

Ferrovieri, controllori di volo, piloti e marittimi: agitazioni a raffica nei trasporti Il Movimento federativo incalza il ministro «Bernini non può dire no alla precettazione»

Il sindacato: «Sono rivendicazioni sacrosante» A Villa S. Giovanni coda di sei chilometri in attesa dell'imbarco per la Sicilia Domani rischia di rimanere isolata la Sardegna

Gli scioperi non vanno in vacanza

Treni, aerei, traghetti: una scommessa riuscire a partire

Tutte le agitazioni



TRENI
5 Luglio ore 9-10 16-17 21-22: macchinisti Cobas
Treni rallentati
8 Luglio dalle 21 e fino alle 21 del 7.



TRAGHETTI
4 Luglio 48 ore articolate.
8 Luglio 24 ore delle compagnie private
12 Luglio 24 ore delle compagnie private.
24 ore del Cobas Fa di Civitavecchia.
13 Luglio 24 ore del Cobas Fa di Civitavecchia.



AEREO
5 Luglio controllori di volo dalle 7 alle 14.
Controllori di volo centro-regionale di Roma dalle 7 alle 13.
7 Luglio piloti (Ati-Alisarda) dalle 12 alle 24.
Controllori di volo di Ronchi dei Legionari (Trieste).
8 Luglio piloti (Ati-Alisarda) dalle 7 alle 19.
9 Luglio piloti (Ati-Alisarda) dalle 12 alle 24.
Controllori di volo di Ronchi dei Legionari (Trieste).
10 Luglio piloti (Ati-Alisarda) dalle 7 alle 19.
16 Luglio dipendenti Civitavecchia dalle 8 alle 14.
23 Luglio dipendenti Civitavecchia dalle 8 alle 14.
9-20 Luglio piloti (2 ore al giorno escluso partenze da Fiumicino).

Treni, traghetti, aerei, viaggeranno a singhiozzo per tutto il mese di luglio. Scioperi proclamati dagli autonomi e dai confederali. Il Movimento federativo chiede la precettazione e polemizza con il ministro Bernini. La Filt-Cgil difende i marittimi e le loro rivendicazioni per condizioni più umane di lavoro. Turtura: «Interventi drastici solo per le agitazioni che si muovono al di fuori della legge di autoregolamentazione».

NINNI ANDRIOLO

ROMA. Una valanga di scioperi proclamati dai sindacati autonomi e da quelli confederali. Treni, aerei, traghetti viaggeranno a singhiozzo per tutto il mese di luglio. Sul previsto boom delle vacanze "made in Italy" si abbate la scure delle agitazioni sindacali. Ferrovieri, controllori di volo, marittimi e piloti sciopereranno a più riprese. E le cosiddette "ferie in pantofole" annunciate dagli esperti (poca voglia di girare, lunghe settimane di riposo in montagna o al mare, meno propensione a recarsi all'estero), rischiano di trasformarsi in un'altra stressante fatica per milioni di italiani.

Ieri, il Movimento federativo Democratico ha polemizzato duramente con il ministro dei Trasporti Carlo Bernini. Aveva detto un no deciso alle precettazioni. «Invece vanno fatte», afferma Giustino Tricca, della segreteria nazionale del Mld - la legge sull'esercizio del diritto di sciopero va interpretata anche dal punto di vista dei cittadini». Invece Donatella Turtura, segretario aggiunto della Filt (la Federazione dei lavoratori dei trasporti della Cgil), difende le rivendicazioni dei marittimi. «Sono sacrosante e si muovono all'interno della legge e dell'esercizio del diritto di sciopero sancito dalle norme sull'autoregolamentazione», dice. Secondo la Turtura, le precettazioni vanno applicate per le agitazioni degli autonomi che si muovono al di fuori di ogni regola e che seguono solo le logiche di rincorsa retributiva, quando dell'eccezionale momento feriale.

I marittimi chiedono sicurezza e condizioni più umane di lavoro: sono questi i capisaldi della vertenza contrattuale aperta in queste settimane. I disagi che si prevedono nei trasporti pubblici faranno aumentare il numero di chi sceglie l'auto per spostarsi da nord a sud lungo lo Stivale? Secondo le previsioni dell'Enit (l'Ente nazionale italiano per il turismo), l'85% del "popolo dei vacanzieri", si sposterà in automobile per raggiungere laghi, monti, città d'arte e località costiere. Una conferma? Viene dall'esodo dell'ultimo fine settimana. Seicentomila vetture in più ogni giorno, rispetto al primo week end estivo dello scorso anno. Una media di otto milioni e mezzo di veicoli in circolazione su strade ed autostrade venerdì, sabato e domenica. Secondo le associazioni degli operatori turistici, le notizie degli scioperi delle prossime settimane, faranno aumentare ancora di più il numero di coloro che sceglieranno di mettersi in viaggio sulla propria vettura privata. Affollamento sulle autostrade e lunghe file ai caselli, qui idi, più delle precedenti

estati. Ma anche viaggiando in macchina sarà ugualmente problematico raggiungere le isole, la Sicilia e la Sardegna in particolare. Ieri, a Villa San Giovanni, c'era una fila di 6 chilometri di autoveicoli in attesa di traghettare a Messina. Per 24 ore, fino alla tarda serata, le navi delle ditte private, «Tourist» e «Caronte», sono rimaste all'ancora per lo sciopero proclamato dal sindacato autonomo Sinal-Consat. Tempi di attesa di sei ore, per salire

sui ferry boat delle Ferrovie dello Stato e per raggiungere le coste siciliane. Si preannunciano difficili anche i collegamenti con la Sardegna. Da giovedì sono previste 48 ore di sciopero articolato per i traghetti privati. L'8 ed il 12 luglio si fermeranno quelli della Tirrenia, della Toremar, della Cameremar, della Siremar e della Saremar. Il 12 ed il 13 luglio incroceranno le braccia i Cobas delle navi delle Ferrovie dello Stato. L'Ente, ha fatto sapere ieri, che «collegamenti con l'isola potrebbero subire interruzioni» e ha chiesto ai prefetti la precettazione degli ufficiali.

Intanto, gli autonomi della Fissat, hanno sospeso gli scioperi dei manovatori, in seguito all'avvio delle trattative con l'Ente ferrovie dello Stato. Ma per i treni rimangono in piedi le agitazioni dei macchinisti in calendario per venerdì prossimo.

Luglio agitato anche negli aeroporti. Agli scioperi già annunciati dai controllori di volo, dai piloti e dal personale di Civitavecchia, si aggiungono quelli proclamati dall'Ampac e Appl. Saranno sospese per 48 ore tutte le partenze di voli Alisarda dal territorio nazionale. Il 7 luglio dalle 12 alle 24; l'8 luglio dalle 7 alle 19; il 9 luglio dalle 12 alle 24 e il 10 luglio dalle 7 alle 19. Gli autonomi reclamano per i propri piloti il rinnovo del contratto di lavoro scaduto da anni. Intanto, sul problema della sicurezza dei voli, interviene Guglielmo Zanetta della Filt-Cgil nazionale. Afferma che «l'Italia non si situa certo ai massimi livelli rispetto ad altri paesi europei».



File d'auto in attesa d'imbarco nel porto di Civitavecchia

nei confronti dei macchinisti. E per porre l'istituzione di una commissione di studio composta da rappresentanti delle Fs e dei ministri dei Trasporti e della Giustizia. I sindacati confederali non condividono la proposta dei Cobas che penalizza l'utenza, pone il macchinista al di fuori dell'utenza - dice Donatella Turtura

della Filt-Cgil - «ci vuole subito una legge che risolva il problema perché non si possono scaricare sui macchinisti le responsabilità degli infortuni quando osservano il regolamento». I sindacati inoltre pretendono dalle Fs un adeguamento del regolamento e delle condizioni pratiche per la sua applicazione alle esigenze della sicurezza. C'è una sentenza esemplare

di un giudice di Torino che ha condannato il macchinista Giuseppe Patrio a sette anni e sei mesi per aver travolto una persona conducendo un treno a 76km all'ora in una tratta in cui il regolamento imponeva una velocità di 80 Km orari: «La colpa genera per imprudenza e negligenza non è esclusa dalla semplice osservanza, per quanto rigorosa, di leggi regolamenti, ordini e discipline in quanto... sussiste l'obbligo della prudenza... necessaria ad evitare...».

Venerdì locomotive al rallentatore

Cobas, la prudenza come arma

RAUL WITTENBERG

ROMA. La protesta di venerdì dei macchinisti ferroviari, che ieri è stata confermata, segna la fine della pace fra Ente Fs e Cobas di Ezio Gallo. E dire che da oltre un anno le cronache non dovevano occuparsi di improvvvisi blocchi dei treni, varato il nuovo contratto di lavoro e raggiunto l'accordo sui servizi minimi in caso di sciopero. Difficile definire tale «marcia a vista» che il Comu (così si chiamano i Cobas dei macchinisti) ha scelto come forma di protesta che si attuerà venerdì 5 luglio dalle 9 alle 10, dalle 16 alle 17 e dalle 21 alle 22. Certamente comporta una

violazione del regolamento che fissa gli orari, per cui il macchinista si espone a provvedimenti disciplinari. Sta di fatto che Cesare Vacigato, tra i massimi esponenti del vertice Fs, augurandosi che «alla fine prevalga il buon senso e si eviti di penalizzare l'utenza», ha definito la protesta del Comu «provocatoria e illegale». Il che significa che potrebbe scattare una multa di 2mila lire per ogni minuto di ritardo (le Fs calcolano in mezz'ora i ritardi provocati in ogni ora di «marcia a vista»). E Gallo ha detto che, se i partecipanti alla protesta subiranno multe, il Comu

proclamerà subito 24 ore di sciopero in tutta la rete. Tuttavia il responsabile dell'esercizio ferroviario dell'Ente, Silvio Rizzotti, confida in un ridimensionamento della protesta. «Se si riducesse a una manifestazione simbolica che non danneggi gli utenti - ha detto - non ci sarebbe motivo per un provvedimento disciplinare». Nonostante il punto critico nei rapporti fra Cobas ed Ente, paradossalmente essi sono nella stessa parte della barricata che sta all'origine della protesta. C'è infatti una contraddizione evidente: il contrasto fra le norme generali sulla sicurezza e il regolamento ferroviario. In caso d'incidente, il macchinista è responsabile penalmente e civilmente anche se ha osservato scrupolosamente il regolamento, com'è suo dovere. E lo è anche se c'è una indiscutibile responsabilità della vittima dell'infortunio. Questo infatti è l'orientamento della magistratura espresso in alcune sentenze relative ad incidenti mortali. E l'Ente non è d'accordo con questi orientamenti. Tanto che ha raggiunto il mese scorso una intesa con i sindacati per la ricerca di una soluzione. Per questo ieri ha tenuto a Roma una «tavola rotonda» con sindacati, giuristi ed esperti ministeriali, impegnandosi nel frattempo a farsi carico delle spese dei processi

Spagge a rischio

Protesta dei verdi europei: le bandiere blu della Cee non premiano il mare pulito

ROMA. Le bandiere blu, assegnate dalla Cee alle spiagge pulite, sono un vero marchio di garanzia? Forse è meglio non fidarsi. I verdi europei e la lega per l'ambiente, in una conferenza stampa, prendono le distanze dall'iniziativa che nel 1991 ha assegnato il «drappo ecologico» a 55 spiagge e 37 approdi italiani. Una ricerca campione della lega ambiente sulla base dei dati del Ministero della sanità ha messo in evidenza che gli undici comuni che hanno ricevuto il prezioso vessillo hanno tutti dei tratti di litorale vietati alla balneazione. «A mio giudizio», ha detto Gianfranco Amendola, euro-parlamentare verde «la Cee dovrebbe avallare queste operazioni solo sulla base di garanzie ineccepibili e, in questo caso, avrebbe anche potuto astenersi». Ad assegnare le bandiere blu non sarebbe direttamente la Cee, l'operazione infatti è gestita da privati ed è sostenuta dalle comunità europee solo con circa 350 milioni, probabilmente quindi intervengono altri sponsor. «Le località premiate sono scelte sulla base di parametri scientificamente carenti che danno luogo a incertezze e dubbi», ha detto Gianfranco Amendola. In alcuni paesi il marchio viene genericamente conferito ai comuni e non alle singole spiagge, questo fa «risonare

Siena, non è stato abbassato il canapo della «mossa»

Palio delle sorprese: tutto rinviato a stasera

Sembra una vigilia dove i giochi erano fatti. E invece ecco il colpo di scena, sempre possibile al palio di Siena. La corsa non si è disputata perché il canapo della «mossa» non è stato mai abbassato. La decisione è stata presa alle ore 21, un'ora e mezza dopo che cavalli e fantini erano usciti dall'«entrone» di Piazza del Campo. La corsa è stata rinviata a stasera. Il forfait di «Aceto» e di «Bastiano».

DAL NOSTRO CORISPONDENTE AUGUSTO MATTIOLI

SIENA. Tutto rinviato a questa sera al palio di Siena. Le rivalità tra contrade, in particolare tra Tartuca e Chiocciola e Nicchio e Valdimontone, hanno bloccato la mossa. Quando il mossiere Amos Cisi ha chiamato le contrade fra i due canapi si è capito subito che sarebbe stata una mossa molto lunga. Al primo posto è stato chiamato il Valdimontone che sul cavallo Etrusco aveva montato invece di Andrea De Gortes detto Aceto infortunatosi alla vigilia della corsa Massimo Alessandrini detto Bastiano. Al secondo posto la Lupa, al terzo la Chiocciola al quarto la sua rivale la Tartuca. Quindi la Civetta, la Pantera, l'Onda la Selva, il Leocorno e di rincorsa il Nicchio, rivale da sempre del Valdimontone. Tra Chiocciola e Tartuca la situazione è divenuta ingovernabile.

In particolare era il fantino della Chiocciola a muoversi e a cercare di creare difficoltà alla sua rivale. E indubbiamente c'è riuscito. Anche il fantino del Nicchio Massimo Coghe detto Massimo non aveva alcun interesse ad entrare tra i canapi dando il via finché il Valdimontone se ne stava tranquillo al primo posto, uno dei migliori per una partenza felice. Questa situazione ha creato quindi non pochi problemi per il mossiere, al suo primo incarico al palio di Siena. A nulla sono valsi i suoi incantamenti e i suoi inviti. I fantini hanno portato il loro gioco per le lunghe, fino a che il comune non ha deciso il rinvio ad oggi. Non è stata però il solo colpo di scena del palio. Alla vigilia della corsa due dei fantini più in vista del palio di Siena hanno dichiarato forfait. Andrea

Torna l'allarme incendi

Due spot contro i piromani e nessun piano d'intervento Il ministero aspetta i soldi

ROMA. Con il caldo si riaffaccia sui nostri boschi la minaccia degli incendi estivi. Ieri un grosso incendio a Cascina Brentina, in provincia di Alessandria, ha devastato per circa un chilometro una foresta di latifoglie vasta circa 50 ettari. I mezzi aerei della protezione civile nazionale sono stati impegnati per tutta la giornata. Nel Lazio, un incendio è scoppiato nei pressi della statale Pontina tra Pratica di Mare e Pomezia. La strada è stata chiusa al traffico, dalle 15.00 alle 16.20, provocando lunghissime code. Sono intervenuti tre elicotteri dei vigili del fuoco e due della forestale. Soltanto nel tardo pomeriggio, dopo 150 interventi, le fiamme sono state spente.

Il dipartimento della Protezione civile ha lanciato una campagna di sensibilizzazione contro gli incendi: due spot televisivi di dodici secondi ciascuno che mostrano in rapida sequenza le immagini delle fiamme che la vegetazione della costa livornese. Ma non saranno certo degli spot a fermare i piromani e mancano i soldi per impostare un programma antincendio. Il ministero dell'Agricoltura e delle foreste non ha ancora ricevuto la copertura finanziaria per stabilire delle misure efficienti. I soldi arriveranno sicuramente ma forse sarà troppo tardi: «In queste condizioni - sostengono i tecnici - è impossibile impostare un programma di potenziamento necessario per contrastare gli incendi che lo scorso anno hanno distrutto 98.410 ettari di bosco con un danno che ha superato i 500 miliardi. E quando ci si riferisce al danno si considera solo il valore del legno andato in fumo senza contare che per ricostruire la condizione ambientale precedente occorrono decenni». La cifra che sarà stanziata per gli incendi boschivi dovrebbe essere di circa 50 miliardi rispetto ai 150 richiesti. Quest'anno, fortunatamente, grazie alle abbondanti piogge e alle condizioni climatiche si sono verificati molto meno incendi: fino al 30 giugno sono stati devastati 6.607 ettari di bosco contro i 145 mila dello scorso anno.

Secondo un'indagine del Corpo forestale dello Stato, dei 14.477 incendi dello scorso anno soltanto l'1% si è verificato per cause naturali, il 24,4% per cause involontarie e il 54,1% per atti volontari.

LETTERE

Indennità di contingenza, egualitarismo e vera eguaglianza

Cara Unità, mi riferisco all'articolo pubblicato il 10 giugno nella pagina di economia, dal titolo «La colpa non è della scala mobile». Non mi interessa entrare nel merito del costo del lavoro. Mi interessa ricordare che i resti del punto unico di contingenza continuano a dare il proprio contributo all'appiattimento dei salari sindacali.

Un tempo, quando il punto unico copriva il salario delle fasce più basse al 102-103% e quelle più alte al 30-40%, e poi chiedevamo e ottenevamo aumenti salariali uguali per tutti, avevamo così iniziato a introdurre la divisione all'interno del mondo del lavoro fra i manovali (difesi dal sindacato) e i professionalizzati (lasciati al padrone).

Oggi, in modo furberesco, si parla di medie: aumenti medi, copertura media e via moltiplicando. Ma il 44-47% di copertura media dei salari da parte dei resti del punto unico di contingenza, tradotto, significa che il primo livello è coperto al 66-70% mentre l'ottavo livello lo è al 20-30%.

Prima di accusare altri di corporativismo, credo sarebbe meglio che dessimo anche un'occhiata in casa nostra. O torniamo allo slogan «la contingenza non si tocca»? È vero che ci sono ancora oggi salari da 1.300.000 lire mensili (e anche meno: commercio), ma è altrettanto vero che la colpa di ciò non è certamente dei lavoratori più qualificati.

Pensavo che l'operaismo demagogico fosse finito, ma vedo che si insiste nella sbagliata strada dell'isolamento degli operai dai loro compagni di lavoro più professionalizzati. Ritengo che l'occasione della trattativa per la riforma del salario sia da cogliere per rifare la «scala mobile», dando a tutti i lavoratori una copertura, uguale ma in percentuale. Idem per i salari: gli aumenti vanno chiesti in percentuale uguale per tutti sui salari di fatto.

Questa è eguaglianza, il contrario dell'egualitarismo. E questo può essere un primo passo verso la riunificazione del mondo del lavoro in tutte le sue componenti. È ora di sciogliere un piccolo nodo: se vogliamo essere un sindacato di tutti i lavoratori, oppure continuare a essere il sindacato corporativo della cosiddetta parte più debole del mondo del lavoro. La solidarietà di cui si parla nelle tesi del Congresso, passa anche da qui.

Franco Ferioli della Cgil regione Lombardia

l'unità della famiglia. Un bambino può essere e dev'essere sottratto ai suoi genitori naturali soltanto nel caso in cui essi lo maltrattino o, detto altrimenti, esercitino su di lui una violenza, palese o latente, la quale non può non produrre effetti negativi a livello mentale. La separazione di un infante dai suoi genitori, in specie la separazione dall'oggetto primario dei suoi investimenti affettivi, cioè dalla madre, provoca infatti in lui uno stato angoscioso di abbandono di profonda insicurezza, di paura della vita la quale, sovente, conduce col trascorrere degli anni, alla violenza delinquenziale o al suicidio. In un tale drammatico contesto l'infante, privato dell'amore materno e paterno, manifesta subito gravi disturbi concernenti la sua vita di relazione.

Lo studio dell'adolescenza ha dimostrato in modo irrefutabile che il comportamento dell'adolescente che sia stato privato, nell'età infantile, dell'amore dei suoi genitori tenderà ad assumere un palese carattere patologico.

Romano Morgantini, Livorno

Si liberino gli «scomparsi» del popolo Saharawi

Cara Unità, nel 1990 ho dato la mia adesione all'Associazione nazionale di solidarietà e di sostegno con il popolo Saharawi e ho sostenuto la lotta per la liberazione del Marocco, dei «desaparecidos Saharawi». Per questo ho letto con molto interesse e con altrettanto piacere «Benvenuto Saharawi» del padre Ernesto Balduino (l'Unità del 13 giugno) dove si fa la storia di quel popolo.

Si dovrebbe ora parlare anche dei circa 802 casi di scomparsi («desaparecidos»).

Il Consiglio di sicurezza ha infatti approvato l'ordine 690 che stabilisce il diritto dei Saharawi a dichiararsi per l'indipendenza con un referendum fissato per il prossimo gennaio 1992. Con l'auspicio che il popolo Saharawi abbia finalmente la sua libertà, mi auguro ora anche che il governo marocchino liberi i «desaparecidos» ancora vivi.

Sergio Vairo, Roccione (Forlì)

La Sip ha sempre «rispettato i suoi compiti istituzionali»

Egredo direttore, in merito alla notizia pubblicata il 1° luglio '91 nel giornale da lei diretto sotto il titolo «Una Gladia della Sip allertata il giorno prima del sequestro Moro», la Sip smentisce fermamente che nella sua organizzazione siano presenti strutture segrete comunque denominate e che nelle proprie centrali siano operanti apparecchiature diverse da quelle necessarie per lo svolgimento dei normali servizi di telecomunicazioni. Tale smentita comporta, ovviamente, la totale falsità delle notizie circa presunte «allertamenti» in occasione del rapimento Moro.

La Sip deve rilevare, ancora una volta, come i propri uffici abbiano sempre operato nel rispetto dei compiti istituzionali, limitandosi a svolgere le attività richieste dai competenti organismi di Stato, e come non siano mai emersi, dall'inizio della loro attività a oggi, comportamenti devianti dagli interessi e dai dritti dei cittadini tutelati dalla legge.

La Sip non può fare a meno di sottolineare come il contenuto dell'articolo sopra citato altro non sia che la meditazione di vecchie e superate congetture in merito alle quali è già apparsa evidente la mancanza di ogni fondamento.

Guido Pugliesi, Responsabile Relazioni esterne Roma

Separando un bambino dall'oggetto del suo affetto...

Cara Unità, alcune settimane orsono, a seguito dell'inchiesta di un assistente sociale con cui veniva accertato il «grave stato di indigenza» di una coppia di giovani coniugi disoccupati e con un figlio da sostenere, l'Unità sanitaria locale competente denunciava tale situazione ad un magistrato minorile. Questi decideva, contro la volontà dei suddetti coniugi, vale a dire coattivamente, di sottrarre loro il figlioletto e di affidarlo, «provvisoriamente», ad una famiglia ambiente, ritenuta idonea, naturalmente, ad accudire ad esso e a educarlo secondo sani principi morali. Essere indigeni, oggi, costituisce una colpa?

Lo Stato, in relazione a questo fatto, - che è stato urgentemente divulgato dalla trasmissione televisiva «I fatti vostri» - anziché sottrarre un figlio piccolo ai suoi genitori naturali disoccupati avrebbe dovuto assicurare, al padre del medesimo, un lavoro; o, almeno, avrebbe dovuto dare al padre e alla madre un concreto sostegno economico-sociale volto a tutelare