02ECO06A0201 ZALLCALL 11 22:35:30 01/01/99

Petrolio, l'Irak esporterà 300 miloni di barili in sei mesi ma per il calo dei prezzi guadagnerà meno del previsto

L'Irak, nei sei mesi che costituiscono la quinta fase dell'accordo «petrolio per cibo» siglato con le Nazioni Unite, ha in programma di esportare più di 300 milioni di barili di petrolio. Dal 26 novembre scorso, giorno d'avvio della quinta fase dell'accordo, l'Irak sta esportando una media di 1,8 milioni di barili di petrolio al giorno. Lo ha detto Saddam al-Hassan, presidente della Organizzazione di Stato per la vendita del petrolio. Secondo quanto dichiarato da Hassan comunque l'Irak riuscirà a vendere petrolio solo per un valore di 3 miliardi di dollari, rispetto ai 5,2 miliardi consentiti dall'accordo, a causa del calo del prezzo del greggio e del ritardo nell'arrivo dei pezzi di ricambio per gli impianti danneggiati.

L'Antitrust italiana assolve McDonald's: «Non fa una pubblicità ingannevole»

L'Antitrust «assolve» la McDonald's dall'accusa di pubblicità ingannevole lanciata dal senatore verde Athos De Luca, secondo il quale la distribuzione nei locali della catena di un opuscolo dal titolo «Linee guida per una sana alimentazione» con apposto il logo McDonald's, ma realizzato dall'Istituto Nazionale per la Nutrizione, poteva trarre in inganno gli avventori. Secondo l'Antitrust la presenza sulla copertina del logotipo di McDonald's e dell'affermazione «Questa iniziativa di educazione alimentare è stata realizzata con il contributo della McDonald's» non disorientano i destinatari circa i contenuti e le finalità dell'iniziativa, limitandosi a segnalare, senza possibilità di equivoco, il ruolo di sponsor della McDonald's nella realizzazione dell'opuscolo.

LAVORO

€conomia

MERCATI

RISPARMIO

Ferrovie, si spacca il fronte degli autonomi

Treu convoca il Comu per il 7 gennaio. I macchinisti trattano per firmare

SILVIA BIONDI

ROMA La pace sindacale nei trasporti dovrà anche aspettare il Duemila, ma il '99 si apre all'insegna di grandi cambiamenti tra gli autonomi. Ucs e Comu stanno prendendo strade diverse e il 7 gennaio sarà il giorno in cui le due sigle ribelli segneranno reciprocamente le distanze. L'Ucs (capistazione) si ritroverà insieme agli sindacatini minori per discutere iniziative comuni contro l'azienda e il Governo. Quello stesso giorno il Comu (macchinisti) sarà ricevuto dal ministro ai trasporti Tiziano Treu. Convocati con l'intento di trovare quell'intesa sul patto delle regole che non si è raggiunta al tavolo collettivo. Da una parte l'Ucs che ha proclamato uno sciopero di otto ore (dalle 10 alle 18) per il 12 gennaio perché si è sentito offeso da alcune dichiarazioni di Treu, dall'altra il Comu che ha tutta l'intenzione di firmare in zona Cesarini l'accordo già siglato dai sindacati confederali.

I macchinisti autonomi chiedono un supplemento d'indagine su alcune questioni fondamentali, dall'interpretazione del bacino d'utenza per la proclamazione degli scioperi alla chiarezza sulle norme che li regolamentano, per finire con la possibilità di introdurre strumenti anche sostitutivi degli scioperi e sanzioni per le aziende che non rispettano gli accordi sottoscritti. Non è una rivisitazione del patto appena siglato, ma un approfondimento interpretativo che serve non solo agli autonomi. Le Ferrovie, per esempio, sostengono che la rarefazione (cioé l'impossibilità di proclamare uno sciopero prima che siano passati almeno 10 giorni da un'astensione) è rimasta nell'ambiguità interpretativa. Si parla di settore e di bacino d'utenza e le Fs si pongono il problema se il settore sia quello genericamente inteso dei trasporti oppure no. Per capirsi: se il 10 gennaio scioperano gli assistenti di volo, può un sindacato ferroviario proclamare un proprio sciopero prima del 30 gennaio? «Certo che può - replica Guido Abbadessa, segretario della Filt-Cgil -. È chiaro che per settore si intede Ferrovie, trasporto aereo, trasporto marittimo e così via. Più dubbia, invece, l'interpretazione sul bacino d'utenza». Ed è questo uno dei punti che interessa molto il Comu: se la Rsu di Casalecchio sul Reno fa uno sciopero di due ore per una questione locale, impedisce per 20 giorni la proclamazione di un'astensione nazionale?

Ma la vera svolta è che il Comu vuole trovare l'accordo. Se firma, l'era dello sciopero selvaggio nelle Ferrovie si avvicina al capolinea. E, contemporaneamente, arriva la garanzia che il patto può funzionare. Non essendo una legge ma un accordo tra le parti, il suo successo dipende dalla volontà delle parti di rispettarlo. Finché a firmarlo sono solo i confederali la sua consistenza è limitata. Se tra i firmatari arriva anche il Comu, spaccando così il fronte degli autonomi e isolando l'Ucs, il patto diventa importante. «Funzionerà comunque - spiega Abbadessa - perché tra i suoi vincoli c'è l'impossibilità per le aziende di chiamare ai tavoli della contrattazione i sindacati che non hanno firmato». In altre parole, se il Comu vuole difendere i suoi macchinisti ha bisogno di contrattare. Lo sciopero per lo sciopero lascia solo la busta paga più leggera. Anche se, su questo, si inserisce l'atteggiamento dell'azienda. Le Fs finiscono sempre con l'avere un occhio di riguardo per gli autonomi. Subito dopo la firma del patto Treu, sono state le prime a dire che ai tavoli negoziali devono sedersi tutti. «Il tavolo delle regole è una cosa - spiegano dalla direzione generale -. Il tavolo sulla divisionalizzazione, che è aperto dal '97, è ovviamente altra cosa». Ma sull'ovvietà ha qualcosa da ridire la Cgil. «Il patto Treu parla chiaro e le Fs devono rispettarlo - commenta Abbadessa -. Contratta solo chi sottoscrive l'accordo sulle regole».

ABBADESSA (FILT-CGIL)
«Il patto funziona perché vincola le aziende a tenere fuori dai negoziati chi non lo firma»

La stazione di Milano in un giorno di sciopero e sotto una manifestazione dei tassisti a Roma Antonio Calanni/Ap

I CAPISTAZIONE

Ma l'Ucs sciopera contro il ministro

ROMA Il ministro Treu li ha definiti, in un'intervista al Corriere alla Sera, irriducibili da marginalizzare. E loro, i ribelli dell'Ucs, ringraziano per l'aggettivo ma si sentono mortalmente offesi per la marginalizzazione. Tanto offesi da piazzare uno sciopero di otto ore per il 12 gennaio. «È uno sciopero politico - spiega il leader dei capistazione irriducibili, Mario Montanari - e torniamo indietro solo se il ministro ritratta quella frase. Treu non può permettersi di dire quelle cose, proprio lui che viene da un partito di minoranza non può pensare di ghettizzare un sindacato di minoranza». Quindi sciopero, il primo con il patto delle regole in vigore. E, come dice Montanari, nella riunione del 7 gennaio saranno valutate «altre iniziative unitarie di protesta insieme alle sigle che fanno parte della confederazione nazionale del sindacalismo di base dei trasporti». Tra l'altro il 10 gennaio, e per 24 ore, sciopera il personale ferroviario degli autonomi Fisast-Cisas imbarcato sui traghetti. Le Ferrovie fanno già sapere che lo sciopero dell'Ucs si annuncia come illegittimo sotto due punti di vista: non ha una piattaforma sindacale e non garantisce i treni a lunga percorrenza.

L'Ucs si sta preparando al braccio di ferro con azienda e Governo, anche perché rischia di rimanere isolato se il Comu firma il patto Treu sulle regole. «Isolati? Se dobbiamo stare in un gruppo che manda il diritto alla rovina, se il Comu si rimangia le cose che ha detto e non è affidabile, allora è meglio stare soli - sbotta Montanari -. Tanto alla fine dovranno venirci incontro, dovranno tirarci dentro per farci smettere di scioperare. Firmare per sedersi subito al tavolo vuol dire non contare più niente. Una volta che hai firmato, contano solo Cgil, Cisl e Uil». Quanto al Comu che firma, l'Ucs è lapidaria: «Ci credo, tra i vincoli del patto Treu c'è anche quello che se non sottoscrivi l'accordo perdi i diritti sindacali. E non tutti hanno la possibilità di avere gente che fa sindacato volontariamente».

Si.Bi.

Mario De Renzis/Ansa

L'INTERVISTA

Moretti (macchinisti): «Cambiamo le norme»

ROMA Lo avevano stabilito al coordinamento del 29 dicembre: se il ministro ci chiama, si tratta. Treu ha chiamato per il 7 gennaio. Ed ora che l'Ucs si mette a fare anche gli scioperi politici, il Comu (macchinisti autonomi) ha tutta la voglia di trovare una via d'uscita. Giulio Moretti, leader del sindacato, non fa che ripetere che non si fanno scioperi contro il patto e che quando si arriva alla contrattazione il problema di essere presenti c'è. Soprattutto per un sindacato che rappresenta la maggioranza dei macchinisti, con i suoi 6.900 iscritti su 13.000 addetti sindacalizzati. Un sindacato autonomo che comunque ha dodici anni di storia e 1.200 iscritti nelle Ferrovie concesse.

Moretti, lei spera di poter aggiungere la firma del Comu a quella dei confederali sul patto Treu?

«Spero in questa possibilità. Il ministro conosce benissimo le nostre esigenze».

Perché, se non vi siete trovati d'accordo al tavolo collettivo, pensate che ora sia possibile?

«Treu ha voluto imbullonare quell'accordo sul trasporto aereo. Ma ci sono molte cose che sono rimaste da vedere. A partire dalla rarefazione. Io capisco che nel settore aereo ci siano molte aziende, molti contratti e molti scioperi e che siano prevalentemente locali eppure blocchino il servizio nazionale. Ma in Ferrovia non è così».

Cosa cambia? Ci sono scioperi per compartimenti che impediscono il transito nazionale.

«Non sempre e non esattamente. Il bacino d'utenza va chiarito, perché ci sono scioperi locali che non incidono sul traffico nazionale. Abbiamo fatto tre sedute in presa diretta con Treu su questo argomento e il suo concetto non ci convince. Non può impedirmi di proclamare uno sciopero nazionale perché sta scioperando la Rsu di Chiusi».

Voi cosa proponete?

«Di rivedere le norme sugli scioperi. Nell'accordo del '92 tra sindacati e azienda stabilimmo i servizi minimi garantiti. Si tratta di 1.500 treni nelle fascie orarie 6-19 e 18-21. Il problema è che la Commissione di garanzia ha voluto aggiungere la sua proposta ed ha inserito i treni a lunga percorrenza, tre per ogni senso di marcia per ognuna delle principali direttrici. Poi c'è il problema dei treni che sono già partiti e che devono arrivare a destinazione. Il risultato è che non c'è mai un momento in cui il traffico si ferma, per cui bisogna sempre presidiare la rete».

E questo favorisce chi, come l'Ucs, chiamato a presidiare fa sciopero pur riscuotendo la giornata...

«Certo, non c'è chiarezza tra chi sciopera e chi no. Tra l'altro i treni a lunga percorrenza non ci sono quasi più. Se il problema è garantire un certo numero di Eurostar, possiamo stabilire fasce più lunghe che consentano il transito di un tot numero di Pendolini».

Risolti questi problemi, il patto può andare bene?

«No, c'è il problema del referendum obbligatorio per gli accordi, che potrebbe essere considerato una forma sostitutiva di sciopero e che non è previsto. E poi mancano le sanzioni per le aziende: anche loro devono pagare se non rispettano un accordo sottoscritto».

Si.Bi.

REGOLE PIÙ CHIARE
«Ci vogliono sanzioni anche per le aziende che non rispettano gli accordi»

E a Roma torna bus selvaggio

Stop il 15. I taxisti tornano sul sentiero di guerra

FELICIA MASOCCO

ROMA È andata bene fintanto che è durata, ma la tregua nei trasporti pubblici romani ha i giorni contati. Si ricomincia con gli scioperi. Le pendenze, le vertenze irrisolte di autoferrotranvieri e tassisti, non sono state digerite con le lenticchie e il cotechino e sono pronte a tornar su con tutto il loro carico di conflittualità. Finora l'unica data certa è quella del 15 gennaio, giorno scelto dalla Confederazione nazionale lavoratori (Cnl) per fermare autobus urbani ed extraurbani, tramvie e metropolitane di Atac e Cotral. Si tratta di uno sciopero già fissato per il 15 dicembre scorso e poi differito per ordine del prefetto. Dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 alla fine del servizio, i mezzi resteranno nei depositi contro gli accordi firmati l'estate scorsa dall'Atac-Cotral con i sindacati confederali e per ribadire la necessità di «avviare un confronto tra le parti per verificare le condizioni per comporre la vertenza».

Non c'è invece alcun programma preciso, ma l'intenzione di tornare a dare imminente battaglia è decisa per i tassisti di tutte le sigle sindacali (Cna esclusa), «seimila padri di famiglia nel caos pronti ad invadere Roma», sintetizza i leader dell'Ait e di tutta la protesta Carlo Bologna.

La pax sociale a Roma capitale del Giubileo (ammesso che si faccia) è lontana. La moratoria per tutto il Duemila degli scioperi nei servizi pubblici essenziali è un'ipotesi al momento, la realtà è un'altra e c'è anche il rischio che venga forzata dalle sigle minori dissidenti dai contratti e dalle delibere che potrebbero inasprire la conflittualità per non arrivare alla chiusura delle vertenze (condizione necessaria per «siglare» la pace) a mani vuote.

È ancora presto per dire fin dove si spingeranno *Spartacus* Bologna e i suoi e se i romani saranno di nuovo ostaggi come a novembre, quando furono dodici i giorni di sciopero con cortei in piazza e un «assalto» al Campidoglio. Un lungo braccio di ferro che tenne in scacco la città fino alla tormentata approvazione della delibera sulla liberalizzazione (parziale) da parte del consiglio comunale.

Si ricomincia da lì, i tassisti non hanno mai abbandonato l'idea di poter trattare e lo stesso Carlo Bologna si dice disposto a discutere su tutto, «ma le cose devono cambiare».

L'«inutilità» della liberalizzazione si leggerebbe in faccia ai tanti tassisti fermi ai parcheggi in attesa di chiamate: il lavoro non c'è, i lavoratori sarebbero sul lastrico, in difficoltà a pagare i contributi previdenziali e le rate dell'acquisto delle auto. Questo sostengono i tassisti, di essere già troppi, nonostante gli utenti conoscano bene il disagio delle attese al telefono per avere un'auto che in alcune fasce orarie se arriva ha già il tassametro ben oltre la tariffa di partenza.

Trasporti locali, ultima chance di Treu alle regioni in ritardo

Le Regioni che non hanno legiferato in materia di trasporto pubblico locale hanno un'ultima chance per mettersi in regola ed evitare che il governo eserciti il suo potere sostitutivo. È quanto sostiene il ministro dei Trasporti, Tiziano Treu, annunciando la convocazione delle Regioni «ritardatarie»: «Ci sono alcune regioni del Sud che non hanno rispettato il termine del 31 dicembre per legiferare in materia di trasporto pubblico locale. Con queste amministrazioni nei prossimi giorni faremo una riunione per affrontare i problemi, anche politici, che hanno ritardato l'adozione degli strumenti normativi». «Se questo non sarà sufficiente - aggiunge Treu - useremo i poteri sostitutivi che ci dà la legge ma senza intenti punitivi: vogliamo fare in modo che chi non ha ancora legiferato riesca a farlo in breve allineandosi alle altre amministrazioni». In effetti il processo di «conferimento alle Regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale» iniziato con la legge 59 e il decreto legislativo 422, procede con difficoltà soprattutto in alcune Regioni. Tanto che lo stesso Treu, parlando a Montecitorio definisce la situazione come «federalismo a geometria variabile» con delle Regioni «battistrada» che anticipano le scadenze e altre Regioni, soprattutto del Mezzogiorno, che non riescono a rispettare i tempi.