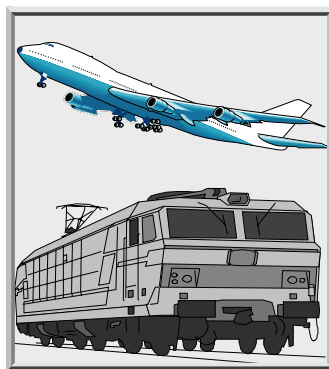


Lunedì 6 luglio 1998

8 l'Unità

## CAMBIANO I TRASPORTI



Al via martedì la Conferenza nazionale dei trasporti: in discussione il futuro delle reti

## La sfida della mobilità

Punto d'approdo dei traffici internazionali da Est a Ovest  
Partirà da grandi occasioni: Scalfaro, Prodi, Ciampi

Burlando: «Un'opportunità per creare lavoro»

ROMA. Il partèrre è da grandi occasioni: dal presidente della Repubblica, al presidente del Consiglio, ai ministri insieme a sindaci, leader sindacali, grandi manager, ambientalisti. E la Conferenza nazionale trasporti che si tiene martedì e mercoledì è l'occasione per avviare un confronto serrato sul futuro della mobilità, dei trasporti e della logistica nel nostro paese, del ruolo geografico ed economico che ci spetta nell'Europa della moneta unica, con l'obiettivo di arrivare quanto prima alla stesura del Piano generale dei trasporti. Cominciamo dai protagonisti. I lavori (all'Aula magna dell'Università La Sapienza) si aprono martedì, alla presenza del presidente della Repubblica, Oscar

Luigi Scalfaro, col saluto del rettore, D'Ascenzo, e del sindaco di Roma, Rutelli. Segue la prolusione di Predrag Matvejevic su «L'Italia vista dal Mediterraneo» e la relazione introduttiva del ministro dei Trasporti, Claudio Burlando. Nel pomeriggio relazioni e interventi del ministro dell'Ambiente Ronchi, del presidente dell'Antitrust Tesaurò, dei ministri di Austria, Slovenia e Svizzera, di Confindustria, di Cofferati, D'Antoni e Larizza e di Cempella (Alitalia). Si ricomincia mercoledì con il ministro dei Lavori pubblici Costa, Sabino Cascese, i sindaci Bassolino, Cacciari e Illy, Gros Pietro (Iri) e Pratesi (Wwf); nel pomeriggio relazione del ministro del Tesoro, Ciampi, e seguire Cantarella (Fiat), Chiti

(Toscana), Emilia Romagna e Unione delle Province, Bianco (Anci), Realacci (Lega Ambiente), Cimoli e Demattè (Fs). Conclude il presidente del Consiglio Prodi. Due gli snodi fondamentali che il ministro dei Trasporti darà alla Conferenza: il ruolo dell'Italia nell'ambito dell'Unione europea come testa di ponte nel Mediterraneo, punto di passaggio strategico del traffico internazionale tra Est ed Ovest del mondo e il rilancio del sistema della mobilità e dei trasporti italiani come grande opportunità per dare lavoro. Burlando insiste da tempo: «Entrata a testa alta in Europa, l'Italia può giocare da protagonista e non da Cenerentola, la collocazione strategica al centro del Mediterraneo». Convinto che pro-

prio il «nostro mare» diventerà europeo a tutti gli effetti, e che l'Italia potrà essere la base logistica, «il pontile» a cui far attraccare parte consistente dei traffici di merci che in futuro si muoveranno sempre più dall'Asia verso l'America, il ministro vuole creare le condizioni perché questa opportunità sia colta al meglio. E quindi riorganizzare e gestire i servizi di trasporto italiani, la mobilità, per creare nuovo lavoro. Non solo e non tanto con gli appalti che serviranno a migliorare le infrastrutture ma attivando nuovi poli di sviluppo economico che garantiscano lavoro a lungo termine. Un esempio? Il porto container di Gioia Tauro.

Mo. Pi.



SCIOPERI

## Benzina i treni e aerei

ROMA. Forse qualche spiraglio di mediazione c'è ancora, il governo ha insistito venerdì scorso perché rappresentanti dei benzinai e delle compagnie petrolifere accettassero di risiedersi al tavolo della trattativa. Al momento lo sciopero di tre giorni (mercoledì, giovedì e venerdì) delle pompe di benzina proclamato dai gestori degli impianti è comunque confermato ed è meglio essere avvertiti. Si comincia martedì sera alle 19.30 e si finisce sabato mattina alle 7. La serrata riguarderà tutti gli impianti, notturni e self service compresi. I sindacati dei benzinai denunciano «la totale irresponsabilità delle compagnie che, per continuare a mantenere i profitti più alti d'Europa, scaricano l'onere degli sconti sui carburanti praticati al pubblico, esclusivamente sui gestori, senza rinunciare neanche in minima parte ai loro pingui profitti». Il sottosegretario Carpi ha proposto che la questione venga discussa nel tavolo comune di monitoraggio insediato al ministero dell'Industria. Altri punti caldi, i margini da dare ai gestori per le attività «non oil» e in particolare sul servizio di autolavaggio.

Sabato finiscono i benzinai e cominciano i traghetti. Dalla mezzanotte dell'11 luglio e per le 24 ore successive i traghetti delle Ferrovie dello Stato che collegano Civitavecchia a Golfo Aranci ritarderanno di otto ore le partenze per lo sciopero indetto dai marittimi e dal personale navigante delle Fs della Fisat-Cisas. Un'altra fermata, dalla mezzanotte del 13 luglio alla stessa ora del giorno dopo, è stata decisa dalle Rsu Cgil, Cisl, Uil e Fisafs dei soli dipendenti Fs in servizio sui traghetti. All'origine di entrambe le agitazioni la mancanza di un piano di rilancio del settore navigazione delle ferrovie ed i conseguenti rischi di tagli occupazionali.

Sempre il 13 luglio disagi per chi viaggia in treno: dalle 21 alla stessa ora del 15 luglio, sono proclamate 48 ore di sciopero dei capistazione dell'Ucs. È la risposta all'ordine di differimento dato dal ministro Burlando.

Ancora il 14 luglio dalle 10 alle 18 sciopero del personale aeroportuale e dei dipendenti dell'Enac, Ente nazionale aviazione civile, rinviato dal 9 luglio su richiesta della Commissione di garanzia.

I sindacati: cambiamo le regole  
Un «tavolo» tra tutti gli attori

Due livelli di contrattazione e nuova gestione dei conflitti

ROMA. Al momento è in una fase di stallo, le sedie sono vuote. Ma la Conferenza nazionale trasporti sarà probabilmente l'occasione per costringere tutti, governo, aziende pubbliche e private e sindacati, a rimettersi seduti su quelle sedie vuote e a tentare la non stop finale, come si dice in gergo. O almeno così si augurano i sindacalisti che a quel benedetto «tavolo delle regole», da un anno, da giugno del '97, cercano di raggiungere la linea del traguardo. Cos'è il tavolo delle regole? È una sorta di replay per i trasporti di quello che fu il tavolo del luglio '93 che portò alla concertazione triangolare governo, imprenditori e sindacati sulle linee guida della politica economica del paese.

Perché all'ordine del giorno ci sono la definizione di un nuovo modello di relazioni industriali per l'intero settore, che sta passando da regimi di monopolio alla concorrenza (come impone l'Unione europea (vedi anche, ferrovie, porti, autotrasporti); nuove regole per la determinazione della rappresentanza sindacale, ovvero di chi ha la legittimità a decidere per conto dei lavoratori (e basta ricordare la miriade di sigle sindacali nelle Fs e in Alitalia per comprendere quanto sia delicato) e di conseguenza anche nuove modalità di regolazione degli scioperi in un settore martoriato dalla microconflittualità e dall'effetto annuncio con treni e aerei spesso a rischio. In più al tavolo delle regole

A destra il ministro dei Trasporti Claudio Burlando



si discute anche della costituzione del Consiglio nazionale dei trasporti e della logistica, che dovrebbe essere la sede in cui si delineano i grandi progetti di mobilità per il paese e ancora la costituzione di una Authority per i trasporti.

Avviato un anno fa, il tavolo delle regole ha avuto una fiammata nelle scorse settimane grazie all'intervento del ministro dei Trasporti Burlando che ha provato a stringere i tempi, ma si è nuovamente arenato negli ultimi giorni. Da qui l'interesse del sindacato a riproporlo come uno dei temi guida della Conferenza. «Dobbiamo riformare la contrattazione sindacale - sostiene Guido

Abbadessa, segretario generale della Filt-Cgil - anche perché lo scenario imprenditoriale che abbiamo di fronte è molto cambiato, non ci sono o non ci saranno più grandi monopoli nazionali pubblici ma avremo a che fare con aziende molto diverse tra loro. Prendiamo il trasporto aereo: ora non c'è più solo Alitalia, ma tante compagnie, grandi e piccole. Allora noi chiediamo due livelli di contrattazione: il contratto nazionale uguale per tutti e la contrattazione integrativa che ovviamente avrà caratteristiche molto diverse in Alitalia o in Air Sicilia». Un tasto dolente per Confindustria che non ha molta voglia di introdurre il

doppio livello, visto che tenta di cambiare l'accordo del luglio '93. «Questa è una delle ragioni - spiega ancora Abbadessa - che bloccano l'intesa tra le parti».

Insieme alla richiesta sindacale dei diritti e contratti acquisiti vengano trasferiti dalle vecchie alle nuove aziende, che i lavoratori mantengano ciò che hanno. Facciamo l'esempio della privatizzazione degli scali aeroportuali e dell'introduzione della concorrenza: deve essere automatico che l'imprenditore o la spa che dovesse subentrare applica il contratto vigente e non, poniamo, quello del commercio.

Altro tasto delicato è il sistema

della rappresentanza sindacale. In base a quali criteri si decide chi è legittimato a rappresentare i ferrovieri piuttosto che gli steward, a firmare i contratti nazionali di lavoro, a proclamare gli scioperi? Qui i più esposti sono i piccoli o grandi sindacati di mestiere, dai capistazione ai macchinisti. Perché solo una semplificazione può rendere meno caotica l'attuale congestione di sigle e siglette. «La raffica di scioperi di questi giorni, le liti con la Commissione di garanzia ci dicono - continua Abbadessa - che è urgente procedere a una disciplina che prevenga e regoli il conflitto. Noi chiediamo che prima di poter proclamare uno sciopero, e questo annullerebbe gli effetti annunciati, si segua una certa procedura: si scriva una piattaforma, la si approvi, si avvii la trattativa, se si rompe si effettuino tentativi di conciliazione e solo allora, su punti chiari e specifici, si possa indire la protesta». Con una disciplina di questo tipo molti degli ultimi scioperi dei macchinisti o dei capi-

stazione non sarebbero stati possibili.

Oltre che con Confindustria i sindacati sono critici anche con il ministro Burlando e martedì e mercoledì lo diranno. Secondo loro il governo doveva e poteva fare di più per chiudere l'accordo prima della Conferenza. «Forse all'inizio non abbiamo spinto abbastanza - replica Mario Sebastiani, consigliere d'amministrazione delle Fs che ha seguito la vicenda - ma negli ultimi tempi ci siamo spesi molto. Abbiamo incontrato difficoltà resistenze sia da parte dei sindacati che della Confindustria. Gli uni perché non vogliono concedere margini troppo stretti di regolazione degli scioperi, gli altri perché non accettano gli assetti contrattuali chiesti dal sindacato. Sono convinto però che l'intesa non sia lontana. Anche la Conferenza ci può aiutare. Direi che si può fissare agosto come data ultima per chiudere».

Morena Pivetti

## L'INTERVISTA

Parla il presidente della Federtrasporti, Enrico Mingardi, e spiega le ragioni del ritardo della riforma

## «Treni locali, Regioni inadempienti»

ROMA. Fa paura, alle Regioni, la riforma del trasporto locale. E la conferenza nazionale dei trasporti domani dovrà tenerne conto. Fa paura soprattutto carichi di chissà quanti chilometri di ferrovie - con relativi ferroviari - delle quali le Fs non vedono l'ora di liberarsi. Molte di queste linee sono di pendolari, affollatissime nelle ore di punta, eppure non rendono perché le tariffe del servizio sociale sono basse. In altre viaggiano più ferroviari che passeggeri, ma il taglio dei rami secchi è indigesto ai governi locali. Oltretutto le Fs preparano canoni salatissimi per l'accesso dei treni locali sulla loro rete. Si parla di 10 mila lire a chilometro contro le 5 mila dell'Eurostar. Fatto sta che è trascorso da parecchio il 25 giugno, e nessuna Regione - tranne il Lazio - ha approvato la legge che recepisce il decreto legislativo con cui il governo ha riformato il trasporto locale. E il 25 giugno era il termine finale che era stato assegnato alle Regioni per questo adempimento. Ora potrebbero scattare in ogni momento i poteri sostitutivi del

governo centrale. Su 14 Regioni (non sono nel conto quelle a Statuto speciale) una, il Lazio appunto, ha la sua legge, per undici il disegno di legge è stato approvato dalla Giunta ma non dal Consiglio, e in tre Regioni (Basilicata, Abruzzo e Molise) non c'è neppure il disegno di legge della Giunta. Le imprese che operano nel settore del Trasporto pubblico locale (le municipalizzate) aderiscono alla Federtrasporti, di cui è presidente il veneziano Enrico Mingardi che lancia l'allarme sulla situazione.

**Presidente, il governo ha fatto la sua parte, eppure la riforma del trasporto locale è in alto mare.**

«Il limite della riforma è che per il trasporto su gomma scatta subito, per quello su ferro nel 2000, e questo comporta che da subito non avremo un sistema integrato in ciascuna delle regioni. Del resto anche nelle ferrovie stiamo ancora a parlare della divisione contabile fra i vari settori. Però è anche vero che dal giugno 1999 le tratte locali delle Fs dovrebbero passare alle Regioni, e qui sorge un pro-

blema. La transizione prevede che le Regioni, con l'eventuale partecipazione delle Fs, costituiscono delle società per azioni regionali. È un patto, cozza con la separazione che stiamo realizzando fra l'ente locale che regola l'impresa che gestisce, e con la privatizzazione delle aziende cosiddette municipalizzate».

**Perché i governi locali hanno evitato finora di applicare la riforma?**

«Non c'è chiarezza sui costi, sui ricavi e sull'organizzazione del trasporto, in particolare quello ferroviario. Sappiamo quanto costa un bus per chilometro, non lo sappiamo per i treni. La direttiva europea che liberalizza la gestione del trasporto permette a chiunque di chiedere una licenza di trasporto ferroviario sulla rete locale, ma la Regione non può concederla perché

non riesce a calcolare il canone di utilizzo dell'infrastruttura. Indisciplina parte le Fs non l'hanno ancora comunicato ufficialmente».

Ce la faremo anche se siamo imprese del trasporto su gomma

**Ma la scadenza del decreto è stata superata. Come farete a concretizzare la riforma?**

«Il ritardo esiste, c'è poco da fare. Ma l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto è una esigenza di tutti. Per questo le nostre aziende - per lo più di autobus - si attrezzar-

no per correre sui binari ferroviari, anche per essere preparati alla concorrenza. Gli spagnoli stanno lavorando su questa prospettiva, i tedeschi e i francesi si preparano a fare un sol boccone del nostro mercato».

**Se la regione è latitante, non interviene lo Stato centrale?**

«È vero, interviene con un commissario ad acta per fare la legge di recepimento. Ma ci sono passaggi come la tutela del diritto alla mobilità che riguarda i servizi minimi e l'integrazione delle reti. Se non si trova un accordo fra Regioni e Comuni sui servizi minimi dovrebbe intervenire la Regione, e quando i due governi non hanno lo stesso colore politico si rischia la bagarre».

**Finanziamenti sono a rischio?**

«Il conto nazionale dei Trasporti non c'è più, le Regioni dovrebbero finanziare il servizio con la trattenuta dalle accise sulla benzina di 350 lire per litro. Ma non c'è il vincolo di destinazione ai trasporti. Il pericolo è che si coprano altre spese».

**Anche il grado di copertura dei ri-**

**cavi sui costi è causa di resistenza?**

«Dal 2000 per ogni cento lire di costo devono entrare 35. Credo che non sarà difficile raggiungere questo grado di copertura, il centro-nord lo ha già raggiunto. Ma in alcune regioni il costo del lavoro pesa troppo sul rapporto costi-ricavi. Per questo il contratto nazionale che comprende tutto nel nostro settore è certamente superato. La prospettiva del contratto degli autoferrottravvieri non può che essere regionale, a livello nazionale dovrebbe essere regolata solo la parte normativa e i grandi temi come sicurezza e diritto allo sciopero».

**Anche per i ferrovieri?**

«No, solo i mille che si prevede si sposteranno dalle Fs alle realtà regionali. La questione più importante è però che nel contratto autoferrottravvieri ci sia il personale che fa il davvero il trasporto collettivo, e cioè gli autisti. Gli altri dovrebbero avere contratti di lavoro equipollenti alle funzioni che svolgono nell'azienda».

Raul Wittenberg

## Riparte oggi la trattativa all'Ansaldo

Riprende oggi il confronto tra Ansaldo e i sindacati metalmeccanici sulla gestione degli esuberanti annunciati dall'azienda. Il piano prevede un calo degli esuberanti strutturali da 1.600 nel progetto originario a 1.145, e un aumento di quelli congiunturali da 450 a 620. La trattativa che riparte oggi, proseguirà ad oltranza, molti i punti da affrontare al tavolo. Ma, in alcuni settori, le preoccupazioni del sindacato aumentano. In particolare i timori dei sindacalisti si concentrano sulla gestione delle eccedenze. Preoccupa anche l'eventuale prospettiva di un ricorso alla cassa integrazione a zero ore.