

Estate a rischio



I Cobas dei macchinisti rallenteranno la corsa dei convogli in tre ore della giornata. Sciopero articolato dei traghetti Tirrenia. Confermata da domenica a mercoledì l'agitazione dei piloti Alisarda. Bernini chiede una tregua di un mese

E venne il giorno dei treni tartaruga

Il ministro non blocca i disagi di oggi

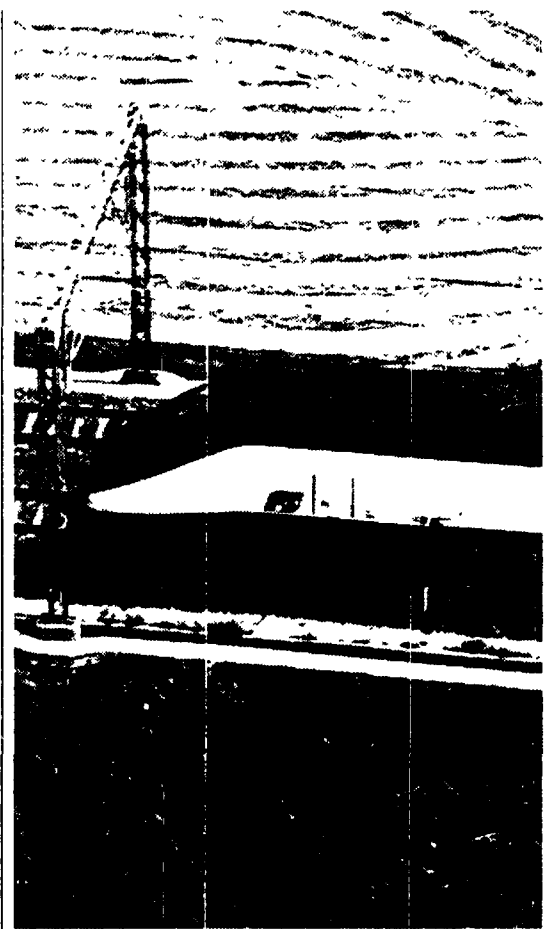
Esodo a 60 all'ora. I treni non marceranno oltre per la protesta dei Cobas dei macchinisti contro le sentenze della magistratura sulle loro responsabilità in caso di incidenti. Si annuncia un venerdì di calvario. Intanto, Bernini propone ai sindacati una tregua di un mese per rifare il punto delle vertenze dei trasporti. La Filt Cgil: avrebbe dovuto già farlo in giugno. Sospesi alcuni scioperi. In vista sanzioni.

PAOLA SACCHI

ROMA. La commissione di garanzia per l'attuazione della legge sulla regolamentazione del diritto di sciopero è già scesa in campo con delibere inviate al Parlamento e alle aziende. E gli scioperanti dell'essodo rischiano pesanti sanzioni amministrative. Ma le leggi, per quanto belle e giuste, rischiano di essere faciliate dall'Italia delle lunghe e traccheggianti trattative sindacali, delle relazioni industriali sfilacciate se non inestinguibili, delle aziende che dopo aver firmato un contratto scaduto (e il contratto marittimo) si presentano con offerte di aumento di 100.000 lire in tre anni, del fiorire di sindacati autonomi e sigle che in questa situazione si sentono autorizzati a far di tutto, coprendo al solito i signori cittadini. Una situazione in cui il governo non si era accorto che, proprio in base alla

10, dalle 16 alle 17 e dalle 21 alle 22 marceranno «a vista». Ovvero non supereranno i 60 chilometri orari. Motivo della protesta dei Cobas dei macchinisti: varie sentenze della magistratura in base alle quali, anche se abbia rispettato appieno i regolamenti Fs, i macchinisti è comunque perseguibile penalmente in caso di incidenti. Un principio giudicato ingiusto anche dalle Fs che l'altra sera con i sindacati confederali e il coordinamento macchinisti uniti, in sedi separate, hanno firmato un accordo il quale prevede la totale responsabilità delle Fs a garantire il proprio personale e ad assumere le spese legali nei procedimenti contro i macchinisti. Ma questo per i Cobas non è stato sufficiente. O meglio, l'accordo lo hanno firmato ma con una postilla in cui si dice che la protesta resta, comunque in piedi. Ed un blocco nazionale viene minacciato nel caso l'azienda procederà nei loro confronti con quelle sanzioni previste dalla legge 146. Sanzioni che ieri la commissione di garanzia ha richiesto con una delibera inviata oltre che alle Fs, al presidente del Consiglio, ai presidenti di Camera e Senato e al ministro dei Trasporti. Provvedimenti a cui oggi sono stati sollecitati dai nove docenti universitari

che compongono la commissione alle aziende per i marittimi (i confederali replicano di aver rispettato appieno la legge), l'aviazione civile, la nettezza urbana e i piloti. Le sanzioni, se adottate dalle aziende alle quali spetta la decisione, comportano il versamento delle trattenute sindacali all'Inps e la sospensione dei distacchi sindacali. Dura la reazione dei Cobas nei confronti del presidente della commissione Sabino Cassese: «Semmai» ha detto Ezio Gallori, leader del coordinamento di Alitalia e Anav. La prima per i ritardi nel sottoscrivere l'accordo già proposto dai piloti confederali e autonomi di attuazione della legge 146 nella parte relativa alla garanzia dei servizi minimi, la seconda per l'inesa separata sottoscritta con i controllori di volo di Lica e Anpac, nonostante che quest'ultima non abbia mai aderito alla legge sugli scioperi. L'Anav per questo viene accusata di comportamento antisindacale e si chiede l'intervento della commissione di garanzia. «Non siamo sufficiente la legge, ma formuliamo un giudizio molto critico su come le controparti la rispettano e anche per la sostanziale indifferenza dei sindacati autonomi per le regole previste».



Alta velocità Le Fs pronte ad ordinare i primi 30 treni

to Necci - pensiamo di poter piazzare l'ordine per i primi 30 treni. L'ente procede alle ordinazioni quando ci sono le condizioni per poterlo fare». L'identikit del treno non è ancora del tutto definito: è certo, però, che sarà un «Etr 500» (nella foto) modificato in maniera tale da essere meno pesante e soprattutto meno costoso. I costi del nuovo treno non sono stati ancora fissati. Lacirca totale dovrebbe comunque attestarsi tra i 32 e 35 miliardi.

Il programma degli scioperi. TRENI: Oggi, dalle 9-10, dalle 16 alle 17 e dalle 21 alle 22 treni rallentati per una agitazione proclamata dai macchinisti Cobas. TRAGHETTI: Oggi altre 24 ore di scioperi articolati, escluso Tirrenia 12-13 luglio sciopero di 48 ore degli ufficiali sui traghetti Fs e aderenti ai Cobas. Le Fs hanno chiesto la precettazione. AEREI: Revocati gli scioperi dei controllori di volo proclamati di oggi, domani e per l'8 luglio, sospesi anche gli scioperi dei piloti Appl (Alitalia e Ati) del 9 e 20 luglio e le astensioni dal lavoro dei dipendenti Civiltavia proclamate per il 16 e 23 luglio. Restano in piedi le agitazioni: 7 luglio piloti Alisarda (ore 12-24), 8 luglio piloti Alisarda (ore 7-19), 9 luglio piloti Alisarda (ore 12-24), 10 luglio piloti Alisarda (ore 7-19).

Bernini: «Precettare i Cobas? Non posso scadere nel ridicolo»

«Allarmista io?». Sotto l'occhio delle telecamere del Tg Carlo Bernini non si scompone, ma rilancia il suo ruolo di grande mediatore per allentare la morsa degli scioperi nel settore dei trasporti aerei, marittimi e nelle ferrovie. Prudente ed accorto si guarda bene dal pronunciare la parola precettazione. E sulla «protesta bianca» dei Cobas dice: «Io posso precettare, non finire nel ridicolo».

MICHELE RUOGLIERO. ROMA. Carlo Bernini si tuffa nella bufera, ma col passo montagnano. Attento, circospetto, misurato nelle parole, il ministro dei trasporti, alle prese con una ridda di scioperi minacciati, sospesi, revocati, che rischiano di tramortire le vacanze di italiani e stranieri nel paese, sceglie la strada del «non sapevo e se c'ero...non c'entravo». Parte così la conferenza stampa in una sala del ministero dei trasporti in piazza della Croce rossa a Roma, ultimo impegno per Bernini di una giornata passata su tavoli diversi con l'ansia di rabberciare una situazione per molti versi davvero caotica. Un tour de force scandito poche ore dopo l'accordo segnato di via libera dato da Andreotti in materia di precettazioni. Ma la tanto attesa parola il ministro

ma è quella di riprendere la trattativa con tutti i protagonisti. Sottopelle affiora l'antica ambizione di fare pulizia nella giungla (i cui rappresentanti sono stati ricevuti ieri pomeriggio) sia nel consiglio di amministrazione (in parte raggiunto da avvisi di garanzia), sia nei sindacati troppo frammentati (nei sigle reclamano la leadership) e privi di affidabilità nelle situazioni critiche. Mentre a lato corre la gestione dei mille miliardi di investimenti previsti nel prossimo triennio. E che la voglia di fare del ministro sia seria si deduce dal comitato: «A mali estremi, estremi rimedi». I crucci del ministro, Cobas, in prima linea. Ma anche i marittimi. Eppoi, onnipresente il problema della legge 146, sulla regolamentazione degli scioperi. «Ci sono opinioni e valutazioni diverse», dice il ministro. La cui tesi è circolare: «La legge 146 non è stata applicata». Ma chi avrebbe dovuto applicarla? Un organismo ad hoc, sostiene una sorta di supermagistratura con compiti di vigilanza sulla licità dello sciopero. Insomma, con la legge 146, pare di capire, la figura del ministro divide superflua. Una boutade? Niente affatto. Sulle agitazioni dei marittimi,

Cesare Vaciago, Fs «Tranquilli, non ci saranno problemi»

ROMA. «Non succederà nulla di particolarmente drammatico. Diciamo un quarto d'ora di ritardo ogni ora di protesta. Perché passa tutta la giornata in treno non più di un'ora di disagio». Cesare Vaciago, responsabile della divisione trasporti locali delle Fs e coordinatore delle relazioni sindacali è rassegnato e ottimista: non più del 25% di adesioni. Ma non si poteva evitare? Dare i che se avessimo a che fare con un sindacato normale questo sciopero non ci sarebbe stato. Abbiamo firmato mercoledì sera un accordo che garantisce i macchinisti. Abbiamo deciso di chiamarci corse con loro in caso di incidenti. Di pagare le spese processuali, di seguire il giudizio fino alla Cassazione, paghiamo anche tutte le altre spese che pregiudicano la difesa. Il ministro Bernini si è impegnato a proporre un disegno di legge che riannozzi la legge penale ai nostri regolamenti. Tant'è che hanno firmato l'accordo. Panno firmato un accordo, ma scioperano ugualmente. La vera motivazione è che non hanno avuto il tempo di revocarlo, ma quella ufficiale è che hanno voluto punire l'Ente per la condotta tenuta in passato. Ci accusano di non averli protetti abbastanza. E non è vero? Nessun macchinista è andato in prigione fino a oggi. Questo sciopero è assurdo. I Cobas protestano in realtà per la riforma del codice penale. Blocco dei treni contro i magistrati? Sì, è così. Del resto l'atteggiamento della magistratura è demagogico. I treni non possono essere chieste a vista come fa un'automobile. La sentenza mette in discussione l'esistenza della rete ferroviaria. E meno male che si parla di Alta velocità...»

Ezio Gallori, Cobas «L'accordo? Per ora restano le condanne»

ROMA. «Non possiamo essere puniti dalle Ferrovie quando non osserviamo il regolamento e dal giudice quando invece lo osserviamo». Ezio Gallori leader dei Cobas dei macchinisti non ha ripensamenti. A poche ore dal primo sciopero estivo, difende la protesta che, anzi, giudica una lotta in difesa della sicurezza dei cittadini. Non è esattamente quello che penseranno i malcapitati costretti a viaggiare oggi. Non subiranno particolari disagi. Forse qualche minuto in più di ritardo, ma si sa i treni italiani non arrivano mai puntuali. Se siamo arrivati a questo sciopero non è colpa nostra. Quattro mesi fa avevano fatto un minuto di protesta per segnalare la gravità del caso, ma nessuno si è reso conto. Su cosa dovevano meditare? Sul fatto che per trent'anni questi regolamenti e queste leggi ci hanno permesso di lavorare senza condanne. Ora non è più così perché è cambiato il quadro complessivo. Invece di difenderci stipula un'assicurazione con la Generali. Pensa soltanto all'immagine e ha dimenticato la sicurezza e i suoi lavoratori. Ma avete firmato un'intesa nella quale le Fs, promettono, protezione assoluta. Parole. Per adesso abbiamo le condanne. Le Ferrovie ci danno la tutela legale, ma non si assumono la responsabilità penale. Cosa impossibile visto che la responsabilità penale è sempre personale. Sì, ma le Fs invece di spendere migliaia di miliardi per l'Etr potrebbe spendere qualche milione per proteggere la linea ferroviaria. Se avessimo avuto un Ente previdente questo sciopero non ci sarebbe stato. E non scarchino su noi le loro colpe.

«Il governo sabota la legge, ed ecco le conseguenze...»

Allarme di Giorgio Ghezzi, uno dei padri della regolamentazione del diritto di sciopero: i ministri lanciano solo allarmi, ma non usano i molti strumenti a loro disposizione



Giorgio Ghezzi, vicepresidente della commissione Lavoro alla Camera

ROMA. L'ondata delle proteste nei servizi, in particolare nei Trasporti, alla vigilia dei grandi spostamenti per le vacanze, ha messo in discussione la validità della legge 146 che regolamenta gli scioperi al punto che qualcuno ne chiede la modifica. Che cosa ne pensa il professor Giorgio Ghezzi, vicepresidente della Commissione Lavoro della Camera e uno dei padri della legge sull'autoregolamentazione? Prima di parlare di riformare la 146 è bene ricordare che uno dei suoi cardini, la commissione di garanzia, ha svolto un lavoro imponente. Piuttosto oc-

corre valutare i comportamenti delle parti sociali, in particolare dei ministri. Comportamenti che mi sembrano al limite dell'ignoranza della legge, se non del suo sabotaggio. Quali, ad esempio? Si può citare proprio il caso dei Trasporti. Il ministro Bernini scongiura il presidente del Consiglio di promuovere nuovi provvedimenti, forse una riforma della 146. Ma perché per i traghetti non ha sollecitato gli armatori privati a firmare gli accordi sui servizi minimi che la commissione di garanzia aveva più volte sollecitato? E perché di fronte all'accavallarsi degli scioperi nei vari settori del trasporto, non si è avvalso del potere che la legge gli riconosce all'art.8, di differire alcuni ad altre date e periodi? E poi dice che la 146 non funziona. Insomma, la 146 è valida o no? È presto per dare un giudizio definitivo, ma si è assistito a un progressivo crescere dell'efficienza di questa legge. Si sono unificati i garanti acquistando credito, con l'esame di un gran numero di accordi, molti accolti, molti no; hanno emanato rinvii ad infliggere sanzioni; i detrattori della 146 in realtà vogliono contemperare

l'esercizio del diritto di sciopero con il rispetto dei diritti della persona, ma piuttosto cancellare lo stesso diritto di sciopero. Ma si privilegiano i sindacati o gli utenti? Nessuno dei due. Si contemperano due diritti che hanno dignità costituzionale. E così dev'essere, perché nessuno dei due va sacrificato all'altro. Ci vuole tempo perché entri a regime, ma la 146 ha bisogno soprattutto di comportamenti leali delle parti sociali. Come valuta l'azione dei Cobas che oggi fanno marciare i treni «a vista»? È il classico sciopero «dimostrativo», regolarmente preavvisato nei termini di legge. Discutibile per i disagi che sicuramente provocherà agli utenti, è però giustificato dalla richiesta di un efficiente piano di sicurezza, tanto più necessario con la riduzione del personale e la richiesta aziendale dell'agente unico al posto dei due macchinisti. Ora, sulla responsabilità penale, è evidente che macchinisti in caso d'incidente, c'è una buona intesa fra sindacati e Fs. È quindi auspicabile che questa forma di agita-

zione venga archiviata e che si giunga per i macchinisti a un trattamento giudiziario più equo e rispondente alla realtà del loro rapporto di lavoro, pur conservandosi il criterio della normale prudenza e il principio secondo cui la responsabilità penale è personale. Però tutti si lamentano per questo ennesimo disagio sui treni. Anche troppo. Ad esempio trovo ingeneroso e assurdo il giudizio che sulla vicenda è dato Ottavio Cecchi (con tutto il rispetto e l'ammirazione che provo verso di lui) ieri sull'Unità. Da un comportamento discutibile ma non drammatico, ne fa discendere come conseguenza l'impossibilità a viaggiare. Impossibilità che io come utente settimanale delle Fs ho conosciuto di fatto in ben altre occasioni. Ad esempio l'altro giorno il mio arrivo a Roma da Bologna è avvenuto con tempi da 1945, a causa dei guasti al materiale rotabile e agli impianti elettrici, vecchi e in disfacimento. Come deputato della Repubblica mi sono vergognato di fronte ai turisti giapponesi che con me vivevano la stessa esperienza.

Obituary notices for several individuals, including ADA BUFFULINI VENEGONI, GIUSEPPE CORTESI, ANDREA, NINO MIOCCHI, MADRE, and PADRE, with dates and locations of death.