

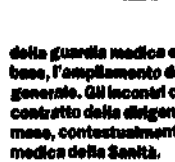
EMERGENZA TRASPORTI.

Il governo vuole «migliorare» la legge sugli scioperi nei servizi pubblici. No di sindacati e Confindustria

Venerdì 23 e lunedì 26 medici in agitazione per il nuovo contratto

I sindacati dei medici, Federazione Funzione pubblica Cgil, Uil, Fila Medici e Cuni Anapac, Cui Medici, hanno confermato gli scioperi della categoria a sostegno del rinnovo contrattuale. Venerdì 23 si asterranno i medici dipendenti (ospedali e Usl), gli specialisti ed i medici della medicina dei servizi.

Lunedì 26 toccherà invece ai medici omeopati, medici e pediatra di base terranno chiusi gli studi per l'intera giornata ed assicureranno solo le visite domiciliari urgenti. In agitazione anche le guardie mediche che però non si asterranno dal lavoro. In particolare i sindacati chiedono la conclusione della trattativa entro la fine di luglio, il recupero delle risorse finanziarie, con decorrenza dal 1996, del differenziale fra tassi programmati di inflazione e tassi reali degli anni '94 e '95, l'approvazione della nuova regolamentazione della guardia medica e dell'accesso alla medicina di base, l'ampiamiento dei ospedali per la medicina generale. Gli incontri con l'Anas per il rinnovo del contratto della dirigenza medica riprenderanno a fine mese, contestualmente a quelli per la dirigenza non medica della Sanità.



I banchi di accettazione affollati dai passeggeri per lo sciopero dei piloti del giorno scorso

Cgil, Cisl, Uil a Dini: il governo non ceda

I piloti non mollano «Il 23 niente voli»

RAUL WITTEBERG

ROMA Il presidente del Consiglio Lamberto Dini da New York si dice disposto ad incontrare «Aquila selvaggia» ma i sindacati confederali di categoria lo avvisano «Non torni da Halifax con il contratto dei piloti nella valigia». Per dire che la questione piloti è all'interno di una vertenza ben più ampia che si trascina dallo scorso luglio e che riguarda le prospettive della compagnia di bandiera. Insomma niente accordi separati per i piloti anche se le loro posizioni sull'Alitalia coincidono in gran parte con quelle dei confederali, con l'aggiunta però del loro contratto di lavoro.

Venerdì non si vola

Una conferenza stampa di Fil-Cgil-Fil-Cisl-Ultrasporti ai quali si è aggiunta l'autonoma Anpav (assistenti di volo) per riaffermare l'attualità di una vertenza che sembrava oscurata dalle vicende che hanno indotto il governo a sospendere tutti gli scioperi di questa settimana nel settore dei trasporti. Il che però non ha impedito ai piloti Anpac e Appl - dopo un ennesimo vano incontro con Alitalia nelle sede dell'Intersind - di confermare lo sciopero di venerdì prossimo 23 giugno. «È stato proclamato nel pieno rispetto della legge 146 (quella che regola le agitazioni nei servizi pubblici n.d.r.) - dice il presidente Anpac Giovanni Erba - non ci sono le condizioni per revocarlo». Dismessa la reazione di Intersind e Alitalia la conferma dello sciopero dicono è «di estrema gravità» e «finalizzato a vanificare la possibilità di proseguire il confronto. Ignorano l'ordinanza del governo anche i sindacati autonomi Sanga e Sulta che chiamano i loro aderenti a fermarsi durante la medesima giornata. I confederali invece avevano sospeso il blocco degli aeroporti previsto per ieri dalle 14.30 alle 16.30. Ed esaurita la settimana in cui gli scioperi sono vietati ricomincia il calvario perché Fil-Cgil-Uil e Anpav hanno confermato lo sciopero di 24 ore del trasporto aereo per il prossimo lunedì 26 giugno.

In arrivo una legge congela-scioperi

Il ministro Caravale: niente proteste durante le trattative

Gli scioperi nel settore pubblico? «Soltanto dopo la conclusione di una trattativa. Ma durante» il ministro dei Trasporti Giovanni Caravale ha annunciato in una parentesi dei lavori del Consiglio dei Ministri che il governo Dini sta preparando un disegno di legge per scongiurare iniziative sindacali che danno del Paese «l'immagine di un paese in gravi difficoltà». E allora il governo (Caravale il ministro del Lavoro Tiziano Treu in sintonia con il presidente Dini) pensa di introdurre «procedure di raffreddamento» nell'attuale legge (la n. 146) che regola l'astensione dal lavoro nei servizi pubblici essenziali. Caravale non ha dato

molta dettagli sull'iniziativa già abbozzata in un'intervista al nostro giornale di domenica scorsa né sui tempi. Ha ribadito invece che la proposta riguarda complessivamente il settore dei pubblici impieghi e che nasce dalla situazione provocata dallo sciopero dei piloti. E le prime reazioni non si sono fatte attendere. Per il segretario della Funzione Pubblica Cgil Paolo Neruzzi l'idea di «andare oltre la legge» semplicemente «non sta né in cielo né in terra». È assurdo per il comportamento illegittimo di una categoria «cum laude» altre. Che semmai come nel caso dei dipendenti pubblici hanno rinnovato tre contratti nazionali

in modo assolutamente tranquillo nel rispetto del codice di autoregolamentazione e in quello della legge. Da manforte al sindacalista, insolutamente il giudizio del direttore generale di Confindustria Innocenzo Cipolletta. «Personalmente - afferma - ho sempre pensato che le leggi fanno più guai degli obiettivi magari buoni che si propongono e trovo che le coscienze degli individui e la loro capacità di autoregolarsi siano strumenti molto più validi. Se piloti e insegnanti - ha proseguito - si dessero una forma di regolazione autonoma - credo che forme di protesta forse più blande ma sicuramente più responsabili sarebbero più com-

prese dal Paese e dalla gente che sarebbe più al fianco delle rivendicazioni». «Come Confindustria e sindacati - conclude Cipolletta - abbiamo affrontato anche con forti momenti di tensione ma in un clima relativamente pacato che mi auguro si trascinesse anche al sistema dei servizi pubblici. Invece l'Assoutenti - mentre il Movimento Democratico propone di evitare qualsiasi sciopero nei trasporti nei mesi di luglio e agosto (salvo per «gravissimi motivi di difesa costituzionale o di sicurezza pubblica») chiedendo al governo di utilizzare un decreto legge

A proposito di ordinanze per il segretario della Fil-Cgil Paolo Bruti è accettabile rispondere «a un atto illecito come quello dei piloti in una lotta» ma non sconfinare in un altro atto illecito - quale sarebbe il prolungamento del divieto - e cioè «quello di fatto il diritto di sciopero nei trasporti». Da parte loro le segreterie confederali Cgil, Cisl, Uil valutano il provvedimento governativo «un atto utile ma eccezionale» motivato da «una oggettiva situazione di emergenza» con conseguenze sulla collettività che debbono essere prontamente considerate. I vertici confederali entrano nel gioco per coordinare le future azioni attente alla «salva guardia dei servizi indispensabili».

LUSSEMBURGO «È in gioco il destino dell'Alitalia. Ma la nostra compagnia di bandiera è in condizione di rimettersi a funzionare ben salda sui suoi piedi. È questo il parere del ministro dei Trasporti Giovanni Caravale che anche venendo da Lussemburgo ha continuato a seguire la vertenza con grande attenzione. Precisando che «vanno risolte positivamente ed insieme le questioni contrattuali e quelle normative in prospettiva del rilancio dell'azienda». Caravale ha infatti ribadito che l'In ha confermato di essere disponibile alla ricapitalizzazione ma solo in presenza di una situazione di risanamento altrimenti si rischierebbe lo scontro con la commissione europea. Ma la vertenza dei piloti sta appesantendo anche in altri territori. E rischia di coinvolgere tutti i servizi pubblici.

Signor ministro, il governo è intervenuto con l'ordinanza di differimento degli scioperi dei piloti Alitalia, ora pensa a modificare la legge Cispiegli. Il governo è intervenuto perché la situazione era diventata esplosiva. Era necessario dare un segnale dell'esistenza dello Stato di diritto e della capacità di governo. Adesso lavoriamo a integrare e migliorare la legge. Pensiamo a procedure che impediscano che le trattative si svolgano sotto la spada di Damocle di uno sciopero proclamato e devastante per l'effetto annuncio. Lo sciopero deve rimanere solo una delle possibilità alla conclusione di una trattativa non l'atto preliminare con cui si inizia una vertenza. Perché i diritti degli utenti vanno tutelati così come il diritto costituzionale dello sciopero. La legge 146 va applicata ma anche migliorata.

Cosa intende per procedure di raffreddamento? Vorrebbe dire che le trattative non si svolgono in pendenza di uno sciopero dichiarato. Si tratta tra le parti con l'intervento della mediazione o l'arbitrato di organismi designati. Poi si vede come va a finire senza che nel frattempo sia dichiarato uno sciopero. Questa è l'idea. L'obiettivo forse un sogno. Come volete procedere? Con quali strumenti? Si tratta per esempio di ampliare il ruolo della Commissione di garanzia Ampliandone i poteri pre-cisando. Che giudizio si è fatto del sindacato corporativo? Le spinte corporative esistono sono sempre esistite. Si tratta di ricomporre in un quadro generale di politica economica. E c'è an-



Giovanni Caravale

che l'importanza del ruolo delle confederazioni sindacali con le quali siamo stati in stretto contatto. L'ordinanza firmata sabato sera è stata presa dopo attente consultazioni e adesso stiamo cercando di avere un incontro allargato su tutta la politica dei trasporti. Come pensate di ricomporre la vertenza Alitalia? Una delle condizioni del risanamento è la pace sociale all'interno dell'azienda. L'Alitalia si sta sforzando di assicurare alla controparte garanzie sul non smembramento che significa una volontà di chiudere il più rapidamente possibile i contratti di affitto con personale di bordo e di avviare contemporaneamente i corsi di addestramento di piloti italiani i dettagli appartengono poi alla trattativa tra le parti. Ritiene compatibili le richieste dei piloti con le esigenze di risanamento? Uno dei problemi della vertenza è rappresentata dagli aumenti salariali. Su questo terreno con il ministro Treu procediamo di pari passo a braccetto. Avevamo formulato una proposta che collegava gli aumenti salariali agli aumenti di produttività registrata e mi sembra che ci sia la possibilità di farla passare. Ottimista o pessimista? Né l'uno né l'altro. Le difficoltà esistono e si possono superare se non vi sono pregiudizi negativi dalle parti. I negoziatori devono guardarsi nel profondo degli occhi e devono sapere che è in gioco il destino dell'Alitalia. La sua capacità di sopravvivere in un mondo caratterizzato dalla piena liberalizzazione.

Per il ministro Caravale, il governo è intervenuto con l'ordinanza di differimento degli scioperi dei piloti Alitalia, ora pensa a modificare la legge Cispiegli. Il governo è intervenuto perché la situazione era diventata esplosiva. Era necessario dare un segnale dell'esistenza dello Stato di diritto e della capacità di governo. Adesso lavoriamo a integrare e migliorare la legge. Pensiamo a procedure che impediscano che le trattative si svolgano sotto la spada di Damocle di uno sciopero proclamato e devastante per l'effetto annuncio. Lo sciopero deve rimanere solo una delle possibilità alla conclusione di una trattativa non l'atto preliminare con cui si inizia una vertenza. Perché i diritti degli utenti vanno tutelati così come il diritto costituzionale dello sciopero. La legge 146 va applicata ma anche migliorata.

Dopo le ordinanze Treu-Caravale revocate tutte le azioni di protesta, traghetti regolari. I sindacalisti però spiegano che...

Ma il «diktat» del governo non piace a nessuno

ROMA Dice il sindacalista Cgil Paolo Covella di Bari. «Per forza di cose l'atto del governo appare come un colpo alla libertà di sciopero. Lo dico a malincuore e a malincuore subisco. Dini ha dovuto intervenire perché si era arrivati alla emergenza. Ma è anche vero che decisioni di questo genere possono offrire il destro a chi ha tentazioni antidemocratiche. Questo rischio esiste». Non c'è solo la rabbia dei ribelli dei sindacati «minoranti e corporativi» che per usar le parole di Lamberto Dini «avanzano troppe pretese». L'ordinanza blocca scioperi «almeno per i traghetti (con l'unico eccezione dell'«Espresso Venezia») in partenza da Ancona per Durazzo rimasto ieri sera in porto per uno sciopero del personale aderente alla «Federmar» - in tutta Italia è spuntata ma ovunque i sindacati sciano entusiasti la ciondolo da un malinteso diffuso. E senza che nessuno assemblee di protesta si svolgessero, accese si rapre-

no interrogativi antichi sui diritti dovuti di chi lavora e su quelli di chi invece governa. I peccatori e i giusti. Eraldo Riccobello è il segretario della Fil-Cgil nel comprensorio di Civitavecchia zona calcidissima. Racconta «Abbiamo sospeso lo sciopero dei portuali in programma nelle prossime ore. C'è stata un'assemblea e devo dire che l'atmosfera è tranquilla anche perché appare chiaro a tutti che questa ordinanza non è stata decisa a ritmo di noi ma contro i piloti. Il problema è che a causa dei peccatori i giusti pagano. Qui le vertenze aperte sono tante. C'è il caso di un mare la questione dei traghetti. E in effetti c'era il rischio che ogni organizzazione andasse per proprio conto a scivolare una lanciata delle proprie iniziative. Però, perché? L'ordinanza può impedire tutti su una strada difficile. La legge 146 di fatto già limita il diritto di sciopero. Se poi ci si mette anche il governo il risultato è che si pe-

nalizza chi ha sempre rispettato le regole. Se deve dire in due parole come mi sento ecco qui sono critico e indispettito». Dalla Puglia - altra regione di porti - il segretario della Fil-Cgil Paolo Covella racconta «Quello che accade oggi è il frutto di una cattiva gestione della legge 146-Croci». «La 146 è stata ed è una legge buona, opportuna. È nata per regolare i conflitti e per evitare che gli utenti venissero presi in ostaggio durante le vertenze. Ma non si è profilata la commissione del garante e anche di difficile interpretazione. In questi anni ora la si è aggirata ora si è forzata. C'è di fronte alle proteste dei piloti ha dimostrato di essere inadeguata. Così è venuta l'ordinanza. Be' fin qui niente non posso dire che il governo abbia fatto bene. Possibile che un ministro che ha fatto di necessità virtù dopo aver dimenticato poi anni il settore dei piloti e in seguito quello dei trasporti? È un'ora

F inutile che Caravale si taccia dietro ad affermazioni come «non mi si vede in Tv perché non sono presenzialista». La verità è che lui non l'ha capito di essere diventato ministro. E oggi succede che nella ristrutturazione delle Fs e la struttura aziendale è il signor Vaccaro ad avere tutto in mano. Lo stesso succede all'Alitalia. E il governo? Dove? Che cosa fa? Ma avanti come il solito quando ormai è scoppiato l'emergenza. Con un atto che tra l'altro è rischioso. Rischioso «si perché anche se questo è un governo democratico si sa che molte forze politiche a destra hanno una grande voglia di rimpicciarsi il diritto di sciopero. Non vorrebbero questa ordinanza. E non vogliono la strada che ci ha portato. I burocrati non ne hanno l'esperienza di scioperi ugualmente. Nessuno sciopero in sé non è un male. Ma se per lo stesso motivo non si può fare il bene pubblico e il governo

«Una marea...» Vincenzo Tinopoli segretario della Cgil Trasporti in Campania. «Così penso? Che si tratta di un provvedimento inusitato. Ma accaduto in momenti di simile prima. È vero che gli scioperi erano una marea e vero anche che ci sono corporazioni che si muovono in modo inarrestabile. Però insomma sono prelesse. Un po' di malumore c'è anche se noi questa vicenda l'abbiamo vissuta di riflesso perché le iniziazioni saltate non erano propriamente nostre». Da Trieste Angelo D'Adamo, anch'egli segretario regionale Fil-Cgil, dice che era in programma lo sciopero ma è stato sospeso senza grandi traumi. «Non c'è un clima di ribellione. Forse dipende dal fatto che in alcuni casi l'agitazione non è scaturita da un consenso eccezionale. Però personalmente non vedo di bene inocchio questo intervento. Ma come. Proprio con un governo tecnico passa un'ordinanza che le-

«Coordinarsi si deve» E Gianfranco Santucci segretario Fil da Ancona spiega «L'ordinanza viene rispettata ed è stata accolta con tranquillità. Personalmente l'approvo anche se a malincuore. Non si possono proclamare cento scioperi tutti insieme. Ma non si dia la colpa alla 146. Il problema invece è allargare il coordinamento che di fatto ora esiste a livello confederale mentre gli altri sindacati decidono per proprio conto agitazioni che poi si vanno appropinquando. I confederali e gli altri dovrebbero sentirsi e coordinarsi. O qualcuno dovrebbe imporre loro di farlo».

Per i confederali le questioni di un'azienda con 4 mila miliardi di debiti e 6 mila di fatturato non può esaurirsi nel contratto piloti. La vertenza all'esterno di una serie di attività - non solo il trasporto in affitto all'Ansett - come il servizio prenotazioni e il centro informativi che andrebbe all'Ibr, fa minuire i dipendenti. Giuseppe Surrenti della Fil e Sandro Degni della Uil ritengono che l'arrivo dei soldi pubblici (ricapitalizzazione) deve essere «contemporaneo al risanamento. Ma via l'Alitalia sia l'inter-sindacato prima risanata per ricapitalizzata».