

VERTENZE APERTE. Intervista a Paolo Brutti (Filt-Cgil): le ragioni dei nostri scioperi

# Trasporti, in vista un'estate bollente

## Anche la Filt contro Alitalia

Dopo i piloti, saranno ora nuovamente hostess, steward e personale di terra a scioperare? Schisano convoca per venerdì i sindacati, ma la situazione è pesante. «Se non riscrive il suo piano operativo, chiameremo i lavoratori alla lotta», dice Paolo Brutti segretario della Filt Cgil. I sindacati temono il ridimensionamento di Alitalia. Si annuncia un'estate bollente per i trasporti: «Cerchiamo di evitare i disagi modulando le vertenze aperte».



Paolo Brutti, segretario della Filt Cgil, con i sindacati all'aeroporto di Fiumicino; a destra Lorenzo Necci



**GILDO CAMPESATO**  
ROMA. Il documento sindacale firmato dalle federazioni dei trasporti di Cgil Cisl e Uil parlava chiaro: «Il piano operativo 95-96 non va. Non ne condividiamo né la filosofia, né le indicazioni concrete. Tradisce gli accordi dello scorso luglio. Dunque, non basta ritoccare quel progetto: va riscritto da capo». Roberto Schisano, amministratore delegato di Alitalia, si è girato per un bel po' tra le mani quella lettera di una decina di cartelle inviata dai sindacati confederali. E si è preoccupato. Ancora bollente la trattativa coi piloti, rischiano di riaccendersi altri fronti sul versante di hostess e steward e del personale di terra. Abbastanza per far temere l'ingovernabilità sindacale in Alitalia. Lasciata per un attimo la vertenza coi piloti, per ora incastata su un binario morto, Schisano ha così preso carta e penna ed ha scritto ai sindacati confederali: «Vediamoci venerdì alle 14». È l'inizio del dialogo? C'è da sperarlo: l'Alitalia non può reggere, col periodo estivo alle porte, ad una guerriglia sindacale scatenata contemporaneamente dalle molteplici componenti aziendali. Il momento è dei più delicati, come conferma Paolo Brutti, segretario generale della Filt Cgil.  
**Ma che succede con i piloti?**  
Succede che in oltre un anno non si è riusciti a chiudere la vertenza. Risultato? Inasprimento delle azioni di lotta ed incomprensibilità tra gli interlocutori. Entrambi commettendo un errore strategico. Alitalia perché chiede aumenti di produttività che esisteranno soltanto sulla carta; i piloti perché, convinti di fare resistenza in fase di gestione, accettano ma intendono farsi pagare profumatamente la cosiddetta produttività attesa. In anticipo, per sempre e senza raggiungerla mai.  
**Perché sarebbero solo cartacce gli aumenti di produttività?**  
Innanzitutto, perché se si utilizzano questi pilafiori avremo un'utilizzazione dei piloti al limite della sicurezza. Anche se poi, per fortuna, Alitalia non riuscirà a raggiungerli.  
**Perché mai?**  
Per disorganizzazione. Alitalia non chiede ai piloti maggior pro-

attività per aumentare le frequenze o volare più lontano, bensì per far fronte ai difetti della sua programmazione operativa.  
**Anche voi brandite l'ascia di guerra.**  
Non per soldi, ma per il piano che ci hanno presentato. Un piano sbagliato.  
**Perché?**  
Perché non prevede la ricapitalizzazione, terziarizza il gruppo, non rafforza rete ma anzi punta a trasformare Alitalia in una compagnia regionale. Una scelta suicida.  
**Veramente, Schisano sostiene il contrario.**  
Stiamo sul concreto. Alitalia non aumenta le linee internazionali né le frequenze. Pensano di avere sino a nove aeromobili in wet leasing, prima con l'Ansett ora con una compagnia irlandese. In questo modo copriranno il 60% del traffico internazionale.  
**È una soluzione provvisoria in attesa di un'alleanza internazionale di più lungo respiro.**  
Un provvisorio duraturo. Ho l'impressione che le alleanze internazionali vengano pensate come alleanze di federaggio, di trasporto dei passeggeri Alitalia su aeroporti di transito per dirottarli poi su altre compagnie. Con Continental può anche funzionare, ma se si espande il modello in Europa si rischia il collasso.  
**Parole pesanti.**  
Le richiede la situazione. Se Schisano non cambia radicalmente alcuni indirizzi fondamentali del suo piano, entra in rotta di collisione con le prospettive di salvezza della compagnia. Piuttosto che vedere Alitalia avviarsi verso un avvitamento senza ritorno, siamo pronti a chiamare i lavoratori alla mobilitazione. È quel che diremo venerdì a Schisano.  
**Non ci sono solo gli aerei vertenze sono in corso anche nelle ferrovie, tra gli autobus, i tram, nei traghetti. Avremo un'estate da trasporto selvaggio?**  
La situazione si è appesantita perché molte vertenze si sono trascinate ben al di là di quanto ci si potesse ragionevolmente attendere. Si pensi, ad esempio, al trasporto locale: tre anni e mezzo per fare il contratto e poi altri sei mesi per

avere un provvedimento di legge sulla previdenza che ancora stasera (ieri, ndr) non è definita. È chiaro che le cose si inaspriscono e in questa situazione il governo trova difficoltà a piazzare il colpo risolutivo. Ci sono molti tentativi ma i tavoli non si chiudono.  
**Coi macchinisti non c'erano «trascinamenti» in corso.**  
Non il capisco. In novembre Comu e Sma hanno firmato un contratto in cui accettavano una determinata classificazione degli inquadramenti. Sono d'accordo che non è giusta, ma è stato il livello di compromesso indispensabile per chiudere il contratto. Non si può rimettere in discussione la classificazione di categoria senza rinunciare all'intero contratto. Mi pare che scioperino un po' a vuoto.  
**A vuoto no, nel trasporto pubblico stiamo assistendo alla moltiplicazione delle vertenze.**  
In una situazione di questo tipo si apre una specie di fibrillazione collettiva e molte realtà sindacali altrimenti insignificanti cercano di inserirsi nel gioco. C'è una specie di processo imitativo a cascata. Pericolosissimo, perché nel trasporto anche piccole realtà riescono a determinare grandi disagi agli utenti. Dovremmo fare delle scelte prioritarie. E Alitalia lo è, secondo me. Se anche le altre organizzazioni sindacali saranno d'accordo, qual'ora si apra il fronte di lotta dovremmo cercare di graduare le altre vertenze così da evitare affollamenti dell'iniziativa di sciopero.

## Riforma delle pensioni

### Oggi il ddl alla Camera

### I sindacati preparano la consultazione sull'intesa

ROMA. Inizia oggi pomeriggio, con gli interventi del presidente del Consiglio, del ministro del Lavoro e del sottosegretario Cardia, l'esame alla Camera del disegno di legge di riforma delle pensioni. Relatore sarà il leghista Marco Sartori, presidente della commissione Lavoro di Montecitorio, il cui ufficio di presidenza ha deciso ieri un calendario stringente per l'esame della legge: la riforma dovrà essere pronta per l'aula entro il 30 giugno, quindi la commissione concluderà la discussione generale con le repliche del Governo il 30 maggio, mentre il termine per la presentazione degli emendamenti è stato fissato al 5 giugno.  
Intanto i sindacati si preparano alla consultazione che si svolgerà tra lavoratori e pensionati dal 30 maggio al primo giugno. Un «sì» o un «no» all'intesa sulla riforma della previdenza che potrà essere espresso anche dai disoccupati. Per esercitare il voto ciascuno dovrà esibire un documento di riconoscimento e, per chi lavora, una busta paga; per chi è disoccupato, il cartellino che attesta l'iscrizione al collocamento; per chi è pensionato, il libretto della pensione.  
**Le urne saranno dislocate nelle varie sedi decentrate del sindacato, nelle Camere del Lavoro, in tutti i luoghi di lavoro privati e pubblici e nelle sedi dei patronati. Saranno anche allestiti seggi mobili per permettere il voto a quei lavoratori che svolgono attività «itineranti» (per esempio nei cantieri).**  
Proseguono poi, in questi giorni, le assemblee informative: clima favorevole tra lunedì e martedì, fa sapere la Cgil, all'Atac di Roma, all'Eni di Gela, al Nuovo Pignone e all'ospedale Careggi di Firenze e, ancora, tra i bancari di Palermo, a Perugia tra i dipendenti delle industrie dolciarie. Resta duro, invece, il «no» delle fabbriche bresciane: 300 assemblee fatte, 30mila lavoratori e lavoratrici coinvolti e, dice il segretario della Fiom bresciana Maurizio Zipponi, un clima di «profonda delusione tra i lavoratori».

## Alta velocità Fs, 1.500 miliardi in arrivo dalla Bei

DAL NOSTRO INVIATO  
RAUL WITTEBERG

NAPOLI. Le Ferrovie stanno trattando con la Banca europea degli investimenti un mutuo ventennale a tasso agevolato «per parecchie migliaia di miliardi destinati al finanziamento dell'Alta velocità. L'annuncio è dell'amministratore delegato della Fs-Spa, Lorenzo Necci, l'occasione è un convegno a Napoli dedicato alle iniziative per lo sviluppo del trasporto ferroviario nel mezzogiorno grazie ai supertreni che arriveranno fino a Battipaglia. Necci non si è voluto sbilanciare di tanto, ma poi si è saputo che per ora si stanno negoziando con la Bei 1.200-1.500 miliardi per la tratta Roma-Napoli, ovvero un terzo del finanziamento previsto (4.500 miliardi) oltre il capitale di rischio. Insomma, nel campo delle infrastrutture per il Sud lo sforzo è notevole. Necci garantisce che fra cinque-sei anni per andare da Reggio Calabria a Roma in treno ci vorranno 4 ore e mezzo invece delle attuali sette, da Bari a Roma 3 ore e 40 minuti anziché cinque. A Napoli, con investimenti per 1.100 miliardi ci saranno 170 km linea Fs per il trasporto metropolitano con una capacità di 280.000 passeggeri al giorno. Il sindaco del capoluogo partenopeo Antonio Bassolino parla di progetti del Comune che prevedono - con l'integrazione tra Fs e ferrovie concesse - un treno metropolitano ogni quattro minuti da Salerno a Villa Literno (il sistema «Napoli-pass»).

60% da banche private, 40% delle Fs quindi pubblico - di 1.000 miliardi giungerà a 2.000 per attirare i 28.000 miliardi d'investimenti necessari alla costruzione della Napoli-Milano-Torino. Troppo esigua la quota di capitale di rischio, dice il ministro, «non è ancora puntualmente definita»: siamo sotto al 10%, «contro la prassi internazionale che si orienta sul 30%». Caravale non nega il «fatto positivo» d'aver attirato capitali privati, ma spera che il modello possa essere «migliorato». Lorenzo Necci sorride: «Il capitale di rischio è già tanto, tutti sanno quanto è difficile trovarlo; noi pensiamo di aver fatto un po' di più lo si farà; tutto si può fare meglio, il peggio sarebbe non far nulla»: gli economisti dicono che se non facciamo l'Alta Velocità perdiamo il 5% del Pil, e invece quel 5% lo guadagniamo se facciamo l'Alta Velocità.  
E Monorchio invitava i privati ad investire di più nelle opere pubbliche («Non siamo in Germania, dove lo Stato può caricarsi di 700.000 miliardi per sollevare l'economia dell'Est») misurandosi con il sistema delle concessioni. Ma il vicepresidente della Confindustria Carlo Calieri suggerisce di rivedere proprio il sistema delle concessioni, operando in maniera tale che «la prima scelta non spetti alle aziende pubbliche, a loro la polpa e l'osso al mercato».  
La Ragioneria è «perplesso» sul modello Tav. «Garanzie statali troppo elevate» in quel coprire per intero gli oneri per interessi sui finanziamenti raccolti dai privati (che oltretutto sono banche e quindi beneficiarie degli interessi medesimi, n.d.r.). Per fortuna però - riconosce Monorchio - ci sono state alcune modifiche che «hanno avvicinato lo schema della Tav a quello del projet financing». Le erogazioni statali sono finanziamenti remunerati. «Scompare» la responsabilità diretta degli interessi in capo alle Fs, mentre la garanzia dello Stato interviene in ultima istanza se il progetto dovesse andare a gambe all'aria.



Lorenzo Necci, amministratore delegato della Fs-Spa

**«Privati, fatevi sotto»**  
Nella manifestazione non sono mancati spunti polemici. Realizzare una struttura ferroviaria a livello europeo è una esigenza «ineludibile», e per questo l'Alta Velocità assume una «importanza fondamentale», diceva il ministro dei Trasporti Giovanni Caravale nel lodare le iniziative ferroviarie per il Sud; ma dal punto di vista finanziario il progetto delle linee superelevate non è abbastanza soddisfacente perché i privati sono troppo garantiti, e lo Stato è troppo esposto. Nella requisitoria si aggiungeva il Ragioniere dello Stato Andrea Monorchio per osservare che lo schema societario della Tav - la Spa costituita da Fs e un pool di banche che deve realizzare e gestire le linee superelevate - pur rappresentando il primo caso di grande opera pubblica che non viene eseguita a totale carico dello Stato, non può neppure definirsi quel vero «project financing» a cui si dovrebbe mirare.  
Sotto accusa è la struttura finanziaria della Tav. Il capitale -

**Tempi stretti**  
Necci sull'Alta Velocità cerca di andare oltre i cavilli: «Siamo pronti a partire, parliamo degli effetti sulla mobilità nei grandi centri urbani con il riutilizzo delle reti esistenti». E l'amministratore delegato della Fintecna (Iri), Renato Cassaro annuncia che, superata la fase di rodaggio, l'Iri è impegnata a concludere i lavori che le sono stati assegnati prima dei tempi previsti.

La politica dei piccoli passi ci ha sempre portato lontano.

Lontano o vicino, dovunque ci sia bisogno di aiuto. Nel Piemonte alluvionato, in Indonesia, nel Rwanda delle guerre civili: l'anticipo dell'otto per mille del '91 (il resto lo stiamo ancora aspettando) è arrivato molto lontano. E in tutto questo, non abbiamo trattenuto neanche una lira per noi. Perché l'Unione delle Chiese Cristiane Avventiste del 7° giorno si mantiene da sola, con le decime e le offerte dei propri fedeli. Destinategli l'otto per mille dell'Irpef: avrete la sicurezza che servirà ad aiutare solo chi ha veramente bisogno. In Italia e in tutto il mondo, senza distinzione di razza, colore, sesso o religione. Quando si affida qualcosa a qualcuno, non fa piacere che venga utilizzato bene?

Per ulteriori informazioni consultare la pagina 377 di Televideo RAI

UNIONE ITALIANA CHIESE CRISTIANE AVVENTISTE DEL 7° GIORNO

L'8 PER MILLE AGLI AVVENTISTI. Tanto, con poco.

Lungotevere Michelangelo, 7. 00192 Roma. 167.865167