira «forte»? «Non faremo sconti», dice Guanno (Cgil). Oggi tentativo di sbloccare gli statali dal veto del Consiglio di Stato

RAUL WITTENBERG

ROMA. Non finiscono i guai per il pubblico impiego. Non solo un milione di dipendenti (sanità aziende autonome fra cui poste monopoli e Vigili del fuoco università ricerca) aspetta il rinnovo del contratto scaduto due anni fa, nonostante il governo si fosse impegnato a chiudere la partita entro lo scorso 31 dicembre. Ma degli accordi conclusi (Stato parastato ed enti locali) ancora non si vede una linea. Oltretutto quello degli statali concluso parecchi mesi or sono è bloccato dal Consiglio di Stato (e il presidente della Repubblica non firma il relativo decreto). Il «rilevo» con cui l'organo di controllo di legittimità ha respinto il contratto degli statali al ministro della Funzione pubblica Remo Gaspari riguarda un dibattito centrale dell'attuale stagione contrattuale pubblica: permettere al negoziato tra le parti la trattativa sull'inquadramento del personale e sui profili professionali come vuole il sindacato o riservare la questione alla legge. E siccome il contratto degli statali (come peraltro quello del parastato e in parte degli enti locali) ha regolato anche questo aspetto del rapporto di lavoro il Consiglio di Stato ha «rilevato» che occorre un atto legislativo. Con una interpretazione restrittiva nella normativa in materia. Oggi Gaspari cercherà una soluzione con i sindacati, proponendo probabilmente il decreto chiesto dal Consiglio.

È un fatto «gravissimo», afferma Eduardo Guanno che nella segreteria della Cgil segue le questioni del pubblico impiego. «Con questa lettura della legislazione va a finire che i sindacati potranno contrattare solo la parte economica e praticamente tutti i contratti pubblici si espongono al rischio dell'illegittimità». E allora occorre un argine, «non si possono invalidare le piattaforme contrattuali». Il governo deve sapere che di togliere dal negoziato per i comparti ancora aperti le parti bloccate dal Consiglio di Stato

È guerra tra Fs e sindacati «Contratto? Non se ne parla»

Le Fs di Schimberni dichiarano guerra ai sindacati e minacciano di definire nuovi organici senza il loro consenso. Licenziamenti, cassa integrazione? Sconcerto e gelo alla conferenza stampa convocata dall'Ente: troppo onerose e mal distribuite (245.000 lire di aumento in paga base, ndr). I sindacati replicano è inaudito. E dal 28 sciopero di 48 ore dei Cobas

PAOLA SACCHI

ROMA. Non parla esplicitamente di licenziamenti o cassa integrazione. Sono parole che non menziona affatto. Ling Vaciago reduce dalla Montedison di Mario Schimberni ed ora con lui alle Fs in qualità di direttore del dipartimento organizzazione, sa bene che suonerebbero in modo terribile in un pezzo di pubblica amministrazione quali sono ancora le Ferrovie dello Stato. Ma la minaccia aleggia, lo stesso pesante e improvvisa nella conferenza stampa convocata ieri sera in tutta fretta dalle Fs per dire un no a 360 gradi alle richieste varate l'altra sera dai sindacati confederali e da quello autonomo Fisafs per il rinnovo del contratto dei 210.000 ferrovieri italiani. Il messaggio dell'ing. Vaciago è denso e pesante e minaccia di dargli un colpo. I sindacati chiedono troppi soldi, la gran parte dei quali è destinata ad aumentare indifferenziati e non a premiare specificità come quelle dei macchinisti dobbiamo distribuire molto me-

glio quei pochi soldi che ci sono. Ling Vaciago accusa il sindacato di retrocessione salariale e impiegatezza. E alla fine snocciola la sua minaccia (o meglio quella che Schimberni assente alla conferenza stampa, gli ha chiesto di riferire per lui) o il sindacato rinvasce oppure siamo determinati a cambiare anche senza il suo consenso. Sconcerto e gelo tra i cronisti non abituati a tanto duro «decisionismo» alle Fs. Le battute volano chi definisce quello delle Fs uno stile confinato stinale chi si spinge in definizioni quali romitismo certamente non care agli ex uomini della Montedison di Schimberni. Il direttore generale De Chiara ci va giù in modo ancora più pesante e minaccia che se i sindacati non cambieranno linea le Fs «saranno costrette a determinare organici nuovi senza il loro consenso». Vaciago cerca di adolcire la pillola e afferma che

«comunque esisterebbero anche meccanismi non traumatici di mobilità interna ed esterna». Altrimenti. Altrimenti «dal primo gennaio - afferma il capo del dipartimento organizzazione - se ne andranno 5000 ferrovieri al mese» come prevede il piano di prepensionamento fino al giugno '90. E, del resto Vaciago ricorda che il vecchio contratto è stato disdetto dai sindacati e dalle Fs. Una situazione in cui le Fs avrebbero dunque piena libertà di manovra. Inizia male molto male la trattativa (se così possiamo definirla) tra sindacati ed ente per il contratto. Domani ci sarà un incontro. Ma De Chiara parla di distanze abissali tra le parti. «Il costo della piattaforma sindacale si presenta all'incirca pari a 1.400 miliardi per il '90 e ad oltre 4.000 miliardi per il triennio a fronte di una disponibilità dell'ente (subordinata all'effettiva real-

izzazione delle riduzioni di organico nei tempi programmati) pari a 100 miliardi per il '90 e a 1.800 miliardi per il triennio». Qualche cronista ricorda lo spettro di Fiumicino degli scioperi inarrestabili di quella infinita trattativa degli aeroportuali culminata in un accordo clamorosamente bocciato dai lavoratori. Ma niente da fare. Le Fs di Mario Schimberni hanno scelto la linea del pugno di ferro per realizzare il sogno di rendere efficiente un pezzo fondamentale di pubblica amministrazione. E una linea che non ammette repliche. Neppure sul contratto recentemente siglato dalle Fs e dal sindacato dei dirigenti Fndai. I sindacati confederali dicono che quel l'accordo non è rappresentativo di tutti i dirigenti molti dei quali sono iscritti anche a Cgil Cisl Uil. Le Fs replicano che solo le confederazioni e non le federazioni di categoria possono firmare un accordo del genere altrimenti si corrono rischi di consociativismo («un dirigente è anche la controparte per i sindacati»).

Ma cosa chiedono i sindacati nella piattaforma elaborata dopo aver sentito anche le segreterie generali delle confederazioni? Innanzitutto un aumento medio sulla paga base di 245.000 lire e mediamente di 150.000 lire per le competenze accessorie. Inoltre viene confermata la contrattazione integrativa del '90 e viene chiesta l'istituzione di arce professionali. Sono proposte ora sono al vaglio della consultazione della categoria. «una consultazione - affermano le federazioni dei trasporti di Cgil Cisl Uil e la Fisafs - che sappia unire i grandi temi di risanamento e sviluppo delle Fs a quelli della qualificazione del lavoro». Antonio Pizzinato segretario confederale della Cgil, invita ora tutta la categoria a prestare attenzione alla parte qualitativa delle richieste e sollecita una forte unità indispensabile anche per avere un reale potere di intervento sulle condizioni di lavoro e per battere gravi atteggiamenti delle Fs come quello di firmare il contratto dei dirigenti senza convocare alle trattative i firmatari del contratto precedente. Sulla questione le segreterie generali di Cgil Cisl Uil chiedono un incontro urgente alle Fs. Intanto la cosa più sicura è la nuova pesantissima raffica di scioperi proclamati dai Cobas dei macchinisti in seguito al fallimento del confronto con Schimberni (le Fs ora hanno invitato i Cobas a cercare un accordo con i sindacati) treni fermi per 48 ore dalle 14 del 28 gennaio. Ma alla stessa ora del '90 scatterà un nuovo tipo di agitazione: i Cobas dei macchinisti fino alle 24 del 4 febbraio applicheranno alla lettera il regolamento Vale a dire una valanga di ritardi per i treni in arrivo e in partenza.

Col voto favorevole di Cisl e Uil, il consiglio d'amministrazione affida alla Send l'affare degli espressi

È ufficiale: le Poste abdicano ai privati

Il ministro Mammi, in nome e per conto del pentapartito, ha approvato ieri la privatizzazione del servizio di recapito degli espressi. Proprio mentre il consiglio di amministrazione, con il voto contrario della Cgil e del rappresentante dell'Avvocatura di Stato, decideva la concessione dell'appalto alla Send, 4mila lavoratori presidiavano il ministero. Pizzinato. «È una decisione grave»

ENRICO FIERRO

ROMA. Con un colpo a sorpresa il consiglio di amministrazione delle Poste ha approvato ieri sera la privatizzazione del servizio di recapito domiciliare degli espressi. Il progetto prevede, non appena il ministro Oscar Mammi avrà firmato la concessione, l'affidamento del servizio alla

Send Italia una spa costituita da varie agenzie del settore. Per 23 miliardi nel primo anno ma a pieno regime la spesa salirà a trenta, la Send Italia assicurerà il servizio nelle 12 principali città italiane (Roma, Milano, Napoli, Torino, Cagliari, Bari, Bologna, Catania, Palermo, Torino, Genova e Firenze). In poco più di due ore la riunione era iniziata alle 18 per concludersi alle 20.30 il consiglio di amministrazione ha preso una decisione che fin dagli inizi ha suscitato pesanti polemiche. Ma polemiche e proteste proprio mentre si svolgeva la riunione. 4mila lavoratori delle Poste manifestavano sotto l'ingresso del ministero non hanno fermato il ministro Mammi uno dei più accesi sostenitori della privatizzazione, e la maggioranza di pentapartito. A votare contro la concessione in appalto di uno dei più importanti servizi postali, infatti, sono stati il rappresentante della Cgil Domenico Rocca e quello dell'Avvocatura dello Stato, l'avvocato Imponente, che

ha opposto seri motivi di legittimità nel merito della validità dell'appalto. Singolare il comportamento dei rappresentanti di Cgil e Uil che si sono opposti alle ipotesi di rinvio avanzate anche ieri. In altro nel corso di un incontro tra le tre confederazioni. Approviamo prima la convenzione, è stato il ragionamento di Cisl e Uil poi affrontiamo i dettagli. Un atteggiamento che non mancherà di suscitare polemiche anche in seno ai sindacati. Duro il giudizio di Antonio Pizzinato, segretario confederale della Cgil. «È grave - ha dichiarato - che il consiglio di amministrazione non abbia voluto soprassedere alla delibera in presenza di controproposte

del sindacato che consentivano l'efficienza del servizio e l'utilizzo all'interno dell'amministrazione di 30 miliardi. Mi auguro che il ministro Mammi prima di apporre la firma definitiva alla concessione verifichi con le confederazioni le proposte avanzate. Anche perché - ha concluso Pizzinato - non si può pensare di ristrutturare gli organici senza un negoziato di merito con i sindacati».

Proprio la giornata di ieri e lo sciopero indetto nelle città interessate alla privatizzazione ha fatto registrare le prime vivaci polemiche tra i sindacati. La mobilitazione indetta dalla Cgil che ha visto impegnati migliaia di lavoratori ha suscitato una pesante reazione della Uil. Per il segretario confederale Silvano Veronesi «lo sciopero ha partecipato solo il 3 per cento dei lavoratori» un vero e proprio fallimento. «Dello stesso tenore il giudizio della Uil post, fattasi alfiere del progetto di privatizzazione ritenuto unico strumento per una «effettiva modernizzazione del servizio postale».

Di segno nettamente opposto le valutazioni della Filpi-Cgil. I dati parlano chiaro, dicono i dirigenti sindacali a Roma a manifestare per l'intera giornata a Viale America c'erano 4mila lavoratori a Torino si è registrata la partecipazione del 90 per cento degli addetti al servizio come al telegiornale di Roma. «Non si capisce - dice Mario Ghetti, del

la segreteria della Filpi - l'atteggiamento dei vertici nazionali di Cisl e Uil soprattutto alla luce del fatto che alcune manifestazioni come quella di Venezia erano organizzate unitariamente, o da Cgil e Uil, come nel caso di Torino». Solidarietà ai lavoratori in lotta e netta contrarietà alla privatizzazione è stata espressa da Giuseppe Mangiapane membro della commissione Trasporti e Poste della Camera. «La decisione del ministro Mammi - ha dichiarato il deputato comunista - aggrava la crisi di credibilità del servizio postale ed è il segnale dell'affossamento del processo di riforma del ministero e dell'amministrazione delle Poste di cui si parla da un decennio».

Certo, sanità, poste e monopoli stanno in una prospettiva di riforma. Nel governo c'è chi propone contratti-ponte solo per gli aumenti di stipendio in attesa dei nuovi assetti. «Siamo contrari» risponde Guanno, «proprio perché le nostre piattaforme contrattuali sono state disegnate in vista delle riforme appunto per aiutarle l'attuazione».

CITROËN AX

NUOVO CONCETTO DI GRANDE MACCHINA

IL PRIMATO DI AX.

- AX GT ha il primato di velocità della sua categoria 180 km/h
- AX 11 TRE vince in partenza con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 12,9
- AX diesel ha il primato di economia nei consumi: 28 km con un litro a 90 km/h
- AX vince il primato di maggior spazio utile abitacolo (297 dm³) - bagagliaio (273 dm³)

Citroën AX un nuovo concetto di grande macchina in una gamma di 13 modelli da 45 a 85 CV equipaggiati con motori ad alto rendimento energetico, nelle versioni benzina e diesel, da 3 o 5 porte.

È un'auto grande in tutto. Grande nella velocità, con la scattante AX GT di 1360 cm³ da 85 CV che raggiunge i 180 km/h. Nei consumi ridottissimi, con il record mondiale di AX 10 e AX 11 che percorrono 25 km con un litro a 90 km/h (secondo direttive CEE).

Grande nell'abitabilità, la più spaziosa della sua categoria. Un'auto grande anche nel tempo libero la nuova AX K-Way, nelle versioni 954 cm³ e 1124 cm³, vi farà vivere l'avventura degli spazi aperti con il tettuccio panoramico apribile di serie.

Citroën AX è grande anche nel diesel, con un motore di 1360 cm³ da 53 CV che vince il primato di velocità della sua categoria raggiungendo i 155 km/h con una silenziosità paragonabile ai modelli a benzina.

Grande lusso e allestimenti esclusivi con l'AX 11 TRE Vip con il brillante motore di 1124 cm³ da 55 CV, una vera limousine.

Citroën AX, un'auto agile, scattante e inarrestabile nel grande traffico. Veloce, sicura e confortevole nei grandi viaggi.

CITROËN AX.
DA L. 10.335.000 CHIAVI IN MANO.