

**Si fermano i controllori Anpcat**  
**Per i voli è un martedì nero**  
**Partenze cancellate e ritardi**  
**in tutti gli scali principali**

**Alitalia: «Miliardi di perdite»**  
**Il ministro: «Vertenza istruttiva**  
**preceettare non è così facile»**  
**E sabato è prevista la replica**

# Scioperano gli uomini-radar

## Negli aeroporti è il caos

Le vertenze aperte nei trasporti schiavano un pericolosissimo avvitamento. Se n'è avuta una conferma, ieri, dallo sciopero proclamato dal sindacato autonomo Anpcat dei controllori di volo. Il traffico aereo è stato bloccato sull'intera penisola dalle 7 alle 14. Pesanti disagi per gli utenti. A Fiumicino cancellati 120 voli. Le compagnie straniere minacciano di abbandonare l'Italia. Ripercussioni negative sul turismo.

**NICHELE RUOGIERO**

ROMA. Si complica la situazione nei trasporti in Italia ieri è stato un martedì nero per gli aeroporti. È sabato di preannuncio una replica. Aerei immobili sulle piste. Un calvario all'affollamento nelle sale d'attesa. File sempre meno sottili ai check-in. Cancellazioni e ritardi dei voli, disagi e malumori. Questo lo scenario di ieri. Lo sciopero proclamato dall'Anpcat, uno dei sette sindacati dei controllori di volo, ha messo alle corde il sistema aeroportuale. Lo scalo milanese di Linate - dodici voli internazionali e quattro collegamenti con le isole gommali - è rimasto per ore e ore l'unico avamposto del paese in contatto col mondo. È questo soltanto perché il cinquantesimo per cento degli uomini radar di Milano non ha aderito all'agitazione.

Un'onda Radar spenti invece a Padova, a Ciampino e a Brindisi, dove le rivendicazioni dell'Anpcat hanno fatto il pieno sono i monitor che leggono i tracciati per l'intera dorsale appenninica e su tutta la fascia adriatica da Trieste a Otranto. Occurta l'intera fascia nord-est, i cieli di Venezia e di Ronchi dei Legionari. Effetto di un'adesione plebiscitaria fatta registrare nel centro di Padova, dove diciassette «consolle» su 18 erano vuote, secondo i dati forniti dall'Anpcat, ed il 90 per cento degli assistenti al controllo del volo ed il 50 per cento del personale tecnico ha aderito alla protesta.

«C'è quasi gemelle al CRAV (centro regionale di assistenza al volo) di Ciampino 189 per cento dei controllori (su 54 solo quattro o cinque, sostengono all'Anpcat, hanno la tessera del loro sindacato autonomo) non ha varcato il cancello d'ingresso. L'effetto a terra è stato bruciante. Alle cinque di ieri pomeriggio l'Aeroporto di Roma, la società che gestisce la circolazione a Fiumicino a Ciampino, ha reso noto il bollettino dei danni. I visori del «Leonardo da Vinci» hanno «spento» 120 voli tra nazionali ed internazionali, i ritardi per l'effetto trascinamento hanno oscillato da un minimo di un'ora e mezza ad un massimo di cinque. Soltanto frenata l'attività caratteristica di Ciampino.

«Le perdite economiche sono stimate in svariati miliardi», è il laconico commento dell'Alitalia. Una falcidia per i voli «Az» la compagnia di bandiera ha cancellato il 63 per cento degli aerei nazionali e il 60 per cento degli internazionali. Asclutice, ma di conto pesante, le parole di critica verso l'Anav, colpevole per l'Alitalia di non aver dato informazione esaurienti e tempestive sulla dimensione dello sciopero. Un parlare a suocera affinché nuora (leggi Bernini) intenda? Forse il credito dell'Anav, grosso corpo

precedenti. In piazza della Croce Rossa, sede del dicastero dei Trasporti, l'atmosfera non è delle più distese. Ieri Bernini è ricorso ad una fraseologia pedagogica per mascherare tutto il suo disappunto: «una vertenza istruttiva». I ha definita quella dei controllori di volo «è bastato» ha aggiunto, in quella che è apparsa una memoria difensiva - per creare gravissime difficoltà. Un danno che nessuna stima poteva prevedere? Ne siamo certi? Questa la versione dell'Anpcat: «il ministro ci ha convocato martedì scorso, 9 luglio, dopo che il 5 era saltata una non-stop del negoziato, ponendoci come condizione



Disagi all'aeroporto di Fiumicino a causa dello sciopero dei controllori di volo

## Il punto della discordia è l'orario di lavoro

ROMA. Sette sigle sindacali in azienda, 2.700 tessere su 3.500 dipendenti, tre o quattro piattaforme contrattuali, alcune neppure complete o monche sulla parte economica è uno degli assurdi conculamati tra i controllori di volo. Di qui scioperi e proteste per legittimarsi o ritagliarsi anche un minimo spazio d'azione. Il rinnovo del contratto di lavoro all'Anav, scaduto da sette mesi, si gioca su questo fondale.

Punto di maggiore asprezza tra le controparti (la cui divisione è spesso nebulosa, come è facile comprendere) il nuovo orario di lavoro. Nello specifico: le ore di lavoro destinate all'aggiornamento professionale. E quando l'Anav, con una infelice scelta di tempo, ha sottoscritto un verbale d'intesa con i sindacati autonomi, le Confederazioni hanno avuto una reazione negativa. Poi, dopo l'intervento di Bernini, ad opporsi sono stati Anpcat e Licta, con la proclamazione degli scioperi nel verzaire delle mosse e contromosse ora

la mano è passato all'Arav che parla di «ricatto estivo nei confronti del paese» e critica i sindacati autonomi per la parte economica del contratto. L'azienda afferma che la propria proposta prevede «incrementi salariali a regime che vanno ben oltre il milione mensile, su una retribuzione media della categoria pari a circa 80 milioni annui e con un orario di lavoro tra i più bassi in Europa e nel mondo». Replica il presidente dell'Anpcat, Domenico Ercoli: «L'azienda non ha offerto più di 700 mila lire mensili. Noi chiediamo invece il 21-22 per cento di incremento rispetto alle retribuzioni attuali (che vanno da 53 a 62 milioni, oltre ad un premio di produzione annuo pari al 5 per cento dell'introito dell'azienda per ditta) van che corrisponde a una cifra che va da 2.700.000 per i livelli più bassi a 9.100.000 per i responsabili del centro di controllo».

## Saltata la «pax Bernini»

### Il 26 stop dei marittimi

ROMA. È durata lo spazio di un mattino la tregua sindacale faticosamente concordata nelle settimane scorse da Carlo Bernini. Ma fin dall'inizio era apparsa più liberatoria che fondata su solide basi. Prova e confermato tutte ieri prima l'agitazione dei controllori di volo, poche ore dopo, flash di agenzia hanno annunciato lo sciopero per il 26 del mese proclamato dai sindacati confederali e da quello autonomo dei marittimi.

Un pugno nello stomaco per il ministro che nelle ore precedenti l'annuncio aveva dichiarato: «Ho convocato i sindacati dei marittimi per domani (oggi per il lettore ndr) - e spero di risolvere la vertenza. Dobbiamo essere ottimisti. Tutte le vertenze si risolvono. Gli era stato poi chiesto avremo un agosto buono per il turismo e il cittadino che si sposta? «Dico di sì - rispon-

deva Bernini - se entro questo scorcio del mese riusciremo a risolvere queste vertenze». Alle 16,58 la nota unitaria di Cgil, Cisl, Uil e Fedemmar con la conferma della preannunciata agitazione di lotta. Nella nota i sindacati hanno precisato che oggi chiederanno al ministro «un deciso intervento per la napoletana di un negoziato "non stop" sul rinnovo del contratto della categoria».

«In particolare - prosegue la nota - si chiederà che le aziende dell'armamento abbandonino le posizioni assunte per la parte economica del contratto, posizioni che non assicurano neanche la copertura del potere d'acquisto dei salari reali dei marittimi. Si preannuncia inoltre - conclude la nota sindacale - che se lo stato della vertenza non subirà una consistente evoluzione, saranno decise nuove e più incisive azioni di lotta».

I servizi pubblici locali, urbani ed extraurbani, continuano ad accumulare debiti. Se non si interviene subito, si rischia la paralisi. Impietosa radiografia eseguita dal ministero dei Trasporti. Non si riesce neppure a spendere i fondi stanziati.

# Bus e metrò trasportano deficit: 5mila miliardi

I trasporti urbani ed extraurbani rischiano la paralisi. Le aziende che li gestiscono hanno raggiunto i 5.000 miliardi di deficit. Se il governo non prenderà provvedimenti per chiudere l'enorme falla, i mezzi pubblici potrebbero restare fermi. Radiografia dei trasporti: per i bus si ricavano 61 lire ogni 294 di costo, per le metrò il 33%, per le tranvie il 25%. I Comuni, senza fondi, allo sbaraglio.

**CLAUDIO NOTARI**

ROMA. Il deficit delle aziende di trasporto urbano ed extraurbano ha raggiunto i cinquemila miliardi. Se il disavanzo non viene coperto dallo Stato, c'è il rischio della paralisi dei servizi pubblici locali. È l'allarme lanciato dalla senatrice Giovanna Senesi, responsabile per il Pds del settore nella commissione Trasporti di Palazzo Madama. Mentre il governo riconosce pubblicamente l'esistenza di questo enorme

«buco» nei trasporti che potrebbe mandare a piedi milioni di cittadini specialmente nelle grandi aree urbane, è stata resa nota la radiografia del trasporto pubblico locale aggiornato, però, al 1988. Il documento è stato messo a punto dalla direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del ministero dei Trasporti.

«Dalla radiografia emergono altre indicazioni e raffronti. A fronte di 294 lire di costo per unità di traffico, le imprese che gestiscono servizi autobus in cassano 61 lire, con un rapporto di copertura, prodotto del traffico/costi pari al 21% circa. La situazione migliora per i servizi extraurbani di autobus (23%), per le tranvie (25%) e per le metrò (33%) mentre è decisamente bassa per le ferrovie in concessione (poco più del 9%).

Sono dati che fotografano una situazione fallimentare. Ne parliamo con la senatrice Giovanna Senesi. «Siamo a luglio '91 - dice - e la realtà, naturalmente è superata. Con l'enorme deficit raggiunto dalle aziende, ci si avvia alla paralisi. Abbiamo i casi clamorosi delle targhe alerme a Milano e a Napoli: soluzioni d'emergenza che i Comuni sono stati costretti ad adottare dinanzi al fallimento del governo che non riesce ad avere una politi-

ca sens. per il trasporto urbano». Qual è l'esempio? Se nel 1988 i contributi statali alle aziende di trasporto erano stati di 5.870 miliardi, nel 1991 sono stati appena 4.200, nonostante l'aggravamento della situazione, in presenza di cinquemila miliardi di deficit. «Da tre anni nella legge finanziaria - continua la senatrice Senesi - ci sono stati stanziamenti per lo sviluppo della rete metropolitana e il nostro paese, che sono rimasti sulla carta, per rivale fra i ministri dei Trasporti e delle Aree urbane. Nella finanziaria '91 sono stati previsti 2.300 miliardi. Ma si susseguono, finalmente, a spendere? Il provvedimento è all'esame della Camera dei deputati. Mi auguro che il contenzioso all'interno del governo venga superato e che si arrivi ad una legge prima delle vacanze estive. Altrimenti, con la nuova finanziaria ci sarà l'azzeramento

dei fondi. È sarebbe grave e pericoloso. Infatti, i 2.300 miliardi stanziati in conto-interesse potrebbero attivare 23.000 chilometri di metropolitana. Potrebbe essere la vera chiave di volta nel trasporto urbano nelle grandi città. Inoltre per tram e mezzi su gomma per quest'anno e per il '92 sono previsti appena 275 miliardi. Un'inezia, se si pensa che mille miliardi l'anno servono solo per ammodernare il parco autobus».

Il ministero dei Trasporti dice, senza mezzi termini che le spese correnti superano il 70% della spesa. «Il costo del personale - afferma la senatrice Senesi - non è un dato italiano ma europeo. Contestiamo che il trasporto urbano venga affrontato esclusivamente dal punto di vista del costo del personale. Il dato vero è che il governo, in questo settore fondamentale, ha almeno 10-15

anni di arretrato in investimenti dirottando di fatto la legge 151 (Fondo nazionale trasporti) ed ha lasciato che l'aumento di «mobilità» che pur c'è stato, venisse affrontato dai soli Comuni, nonostante i tagli dei bilanci ed il blocco della Cassa depositi e prestiti. Intanto, al Senato si sta discutendo la riforma del trasporto urbano. Dopo le analisi ministeriali che sono lo specchio di una realtà (anche se la situazione è peggiorata) ci si aspetta dal governo provvedimenti coraggiosi che invertano la tendenza all'aggravamento degli ultimi anni. «Per invertire rotta - conclude la parlamentare del Pds - occorre sciogliere il nodo del finanziamento delle aziende, non solo con la copertura del deficit ma incentivando forme societarie alternative, definendo un piano quinquennale di investimenti adeguato alle necessità».

Sarà approvato entro dicembre il decreto legislativo che consentirà l'annullamento gratuito da parte dei consumatori dei contratti sottoscritti di fuori degli esercizi commerciali. Scade a dicembre infatti, il termine ultimo per attuare la direttiva Cee che sancisce il «diritto al ripensamento» per chi effettua acquisti senza avere la possibilità di verificare la merce o se raggiunto da venditori in casa in ufficio o in luoghi di cura. Il decreto non scongiura la truffa ma consente al consumatore di avvalersi del diritto di rescindere il contratto entro una settimana dalla consegna della merce (tranne per i materiali come cassette audio video, dischi che possono essere duplicati). La precisazione è dell'associazione italiana difesa consumatori e ambiente per sollecitare lo Stato a promuovere una campagna informativa per difendere la nuova normativa.

**GIUSEPPE VITTORI**

## Modena, no al referendum per riportare il crocefisso nell'aula del Consiglio

MODENA. Non si farà il referendum per riportare nell'aula del Consiglio comunale di Modena il crocefisso che venne tolto nel 1946 dal primo sindaco della città dopo la liberazione, Alfio Corasson. La proposta avanzata da due consiglieri comunali della Dc è stata respinta ieri pomeriggio durante l'ultima seduta del consiglio comunale prima delle vacanze estive. I voti a favore sono stati cinque, quelli dei due proponenti, di due consiglieri socialisti e del rappresentante del movimento sociale, i no sono stati sette e gli astenuti 18. Quattro consiglieri Dc non hanno partecipato alla votazione. Nei giorni

scorsi la cura di Modena si era espressa a favore del ripristino del crocefisso nell'aula, consigliando però il ricorso ad un referendum e invitando i parroci a non prendere parte ad alcuna eventuale campagna pro o contro. La «battaglia del crocefisso» che durava da molti mesi ha avuto tappe singolari come la denuncia da parte dei due consiglieri Dc del sindaco Alfonso Rinaldi per appropriazione indebita di due infanti aveva riattribuito il crocefisso con chiavi e martello sul muro dell'aula e il primo cittadino successivamente lo aveva nuovamente staccato prendendolo in custodia.

La Corte costituzionale ha riconosciuto il diritto ad assentarsi per tre mesi.

# I papà adottivi avranno la «maternità»

**CARLA CHELO**

ROMA. Benvenuto papà baby sitter. La Corte Costituzionale, con una sentenza depositata ieri in cancelleria, tende una mano ai padri adottivi di bambini, rinunciando per qualche mese al lavoro per seguire più da vicino gli affari di casa.

L'Alta corte, nel giudicare il caso di un impiegato fiorentino che ha accolto il suo ricorso e dichiarato illegittimo il primo comma dell'articolo 7 della legge numero 903 del 9 dicembre 1977 nella parte in cui non consente al lavoratore, al quale è stato affidato un minore, l'astensione dal lavoro durante i primi tre mesi successivi all'effettivo ingresso del bam-

bi nella nuova famiglia in alternativa alla moglie lavoratrice. Da oggi i genitori di bambini adottivi hanno perciò una possibilità in più rispetto a quelli con soli figli naturali. A loro la legge consente di accordarsi liberamente per scegliere quale dei due genitori resterà a casa. Mentre il padre naturale può chiedere l'astensione obbligatoria dal lavoro solo se la madre è assente o gravemente malata. La sentenza scritta dal giudice costituzionale Ugo Spagnoli è stata salutata con entusiasmo dall'istituto di studi sulla paternità e dalla sottosegretaria alla sanità

Elena Mannucci. Già nel 1987 l'Alta corte aveva esteso le condizioni per la partecipazione del padre anche al primo periodo di vita del bambino («l'istituto dell'astensione obbligatoria dal lavoro, pur perseguendo nell'ipotesi di maternità naturale, il fine di tutelare la salute della donna nel periodo successivo al parto, considero e protegge anche il rapporto che in tale periodo si svolge tra madre e figlio e tanto non solo per ciò che attiene ai bisogni più propriamente biologici ma anche in riferimento alla esenzione di carattere relazionale ed affettivo». Questa volta la corte si spinge ancora più avanti e respinge l'argomentazione dell'ingente secondo

la quale «l'esperienza quotidiana dimostra incontestabilmente che, nel primo periodo di vita del figlio o nel primo periodo del suo ingresso in famiglia la persona più idonea e qualificata per accudire e guidarlo è la madre, non certamente il padre». Il diritto all'astensione obbligatoria spetta certamente alla lavoratrice affidataria e la funzione materna dell'affidatario è particolarmente importante, ma ciò non significa che tale funzione non possa e non debba essere svolta in piena integrazione con altrettanto incisiva presenza dell'affidatario.

Infine l'ultima considerazione riguarda direttamente le donne. Secondo la Corte Costituzionale la norma cancellata è in contrasto con l'articolo 37 che garantisce parità di trattamento tra uomini e donne, «in quanto imponendo solo alla donna di sacrificare le esigenze e gli interessi del suo lavoro per accudire il minore affidato». Collocata lo svolgimento della personalità della donna nella dimensione del lavoro in posizione subordinata rispetto alla considerazione che viene attribuita al lavoro dell'uomo.

Inglese francese, tedesco e spagnolo saranno insegnati nella scuola elementare dall'anno scolastico 1992-93. Lo ha stabilito per decreto, il ministro della pubblica istruzione, Riccardo Misasi, che dà, in tal modo, le disposizioni previste dalla legge di riforma degli ordinamenti della scuola elementare.

## Nelle elementari s'insegnerà la lingua straniera: tre ore a settimana dal '92

ROMA. Inglese francese, tedesco e spagnolo saranno insegnati nella scuola elementare dall'anno scolastico 1992-93. Lo ha stabilito per decreto, il ministro della pubblica istruzione, Riccardo Misasi, che dà, in tal modo, le disposizioni previste dalla legge di riforma degli ordinamenti della scuola elementare.

L'insegnamento della lingua straniera, la cui scelta sarà basata sulla disponibilità di insegnanti specializzati (8 mila di cui 2 mila laurea) sarà avviato in una prima fase nella terza classe per poi essere anticipato alla seconda.

Il decreto prevede tre ore settimanali di lezione per classe. Sono, infine, previsti corsi di formazione «per consentire il raggiungimento e lo sviluppo di un'adeguata competenza linguistica dell'insegnante elementare». Misasi ha sottolineato che «l'Italia è il primo grande paese a prevedere l'insegnamento della lingua straniera nella fascia di istruzione primaria primo passo verso il potenziamento dell'insegnamento linguistico in tutti i settori della scuola italiana».