

I «Cobas» minacciano 72 ore di sciopero a fine mese  
Tesissimi i rapporti tra sindacati e Schimberni: domani nuovo incontro

L'unica notizia positiva per gli utenti viene dal trasporto aereo: l'Appl revoca le agitazioni

# Tre giorni senza treni, Fs senza pace

I «Cobas» annunciano scioperi: 72 ore senza treni, nella settimana dopo Pasqua. Lasciano aperto un piccolo spiraglio («decideremo dopo l'incontro di martedì») ma non sembrano crederci neanche loro. Le cose non vanno meglio dal versante delle trattative tra Schimberni e i sindacati confederali. Le parti si rivedranno domani. Ma se l'azienda non cambierà posizione, Cgil-Cisl-Uil saranno costrette a ricorrere agli scioperi.

rebbe essere il requisito minimo per partecipare alle trattative contrattuali - obbliga infatti (nell'articolo 6) ad organizzare scioperi, con almeno sette giorni di intervallo. Un'indicazione che i Cobas sembrano voler tranquillizzare ignorare.

Comunque sia, Schimberni, martedì prossimo, ha convocato sia i Cobas dei macchinisti, sia quelli dei capistazioni (una formazione che si è creata pochissimo tempo fa, la cui prima «uscita» è stato lo sciopero di domenica scorsa, che ha gettato nel caos i trasporti per un'intera giornata). Le Fs fanno un sottile distinguo: li abbiamo chiamati, ma solo per ascoltarli, non per trattare. Il che ha indispettito ancora di più Gallori & soci. Che ora dettano dichiarazioni alle agenzie, esattamente come gli altri sindacati: «Siamo andati da Schimberni con il ramo di ulivo. Ma non è servito...».

Anche se i «macchinisti uniti» riescono ad accaparrarsi maggior spazio ai giornali - e come potrebbe essere altri-

menti, visto il disinteresse che mostrano verso gli utenti? - le cose non vanno bene neanche per ciò che riguarda la trattativa tra Fs, i sindacati confederali e l'autonoma Fisafs. Non vanno bene e rischiano di precipitare: il segretario della Uiltrasporti, Giancarlo Aiazzi, in una dichiarazione ha spiegato che non esclude affatto il ricorso ad iniziative di lotta. Se il nuovo round di trattative, fissato per domani, si rivelerà inconcludente, la distanza che separa Schimberni da Cgil, Cisl, Uil (che hanno presentato la piattaforma assieme alla Fisafs) è infatti enorme. Nella riunione dell'altra sera, l'ente s'è presentato «offrendo» 510mila lire di aumento. Ma - hanno subito obiettato i sindacati - si tratta di aumenti (a parte il fatto che sono sensibilmente più bassi di quelli rivendicati dal sindacato) concentrati solo alla fine del periodo di applicazione del nuovo contratto. I benefici, insomma, saranno posticipati. Ma la cosa che più preoccupa è che Schimberni «vuole squilibrare

la piattaforma unitaria, nella parte salariale, a vantaggio dei macchinisti e del segretario della Fisafs, Gaetano Arconiti». Sarebbe un premio alle spinte corporative. Senza considerare che, stando a quel che si dice, gli incrementi dovrebbero essere legati alla produttività. Una parola che nel linguaggio delle Fs significa «taglio» di trentamila lavoratori. Insomma (anche se nessuno l'ha esplicitato così brutalmente): le Fs sembrano offrire un po' di soldi in cambio della libertà di licenziamento. In questo quadro l'unica notizia positiva per chi viaggia viene dal fronte degli aerei. Il sindacato dei piloti Alt, l'Appl, ha deciso di sospendere gli scioperi, che sarebbero dovuti proseguire fino alla fine del mese. Le agitazioni sono state rinviate e l'Appl riprenderà a trattare con l'Alitalia. E la compagnia ci bandiera in una dichiarazione del suo direttore centrale, Luigi Bonazzi, si augura «che i prossimi incontri conducano gli ad un'intesa soddisfacente».



Crisi della cantieristica  
La Fincantieri va a morire  
Scioperi e manifestazioni dei lavoratori a Genova

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
PAOLO SALETTI

GENOVA. Scioperi, cortei, uffici occupati, una nave bloccata sugli scali. I lavoratori liguri della Fincantieri protestano contro la scarsa imprenditorialità del gruppo dirigente e la politica, economicamente secca, di affidare le commesse non in base a criteri industriali ma geopolitici: cantieristi della Liguria giudicano la situazione del settore e il comportamento del gruppo non più tollerabile. I sindacati hanno chiesto e ottenuto un incontro in sede Intersind con i responsabili del gruppo. Ci sarà lunedì, ma difficilmente riuscirà ad essere più che interlocutorio.

Di tutti i gruppi industriali a partecipazione statale, la Fincantieri è quello gestito più disastrosamente. Nonostante le sostanziose iniezioni di pubblici denari, l'aumento delle commesse e quello della produttività la gestione industriale, pur in un aumento del 46% della richiesta mondiale di navi, è in rosso. Nell'88 i circa 21mila dipendenti hanno fatturato navi per duemila miliardi chiudendo con un passivo di 138 miliardi. Per l'89, nonostante un nuovo taglio di personale, il passivo previsto supererà i 200 miliardi. «Se si ricorda che il costo della mano d'opera incide solo per il 15% nel costo di costruzione e di una nave appare in tutta evidenza l'incapacità dei dirigenti - osserva Franco Mariani responsabile nazionale Pci del settore trasporti - che non sono in grado di coordinare al meglio una produzione». Ci sono esempi paradossali: vengono fatti fare a Singapore disegni per navi da costruire in casa nostra. «Perché costano meno» è la spiegazione. Poi la gestione di quei disegni è talmente complicata da provocare extracosti tali da far rimpiangere di non averli fatti fare «made in Italy».

La sola speranza, come riafferma un documento del Pci sulla cantieristica, è quella di puntare al risanamento industriale e, all'interno del gruppo, alla assegnazione dei carichi di lavoro con una logica industriale e non con criteri assistenziali geopolitici.

L'attuale carico di lavoro è ripartito in modo assolutamente ineguale come sono profondamente diverse le singole situazioni. «Di fronte ad un cantiere come quello di Castellammare di Stabia che perde 50 miliardi e paradossalmente più lavoro più si dilata il deficit - dicono i sindacalisti - ci sono i casi della Liguria dove la produttività è aumentata del 40%, l'occupazione è stata ridotta ad un quarto di quella di pochi anni fa, gli impianti sono moderni ma non ricevono carichi di lavoro, dirottati altrove».

Al cantiere di Sestri - 1285 dipendenti di cui 674 in Cassa integrazione - è stata appena terminata la «Scarabeo», una piattaforma per le perforazioni petrolifere considerata un gioiello tecnologico. Dovrebbe essere avviato il lavoro per una seconda, ordinata dalla Sana, ma tutto è fermo. Alla Fincantieri, ufficiosamente, danno la colpa all'Iva di Taranto che non riesce a produrre le lamiere speciali per i noti problemi del centro siderurgico pugliese. In fabbrica però sono in molti a temere che il disegno sia quello di chiudere, magari «per aiutare il Sud».

In crisi anche le riparazioni navali - a Genova c'è l'Oam con 731 addetti di cui 257 in Cassa - un settore che sembra venga ceduto ai privati. Anche il militare è in sofferenza. A Riva Trigoso (1500 dipendenti, 117 in Ci) e al Muggiano (1.079 in Ci) e al Muggiano (1.079 in Ci) le navi ordinate dalla Marina militare sono agli sgoccioli. Se non si apre il mercato anche al civile saranno dolori.

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Grazie all'azione più rapida e naturale di una nuova fibra dietetica  
**Il sovrappeso fa dietrofront**  
È la grande scoperta di una fibra dietetica che si è dimostrata più attiva nel regolare l'intestino pigro e vincere il sovrappeso.

La cura quotidiana del proprio corpo non può prescindere dal controllo della alimentazione. Questo è specialmente vero quando lo scarso moto e qualunque peccato di gola in più si traducono in accumulo di zuccheri e grassi proprio là dove meno li vorremmo. Sarebbe un grave errore rimandare la soluzione del problema. I metodi rapidi per sciogliere i chili in più - anche quando funzionano - sono sempre causa di danni e stress per l'organismo. Molto meglio perciò una azione graduale e prolungata nel tempo; meglio ancora se - come in questo caso - l'aiuto ci viene da un nuovissimo prodotto completamente naturale, che snellisce la figura regolando in più le funzioni intestinali. E soprattutto senza imporre drastiche rinunce alimentari.



La fibra estratta dal tubero di Beta Vulgaris. Si tratta di una grande scoperta effettuata da ricercatori Svedesi i quali, sottoponendo il tubero di Beta Vulgaris ad un sofisticato processo di estrazione, sono riusciti ad ottenere un prodotto completamente naturale altamente purificato, in grado di ridurre il peso corporeo e favorire la motilità intestinale senza procurare danno alcuno all'organismo. In che modo? La fibra estratta dal tubero di Beta Vulgaris è costituita già in origine da una frazione solubile e da una insolubile in perfetto equilibrio tra loro. La fibra insolubile favorisce il formarsi naturale di una massa fecale morbida e voluminosa facilmente eliminabile dall'intestino, regolarizzandone la funzione a vantaggio di un generale benessere dell'organismo. La fibra solubile favorisce il raggiungimento del senso di sazietà, riduce l'assorbimento di zuccheri e grassi contri-

buendo ad un controllo dell'assorbimento calorico e del tasso di colesterolo dimostrandosi efficace nei casi di sovrappeso e per il mantenimento del proprio peso forma. Da oggi in farmacia una moderna risposta al problema dell'intestino pigro e del sovrappeso. Oggi anche in Italia, dopo il benestare delle competenti autorità ministeriali è disponibile in farmacia la fibra estratta dal tubero di Beta Vulgaris con il marchio «Fibrex». «Fibrex» è prodotto da una delle società all'avanguardia nel settore dietetico-nutrizionale. I suoi vantaggi sono evidenti: non implica sconvolgimenti della dieta abituale, non produce effetti dannosi all'organismo umano, ma lo aiuta a combattere naturalmente l'eccesso di peso. Così, solo 3 compresse tre volte al giorno o 2 bustine al giorno ingerite con abbondante acqua, assunte costantemente per almeno quattro settimane, rappresentano il rimedio più sano e naturale per chiunque viva problemi di intestino pigro e sovrappeso.

Proposte alternative per la 4ª conferenza nazionale che Bernini apre domani a Roma

## Cgil: «Non bastano gli aggiornamenti del governo al Piano dei trasporti»

Ministero unico per tutto ciò che riguarda i trasporti. Ente pubblico intermodale per attuare il rilancio del settore, potenziamento e riforma delle Fs che dovranno essere una Spa, finanziamenti indicizzati all'inflazione, tram e metro nelle grandi città scorgendo l'uso del mezzo privato, una politica specifica per il Mezzogiorno. Queste le proposte della Cgil per l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Se si vuole rilanciare il trasporto pubblico, liberare dalla soffocante e pericolosa congestione di camion e auto private strade e città, restituire ai cittadini il diritto alla mobilità, gli aggiornamenti al Piano generale dei trasporti che il governo presenterà domani alla Quarta conferenza nazionale non sono sufficienti. È questo il giudizio della Cgil, il cui sindacato di categoria (Fit) ha elaborato una serie di proposte alternative, illustrate l'altro giorno in un convegno a Roma. Il nodo politico della questione lo ha individuato il leader della confederazione

Bruno Trentin: riguarda nel suo complesso la gestione della spesa pubblica, ed è «l'intercetto di interessi che sta dentro lo Stato e fuori di esso» e che blocca ogni prospettiva di autentico sviluppo del trasporto pubblico.

E allora che fare? Tanto per cominciare occorre che il finanziamento del Piano generale dei trasporti sia scorporato dalle varie leggi finanziarie, sganciandolo - dice Trentin - «dal mercanteggiamento che ogni anno avviene fra i diversi ministeri»: si stabilisca quindi una cifra, che dovrà essere indicizzata al tasso d'inflazione.

E poi occorre affrontare la riforma istituzionale del settore, adottare le necessarie misure di breve e medio periodo, così come propone il contropiano della Cgil descritto dal segretario generale della Fit Luciano Mancini.

Al centro della proposta ci sono due misure istituzionali. La prima, accorpate in un unico ministero tutte le attuali competenze ministeriali che ora riguardano anche la Marina mercantile e i Lavori pubblici: per la Cgil la costituzione dell'apposito comitato interministeriale, il Cipet, non soddisfa tutte le esigenze di direzione politica, finanziaria e amministrativa unica. La seconda, istituire un ente pubblico intermodale dei trasporti - che - afferma Mancini - «concentri le diverse presenze pubbliche, i diversi patrimoni, i mezzi finanziari, le sinergie capaci di organizzarsi nelle forme più consone ai principi dell'efficienza gestionale». Si tratta, secondo Trentin, di impostare una «gestione coordinata delle infrastrutture», di

rompere il «blocco di potere fra burocrazia statale e grandi imprese» che «stucano sull'inefficienza dei servizi», che gonfiano artificialmente i tempi di realizzazione delle opere. Invece si potrebbe tra l'altro «aggregare la domanda», coordinare gli acquisti degli enti locali, ad esempio, di tram e metropolitana. Cosa che ora non avviene «perché ogni burocrazia difende il suo angolo di potere». Per riorganizzare il comparto e rilanciare le infrastrutture intermodali, Mancini pensa a una «concertazione triangolare» con il governo, le imprese pubbliche e private, i sindacati che insieme definiscono le opere da realizzare.

Per il Mezzogiorno la Cgil ritiene che la priorità è nel potenziamento delle ferrovie e nelle metropolitane, superando il differenziale di qualità nei servizi e infrastrutturale tra Sud e Centro-Nord. Deve essere uno degli obiettivi di breve periodo, tra i quali spicca la riforma delle Fs. Dovranno diventare una società per azioni, so-

stengono sia Mancini che Trentin: non per privatizzare, precisa quest'ultimo, ma proprio per «salvaguardare il carattere pubblico del servizio» insidiato dalla sua gestione burocratica: una Spa che opera sulla base di un contratto di programma, con un amministratore delegato che risponde civilmente e penalmente, con un sindacato che controlla e contraatta.

L'altra priorità da affrontare subito è per la Cgil quella del trasporto urbano, visto che nelle grandi città si concentra oltre la metà della popolazione nazionale, il 70% dell'attività produttiva, l'80% nel movimento di merci. Mancini propone la formula delle «aziende miste di servizio» capaci di operare sul mercato, alle quali partecipi il capitale privato, la cui gestione sia regolata da contratti di programma. Il tutto per convincere finalmente il cittadino a lasciare la sua auto sotto casa con un argomento semplicissimo: che col mezzo pubblico arriva prima e risparmia pure.

Confronto sulla legge per le piccole imprese

## «Diritti troppo cari» dicono gli imprenditori

DAL NOSTRO INVIATO  
WALTER DONDI

REGGIO EMILIA. L'accordo raggiunto in commissione Lavoro alla Camera dei deputati forse consentirà di evitare il referendum sull'estensione dello Statuto dei lavoratori nelle piccole imprese. Ma sul testo della legge, quella che va sotto il nome di «proposta Cavicchioli» che però è stata a più riprese modificata, il dissenso tra sindacati e organizzazioni imprenditoriali resta profondo. Al punto che il responsabile sindacale regionale della Cna, Paolo Zanca, dice di voler evitare il ricorso alle urne ma di non essere disponibile ad accettare a tutti i costi una legge «che può avere conseguenze peggiori della vittoria del sì nel referendum». E Tiziano Rinaldini, segretario regionale della Cgil, ribatte di essere «deluso» perché aveva intravisto una posizione più «serena e disponibile» nelle recenti dichiarazioni di Irene Rubbini, segretario della Cna dell'Emilia Romagna.

Lo scontro sulla «libertà di licenziamenti» nelle piccole imprese è dunque tutt'altro che concluso. Se ne è avuta prova nel dibattito che ieri mattina a Reggio Emilia, per iniziativa del-

la Cna, ha messo a confronto sindacati e organizzazioni d'impresa, dirigenti politici. Cgil, Cisl e Uil (così come il socialista Mezzanotte) e il comunista Borghini) giudicano sbagliato il ricorso al referendum per regolare una materia che deve essere lasciata essenzialmente alla trattativa fra le parti, ma ritengono indispensabile garantire a tutti i lavoratori alcuni diritti fondamentali. Ci sono sette milioni di dipendenti da piccole aziende che non hanno gli stessi diritti dei lavoratori che sono occupati presso grandi imprese, che possono essere licenziati senza giustificato motivo. Bisogna dunque affermare un «principio universale» («una scelta di valori») la definisce Marino Biondi della Cisl), salvo poi discutere nel merito come applicarlo e renderlo compatibile con la diversa dimensione e struttura dell'impresa. La «proposta Cavicchioli» è un «buon punto di riferimento» (Rinaldini) anche se il sindacato vorrebbe inserire nel computo dei dipendenti gli apprendisti.

Nuovi scioperi nella sanità

## Per scongiurare il blocco delle sale operatorie precettati gli anestesisti

ROMA. È partito il primo provvedimento di precettazione per gli anestesisti e i rianimatori ospedalieri che da venerdì hanno proclamato lo sciopero bloccando le sale operatorie dei maggiori ospedali italiani. La precettazione riguarda i medici dell'ospedale civile di San Benedetto Del Tronto. La notizia è pervenuta a Roma, nella sede nazionale dell'Aaori, l'associazione degli anestesisti e dei rianimatori ospedalieri, che insieme all'Anpo (i primari ospedalieri) non ha firmato la bozza di contratto della sanità. Secondo indiscrezioni nuove precettazioni potrebbero riguardare gli ospedali di altre città, per evitare il rischio del ripetersi del blocco delle sale operatorie.

Intanto, il consiglio generale dell'Aaori, che si riunirà martedì per discutere del contratto, certamente deciderà altri tre giorni di astensione dal lavoro dal 18 al 20 aprile. Le agitazioni, secondo alcune dichiarazioni rilasciate dal presidente dell'Aaori, Girolamo Gagliardi, saranno poi estese a tutto il periodo elettorale. «Scioperemo» ha detto Gagliardi - durante la campagna amministrativa per il rinnovo di Comuni, Province e Regioni, per riportare alla ribalta il problema del rischio specifico al quale gli anestesisti-rianimatori sono esposti nell'esplicitamento della loro attività specialistica. La vertenza di rianimatori ed anestesisti, figure specialistiche essenziali nella organizzazione ospedaliera, è antica e punta ad ottenere un sistema diverso e più incisivo di difesa dai rischi derivanti dalle radiazioni e dai gas ionizzanti. Secondo Aristide Paci, segretario nazionale dell'Anaa-Simp, il contratto siglato tre giorni fa al ministero della Funzione pubblica, in effetti non accoglie le richieste di anestesisti e rianimatori. «Tra le ombre di questo contratto - ha rilevato - figura la soluzione del tutto insoddisfacente che è stata data al problema rischio». Una questione che l'Anaa affronterà. «In prima linea - dice Paci - saranno messe in atto tutte le iniziative produttive e razionali per risolverlo positivamente». Dal canto suo, il ministro della Sanità, Francesco De Lorenzo, ricorda che l'indennità di rischio, chiesta dall'Aaori, non esiste in nessun altro paese della Cee.