



Il ministro invoca un accordo di concertazione per il settore. Malgrado la tregua la Fisast annuncia una raffica di agitazioni

Niente scioperi per le ferie

Burlando: pace sociale sicura fino a settembre

ROMA. Tregua estiva per gli scioperi nei trasporti. Lo ha ieri annunciato il ministro Claudio Burlando, che ha convocato un'apposita conferenza stampa per fare il punto sulle astensioni dal lavoro per i prossimi mesi. «Le cose si mettono bene - ha rassicurato - tutti gli scioperi nei settori dei trasporti sono stati sospesi o revocati». «È realistico pensare - ha aggiunto - che questa pace sociale duri fino a settembre». «Sono stati raggiunti accordi - ha poi spiegato - con i vari sindacati che avevano proclamato scioperi negli aeroporti, nelle ferrovie e nei traghetti; i dipendenti del ministero che lavorano negli aeroporti hanno revocato la protesta dopo che la commissione trasporti della Camera ha dato parere favorevole al nuovo presidente dell'Enac, avviando così la transizione verso un nuovo modello di ente. Con i dipendenti degli aeroporti abbiamo inviato a Palazzo Chigi il provvedimento sull'holding che sarà discusso dal Consiglio dei ministri a settembre e questo ha soddisfatto i lavoratori». Sul fronte sempre caldo dei capistazione, è stato raggiunto un accordo sulla socializzazione delle Fs che ha reso possibile una moratoria degli scioperi sino alla fine di settembre. Insomma, sembra definitivamente al tramonto la stagione delle partenze per le vacanze con in agguato lo sciopero dell'ultima ora di treni, traghetti e aerei.

«Oggi - commenta Burlando - tutti si rendono conto come una conflittualità esasperata e frammentata non aiuti la competitività». Per questo, spiega, si è trovata una certa disponibilità a cercare di completare con ordine un processo di transizione dal monopolio al mercato in un clima più di collaborazione e di concertazione che non di conflittualità. «È una dimostrazione - ha chiosato - di questo basti pensare che in pochi giorni sono stati revocati tutti gli scioperi in programma». Il ministro non ha voluto però fermarsi solo alla contingenza. Ha fatto presente che è ora di arrivare ad un nuovo assetto generale delle relazioni nel settore, raggiungendo un accordo analogo a quello raggiunto nell'industria il 23 luglio del 1993. «Non possiamo continuare ad affrontare - ha detto con forza - questo stillicidio di scioperi: noi faremo il possibile per informare l'opinione pubblica anche con un apposito Internet che partirà a settembre per informare il pubblico su tutti gli scioperi nazionali, ma vogliamo arrivare ad un accordo generale che intendiamo raggiungere entro settembre, magari al tavolo quadrangolare governo-imprese-sindacati-enti locali». «D'altronde - ha sottolineato - il settore è al centro di grandi processi di liberalizzazione che vanno governati cercando un punto di equilibrio tra liberalizzazione, flessibilità e garanzie».



Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando

Monteforte/Ansa

A rovinare il clima di serenità, è giunta la notizia della raffica di scioperi per agosto annunciata dalla Fisast. Appena annunciata la tregua estiva nei trasporti, la Fisast-Cisas ha proclamato un nuovo e nutrito pacchetto di scioperi per treni e traghetti. Il sindacato autonomo ha indetto, infatti, un'agitazione di 144 ore a partire dalle ore 00.01 del 4 agosto fino alle ore 24 del 9 agosto e ulteriori 120 ore a partire dalle

ore 00.01 del 21 agosto alle ore 24 del 25 agosto. A incrociare le braccia sarà il personale navigante Fs e marittimi dei turni particolari. Inoltre, è stato proclamato uno sciopero dei ferrovieri del personale di bordo e in particolare dei capitreni di 48 ore, dalle ore 21 del 4 agosto alle 21 del 6, e di 48 ore, dalle ore 21 del 21 agosto alle 21 del 23 agosto. Per il segretario generale della Fit-Cgil, tornando alle parole di

Burlando, Guido Abbadessa - «al di là della beffa, è un chiaro segnale che l'intero settore dei trasporti ha bisogno urgentemente di regole generali in tema di rappresentanza sindacale e modalità di proclamazione dello sciopero». «Occorre - ha aggiunto - trovare un accordo a tavolo delle regole perché i problemi del settore non si risolvono lavorando sull'emergenza».

N.C.

IN PRIMO PIANO

Malpensa, Kinnock torna alla carica «Cambiare progetto»

ROMA. Il Commissario europeo ai Trasporti Neil Kinnock insiste: Bruxelles si prepara ad emettere una decisione negativa su Malpensa in assenza di modifiche alla distribuzione del traffico aereo o di miglioramenti delle infrastrutture di collegamento fra Milano ed il nuovo scalo. Nel corso di una conferenza stampa, Kinnock ha detto ieri di aver istruito il suo staff «a sostenere una decisione negativa» nel caso non ci siano variazioni sui due punti rilevanti del contenzioso con il governo italiano. Kinnock ha allo stesso tempo ripetuto di «essere il primo a volere fermamente il successo di Malpensa»: «Un'apertura affrettata e non bene organizzata - ha aggiunto - impedirebbe all'aeroporto di Malpensa di avere l'ottima reputazione che tutti gli auguriamo». Dunque, un no ancora non definitivo. «Non voglio rinfoculare uno scontro a colpi di titoli riducendo così le possibilità di risolvere il problema» ha detto scherzando il commissario Ue nel corso di una conferenza stampa - e ribadisce di non avere neppure lontanamente l'intenzione di sabotare il successo di Malpensa. E chi mi accusa di questo non è onesto». Dopo aver ricordato che a suo

avviso che il polverone sollevato intorno alla vicenda «ha ben poco a che vedere con Malpensa e molto invece con il dibattito in Italia sulla distribuzione del traffico aereo», Kinnock ha ribadito che «Malpensa 2000 è un progetto prioritario». Non c'è nessuna intenzione di interferire negli affari interni dell'Italia, sottolinea Kinnock, ma «la decisione di lasciare Alitalia a Linate e spostare gli altri a Malpensa con difficoltà per i passeggeri ha creato malumori, e noi siamo dovuti intervenire». Perciò «ho chiesto alle autorità italiane di graduare il trasferimento a Malpensa a titolo transitorio fino al 2000», quando le infrastrutture previste dovrebbero essere regimate. E per il ministro dei Trasporti Claudio Burlando, al momento non è programmato alcun incontro tra il governo italiano e Kinnock. Burlando ha ribadito che l'apertura il 25 ottobre di Malpensa non è in discussione e che, «se sarà necessario i colloqui tecnici lasceranno il posto a quelli politici» per eventuali aggiustamenti sulla partenza del nuovo scalo milanese. Per il momento, tra Italia e Bruxelles, sono in corso contatti «quotidiani e costanti» tra gli uffici.

Il Wwf: «Un'opera non necessaria, meglio potenziare l'esistente»

Fs, sul terzo valico per Genova è guerra con gli ambientalisti

Via libera dai Trasporti e dall'Ambiente

GENOVA. Persa l'Alta Velocità, deragliata sui tavoli del Ministro dell'Ambiente, Genova avrà comunque il terzo valico, ambientalisti permettendo. Entro il 30 settembre dovrà essere redatta un'ipotesi definitiva che accenti tutti da presentare alla conferenza dei servizi. Il Governo, che finanzia il foro appenninico, giudica l'opera «prioritaria» per il sistema dei trasporti in Italia. E questa la decisione scaturita da un'incontro tra gli amministratori locali e il Ministro dei trasporti Claudio Burlando, Ronchi d'Accordo. «Sul terzo valico - ha chiarito Burlando - siamo tutti d'accordo, dobbiamo definire come farlo». Incassato il no al superterzo senza drammi (il progetto era accantonato da un anno), ora si punta ad un'ipotesi più leggera condivisibile da parte di tutti e finanziariamente sostenibile. «Entro la fine di settembre - spiega il vicepresidente della Regione Liguria, Graziano Mazzarello, - dovrà essere presentata un'indicazione unanime di tracciato. Non è detto che questo comprenda la galleria Flavia. Lo vedremo dopo il confronto con gli altri enti». Il primo incontro tecnico è previsto mercoledì prossimo e poi si ricomincerà a lavorare subito dopo Ferragosto.

gosto per avere ad un'intesa sul valico. Quindi si dovrà attendere la valutazione d'impatto ambientale. Il nodo riguarda l'utilizzazione o meno di quel valico disegnato dal progetto dell'Alta Velocità, ora bocciato, e in fase di realizzazione con i trefori dei cantieri pilota aperti a Voltaggio, Fraconalto e Paveto che sono costati tra 30 e 40 miliardi dei 130 previsti. «La nostra proposta - spiega Mazzarello - è quella di utilizzare il tracciato della galleria Flavia, quindi utilizzando soldi che sono già stati spesi, collegandola alle attuali linee di valico e facendo degli interventi nel nodo genovese». Ma gli ambientalisti sono contrari alla galleria Flavia: «Sarebbe intollerabile: le procedure, le normative e i parere tecnici vanno rispettati», afferma Stefano Lenzi del Wwf. In una conferenza stampa tenuta ieri mattina Wwf, Federazione dei lavoratori dei trasporti uniti e comitati della Valpolvera sono andati oltre, rincarando la dose: «Non riteniamo necessario un ulteriore valico su Genova». Cosa propongono gli ambientalisti? Di puntare sui valichi esistenti potenziando quello dei Giovi, raddoppiando la Voltri-Ovada-Alessandria, la Pontre-

mole, la Rivalta Scrivia-Tortona e la Savona-San Giuseppe di Cairo. Opere che garantirebbero il passaggio di 500-600 treni giornalieri e il trasporto dai 5 ai 7 milioni di container. Inoltre rivendicano lo scioglimento della società per l'Alta Velocità, l'abbandono dell'ipotesi galleria Flavia e il ripristino dei luoghi. Il terzo valico per la pianura padana, se arriverà in porto (è il caso di dire), sarà a disposizione dello scalo marittimo di Genova. Sono i dati produttivi a confermare questa ipotesi. Il porto genovese, infatti, sta andando a gonfie vele e con oltre 22 mila addetti si colloca già oggi al ventottesimo posto nelle classifica nazionale delle principali aziende. Secondo le previsioni tecniche dell'Autorità portuale nel 2005 le banchine non riusciranno più a smaltire il numero di treni carichi delle merci sbarcate o imbarcate. Se nel '97 dal porto sono partiti e arrivati mediamente 31 convogli al giorno, nel 2001 la movimentazione prevista è di 92 treni (44 a Sampierdarena e 48 a Voltri) rispetto ad una capacità di portata di 95 treni in entrata e uscita.

Marco Ferrari



ROMA. Riusciranno le Camere a scongiurare il fermo generalizzato dell'autotrasporto italiano nella prima settimana d'agosto, come minacciato dai sindacati del settore, Una, Uniras e Movimento cooperativo? Il Senato ha ieri fatto la sua parte, approvando, nel convertire in legge un decreto per la proroga dei termini della dichiarazione dei redditi, un emendamento, presentato dal relatore, sen. Massimo Bonavita, Ds, che va incontro alle esigenze degli autotrasportatori. Riguarda il pagamento dell'Iva nel settore merci dell'autotrasporto. Ora tocca alla Camera. Per scongiurare il blocco dei Tir proprio in una delle settimane calde per il turismo, occorre che il provvedimento sia varato a Montecitorio prima della chiusura del Parlamento per la pausa estiva (31 luglio). Bisogna tenere presente che il decreto scade il 12 agosto, a Camere chiuse.

Nella stessa seduta, il Senato ha convertito in legge un altro decreto che riguarda gli autotrasportatori. Vediamo di capire di che cosa trattano entrambi i provvedimenti. Con la norma sull'Iva, la misura sulle modalità e i tempi di esigibilità dell'imposta comporterà una semplificazione contabile ed eviterà anticipazioni di imposte su corrispettivi non incassati. «Si può stimare - secondo Bonavita - in circa 5.000 miliardi il danno che la categoria avrebbe subito se questo emendamento non fosse stato approvato». Era la concreta risposta che gli autotrasportatori attendevano con evidente impazienza, come dimostrano le manifestazioni minacciate da più giorni ed ieri formalizzate con il documento congiunto delle asso-

Il decreto autotrasporto passa in Senato

Corsa contro il tempo in Parlamento per evitare il blocco dei Tir

versione del decreto ha manifestato il sottosegretario ai Lavori pubblici, Pino Soriero. Ha parlato di «importante provvedimento» che permette di ompiangere subito fondi che altrimenti sarebbero rimasti inutilizzati. «Fondi-aggiunge-chenon solo possono dare sollievo alla categoria, ma anche determinare un nuovo rapporto tra il Comitato centrale per l'albo e le rappresentanze delle categorie».

Nedo Canetti

in teoria, occuparsi dei problemi proposti dai bambini e dai ragazzi di Ostia e di tutte le Ostie che sorgono ai margini delle grandi città italiane?

È davvero possibile ed accettabile che il servizio sociale di una intera circoscrizione abbia a Roma organici non superiori alle due o alle quattro persone? È davvero possibile ed accettabile che un assistente sociale sia tenuto, a Roma (a Napoli, a Palermo ed a Bari), a seguire da solo 300 pratiche relative a minori in difficoltà oltre a quelle che riguardano gli anziani, gli immigrati, il sussidio di povertà e le vaccinazioni?

Naturalmente collegato a questo, il secondo interrogativo è ancora più semplice. Mentre tanto si parla di sviluppo e di svolte necessarie all'azione di governo in Italia o in Europa, perché, mi chiedo, quella di cui non si parla mai è la carenza paurosa di personale

Dalla Prima

Quei lavori davvero utili

che dovrebbe occuparsi di questi problemi?

La parola d'ordine quando si parla di spese sociali è di servizi alla persona, da Maastricht in poi, è il taglio delle spese. Spendere di più si dovrebbe, invece, per dare lavoro: soprattutto ai giovani. Quello che non si propone, mai, è un discorso centrato sull'idea semplice per cui c'è bisogno di un numero importante di operatori qualificati da utilizzare in lavori che siano «davvero socialmente utili».

Un piano articolato nel settore proprio dei servizi sociali e dell'assistenza all'età evolutiva può dare insieme lavoro a 8-10.000 persone a tutela psicologica e sociale alle centinaia di migliaia di bambini, di ragazzi e di giovani i cui diritti vengono calpestati ogni giorno come è accaduto a Simeone di cui solo oggi ascoltiamo la tragica testimonianza.

Il terzo interrogativo è di ordine ideologico anche se, si dice, le ideologie non sono più di moda.

Proposto ai verdi ed agli ambientalisti, chiede se non c'è bisogno di maggiore coerenza fra le preoccupazioni rivolte alle piante, ai cani o ai gatti abbandonati e quelle, a mio avviso non sufficientemente sottolineate, relative ai cuccioli di uo-

[Luigi Cancrini]

T.E.P. - AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI - PARMA -					
Ai sensi dell'art. 6 della legge 25/2/1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi allo Stato Patrimoniale e al Conto Economico degli anni 1996 (penultimo bilancio approvato) e 1997 (ultimo bilancio approvato) secondo gli schemi di cui al D. Min. Tesoro 26/4/1995.					
SITUAZIONE PATRIMONIALE (valori in milioni di lire)					
ATTIVITÀ	1997	1996	PASSIVITÀ E NETTO	1997	1996
B) Immobilizzazioni			A) Patrimonio netto		
I - Immobilizzazioni immateriali	2.600	1.479	I Capitale di dotazione	76.217	8.930
II - Immobilizzazioni materiali	82.763	25.485	IV Fondo di riserva	0	0
III - Immobilizzazioni finanziarie	1.554	100	VII Altre riserve	17.887	12.521
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	86.917	27.064	IX Utile dell'esercizio	634	735
C) Attivo circolante			TOTALE PATRIMONIO NETTO	94.738	22.186
I - Rimanenze	2.502	2.348			
II - Crediti	57.606	37.515	B) Fondi per rischi e oneri	24.317	22.207
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0	C) Trattamento fine rapporto lavoro subordinato	18.732	20.530
IV - Disponibilità liquide	23.199	32.272	D) Debiti	23.690	23.554
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	83.307	72.135	E) Ratei e risconti	8.747	10.722
D) Ratei e risconti	0	0	TOTALE PASSIVITÀ	170.224	99.199
TOTALE ATTIVITÀ	170.224	99.199			
CONTO ECONOMICO (valori in milioni di lire)					
CONTO ECONOMICO					
A) Valore della produzione	70.086	68.089			
B) Costi della produzione	71.058	68.893			
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	-972	-804			
C) Proventi e oneri finanziari	69	166			
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0			
E) Proventi e oneri straordinari	1.537	1.373			
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	634	735			
23 UTILE DI ESERCIZIO (PARCHEGGIO)	634	735			
Il Presidente: Giancarlo Tirelli					