

◆ *Il ministro ha lanciato invano un appello per la revoca dello sciopero iniziato ieri sera. Ma la precettazione non è scattata*

◆ *I macchinisti e i capistazione protestano contro i licenziamenti e contestano l'orario e la divisione delle Fs in tre aree*

◆ *Secondo i sindacati al di fuori delle fasce tutelate potrebbe restare fermo l'80 per cento dei convogli in calendario*

IN  
PRIMO  
PIANO

## Treni, gli autonomi sfidano Treu

### Trasporti nel caos oggi per l'agitazione indetta da Comu e Ucs

RAUL WITTENBERG

ROMA Oggi difficilmente si viaggia in treno. I capistazione dell'Ucs e i macchinisti del Comu hanno respinto l'appello a rinunciare allo sciopero che aveva loro rivolto il ministro dei Trasporti Treu, il quale peraltro non ritenuto di provvedere con la precettazione. Così questa mattina al ministero dei Trasporti si apre solennemente il tavolo delle regole, la cui urgenza sarà sottolineata dal fatto che proprio in quel preciso momento il paese sarà paralizzato da due sindacati in un certo senso minoritari.

Lo sciopero è scattato ieri alle 21, e finirà questa sera alla stessa ora. Ci sono tutte le condizioni affinché riesca, anche a prescindere dalle motivazioni. Pochi ca-

pistazione possono bloccare partenze o transiti, molti macchinisti si riconoscono nel Comu. Le Fs hanno ricordato che saranno garantiti i treni a lunga percorrenza previsti dalla Commissione e quelli già in viaggio all'inizio della protesta. Saranno garantiti i treni a massima utenza pendolare (nelle fasce orarie tra le 6.00 e le 9.00 e tra le 18.00 e le 21.00 di domani) e alcuni Eurostar Italia.

Secondo Comu e Ucs, al di fuori delle fasce tutelate potrebbe restare fermo oltre l'80% dei treni in calendario. Comu e Ucs ricol-

dano che la protesta è stata decisa contro le norme sull'orario di lavoro del nuovo contratto, i licenziamenti e la divisione in tre aree delle Fs.

Nel suo appello Treu aveva sottolineato la concomitanza dell'avvio «del tavolo delle regole», ritenendo «di dover reimpostare i rapporti tra tutti in modo nuovo», «l'appello è al senso di responsabilità di tutti per la revoca degli scioperi come segno generale di buona volontà». Per Treu «se le organizzazioni degli scioperanti non rispondono ad un appello del genere si assumono una grande responsabilità: io credo - afferma - che l'opinione pubblica in questi ultimi tempi stia duramente reagendo a questa gragnuola di scioperi. Non si può continuare così. L'appello va alla responsabilità, se non venisse ac-

colto - conclude Treu - si interverrà in sede legislativa e sanzionatoria».

Ma le due organizzazioni hanno appunto ignorato l'appello. «Il ministro ha sbagliato indiriz-

zo - a detto il coordinatore del Comu Savio Galvani - l'invito non ci riguarda. Treu giri la sua sollecitazione a quelli che non hanno mosso un dito per affrontare i problemi, a partire dalle ferrovie per arrivare ai sindacati confederali». Anche il leader dell'Ucs, Mario Montanari è deciso a non recedere. Anzi, in caso di precettazione, ha minacciato di bloccare anche i treni garantiti per servizi minimi ai pendolari dalla legge 146.



Il segretario generale della Cisl Sergio D'Antoni (Monteforte/Ansa)

## «Sanzioni? Propaganda»

### D'Antoni torna e attacca Cofferati e governo

ROMA Sergio D'Antoni torna al lavoro dopo una settimana di forzato riposo seguita al malore da stress. Torna e pur premettendo di essere in fase «buonista» e per questo meno polemico, attacca il Governo e Sergio Cofferati. Accusa il primo di «genericismo» oramai imperdonabile dopo i 15 giorni di rispettosa attesa, e il secondo di lanciare proposte «propagandistiche, fantasmagoriche, incomprensibili». A proposito delle sanzioni per gli scioperi nei servizi pubblici di cui aveva parlato il segretario della

Cgil la settimana scorsa, il leader Cisl ribatte: «Francamente non l'ho capita. È invece arrivato il momento di ripartire all'errore che si fece nel '90 quando venne approvata la legge sugli scioperi. La strada da seguire non è quella delle sanzioni, ma quella della conciliazione obbligatoria che deve sfociare in una decisione vincolante di un arbitro». L'arbitro, per il segretario della Cisl dovrebbe essere l'attuale Garante sul diritto di sciopero nei servizi pubblici: «La legge 146 è una buona legge - ha aggiunto - Non

si tratta di sanzionare il conflitto, ma di prevenirlo, come si fa nel privato». Niente più scioperi, dunque? «No, restano utili quelli per i rinnovi contrattuali, per le ristrutturazioni, lì dove è in gioco il posto di lavoro. Cosa si dovrebbe fare altrimenti venerdì quando scioperano gli aeroportuali di Cgil, Cisl e Uil che attendono da un anno il rinnovo del contratto? Li deportiamo? L'arbitro deve essere utilizzato nelle proteste per le interpretazioni dei contratti. Su queste si basano l'80% delle agitazioni».

Dagli scioperi al Patto sociale. Il primo sotto accusa in questo caso è il Governo, reo di «genericismo». «Lo scambio di idee con Bassolino è stato utile, ma ora bisogna entrare nel merito». E D'Antoni nel merito c'entra. Utilizzando le parole del ministro delle Finanze tedesco, Oskar Lafontaine sulla necessità di un patto europeo contro la corsa al ribasso dei salari, dice: «Il contratto nazionale sarà sempre più soppiantato da un contratto europeo. Per questo ribadisco la necessità di dare più peso al secon-

do livello contrattuale, aziendale o territoriale». Il segretario della Cisl ha poi affrontato l'argomento convenienze: «meno pressione fiscale, ma soltanto per le aree depresse»: la riforma del costo del lavoro: «bene lo 0,82 di riduzione, ma bisogna programmare una riduzione pluriennale»; la legge sulla rappresentanza: «interferisce col Patto sociale e con gli scioperi». Insomma, D'Antoni è tornato. Il «buonismo» antistress è già dimenticato.

Fe.Al.

ROMA Un miglior viatico per il tavolo delle regole sui rapporti sindacali nei Trasporti non poteva esserci. Il fatto che si apra oggi con i treni nel caos per lo sciopero di macchinisti e capistazione, conferisce all'iniziativa di Treu una risonanza che il suo predecessore Burlando non ha potuto avere. E dire che si parte proprio dalle mosse di Burlando, dai lavori sospesi a luglio per le ferie.

Saranno fra tutti in trentotto, a presentarsi all'appuntamento sulle regole avendo all'ordine del giorno anche il piano nazionale della logistica (l'integrazione fra le varie modalità di trasporto). Capitolo rimasto aperto, anche quello dell'Authority. Al mattino tocca prima alle cinque confederazioni (Cgil Cisl Uil Ugl Cisa) e poi a venti organizzazioni dei datori di lavoro, dalla Confindustria alla Federtrasporti. Nel pomeriggio si presenta la schiera dei sindacati autonomi: soltanto 13, da quello dei piloti Anpac a quello dei ferrovieri Fisast Cisas. Relativamente pochi, perché l'esercito dei sindacati di base (Rdb) ha deciso di farsi rappresentare dalla Cnu-Transporti, registrata a settembre dal notaio.

La Cgil si presenta con una sua proposta: riformare la contrattazione accorpando gli attuali 58 contratti e inserendo procedure di raffreddamento, anticipare la legge sulla rappresentanza, ampliare le franchigie (divieto di sciopero) anche con un calendario annuo per i ponti festivi, sciopero solo dopo le trattative e sanzioni affidate ad un soggetto terzo come la Commissione di garanzia. Il segre-

tario confederale Walter Cerfeda spiega che «occorre rimettere mano alle regole che abbiamo già discusso con i ministri Caravale, prima, e Burlando, poi, e dalle quali Treu dovrebbe partire». Secondo Cerfeda, «si deve sciopere solo dopo una trattativa, mai prima», anche perché molte sigle scioperano solo per aver titolo a trattare. Ma per il leader di An Gianfranco Fini gli interventi di Sergio Cofferati sugli scioperi vanno «in direzione tutta contraria» agli interessi dei lavoratori perché il segretario della Cgil è completamente «schiacciato su posizioni filogovernative».

Secondo Cisl e Uil per eliminare il problema scioperi la soluzione c'è, ed è lapalissiana: fare gli accordi senza perdere tempo. I confederali hanno in vista uno sciopero negli aeroporti, ma Claudio Claudiani della Fit Cisl ritiene che l'importante è «trovare la strada per un accordo». Anche Sandro Degni, segretario della Uil, è convinto che «gli scioperi si fanno perché non si trovano gli accordi».

Sull'Authority che dovrebbe sovraintendere sui Trasporti, a luglio il discorso era rimasto alla sua enunciazione. Due gli elementi da definire: investire l'attuale Commissione di garanzia, come essa stia ha proposto, o istituire un'altra Authority; e i poteri che dovrebbe esercitare. Dall'arbitro sul merito delle vertenze, come vorrebbe la Cisl, alla facoltà di ordinare la precettazione, fino al potere sanzionatorio con misure più pesanti di quelle attuali, come aveva proposto Cofferati.

R.W.

# NASCE FIORINO LUPO

## IL NUOVO RECORD DI FIORINO

Fiorino, il veicolo commerciale più amato della sua categoria, oggi è ancora più nuovo, a partire dal prezzo: Fiorino Lupu a 17.720.000\* lire.

Una versione carica di grinta, che aggiunge ai record di Fiorino nuove dotazioni per essere ancora più funzionale, come il voiletto di serie anche per i trasporti più ingombranti, la paratia divisoria e la fascia paracolpi. E oggi, Fiorino Lupu vi invita a conoscerlo

con un'eccezionale iniziativa: fino al 31 dicembre potete scegliere un finanziamento fino a 15 milioni a tasso zero (valido su tutta la gamma), oppure una valutazione minima di 3 milioni per il vostro usato che vale zero. Oppure una supervisione per l'usato che vale di più. Fiorino Lupu. Si apre la caccia alla nuova specie del trasporto leggero.



FINO AL 31 DICEMBRE

Finanziamento fino a 15 MILIONI in 30 mesi a tasso zero SU TUTTA LA GAMMA FIORINO

3 MILIONI di supervisione minima DELL'USATO CHE VALE ZERO

\*Iva e Messa in strada escluse.

**FIAT** **VEICOLI COMMERCIALI FIAT. L'ITALIA CHE LAVORA.** **FIAT**

Modello Fiorino Lupu. Importo da finanziare: L. 15.000.000. Durata: 30 mesi. N. rate: 28 da L. 535.715 (scadenza prima rata: 90 gg.). Spese di gestione pratica: L. 250.000+bolli. T.A.E.G.: 1,24%.

