



Aperta ieri a Roma la Conferenza nazionale dei trasporti. Il ministro: la conflittualità è finita dove si è ristrutturato, e gli affari ripartono

Scontro sul patto antisciopero

Burlando: serve il consenso. Cofferati: prima le regole

ROMA. Lancia un appello ai sindacati per un patto di alto profilo, il ministro dei Trasporti Claudio Burlando nell'aprire la Conferenza nazionale dei trasporti che dovrà condurre, fra un anno, al terzo Piano generale del settore. Sembra sproporzionata l'iniziativa verso la conflittualità diffusa - particolarmente intensa in questi giorni - nel contesto di un progetto che ambisce a «ripisizionare» l'Italia nel sistema mondiale dei traffici, progetto illustrato alla presenza del Capo dello Stato Scalfaro. Sembra riduttivo occuparsi della vertenza dei capistazione, ma non lo è. La nuova strategia che aggiorna la politica dei Trasporti passa per la ristrutturazione delle aziende che prestano il servizio, e quindi il patto evocato con i sindacati non riguarda tanto i capistazione o i marittimi di Civitavecchia, ma la concertazione che Burlando propone in chiave trasportistica: «Le aziende dei trasporti non si governano - ha detto il ministro - senza il consenso dei lavoratori, per applicare il processo riformatore occorre ora un patto di alto profilo fra management e maestranze». Certo nelle ferrovie occorre «recuperare il sindacato professionale che non ha firmato il contratto», e cioè il Comu. E poi «i sindacati piccoli sciopevano per problemi di rappresentanza; a volte si scioperava per contrattare la revoca dello stesso sciopero provocando così il cosiddetto effetto annuncio». Però nei comparti in cui le aziende sono state ristrutturate, il tormento degli scioperi conti-

nui è finito. L'Alitalia, per esempio. Chi non ricorda il pilota selvaggio che fingeva la malattia? Adesso è ristrutturata, comincia a guadagnare e non c'è conflittualità. I porti, anche qui l'avvenuta ristrutturazione ha rilanciato il business ed ha congelato una conflittualità ad altissima tensione. Altrove per Burlando c'è «un grumo difficile da sciogliere» tra conflitti e rappresentatività, ma «lo scoglio più difficile» è quello della flessibilità a cui puntano le aziende ma «è temuta dal sindacato». Tuttavia l'intesa occorre trovarla perché «questo paese si gioca il suo futuro con i trasporti». E il leader della Cgil Sergio Cofferati gli risponde rivendicando prima un «patto delle regole» che riguarda proprio la conflittualità diffusa: le regole per stabilire chi è rappresentativo e come si disciplina il conflitto nel settore, considerando che «non è più accettabile che ricatta la società in modo violento contro altri lavoratori o cittadini». D'altra parte il presidente della Commissione Trasporti della Camera Ernesto Stajano appoggiava pienamente la posizione di Burlando sulla ristrutturazione dei vari comparti, affermando che «le cose vanno bene nei settori in cui si è agito con coraggio, chiamando i sindacati su una idea precisa e profonda».

L'impostazione strategica della nuova politica italiana dei trasporti guarda al Mediterraneo e all'Est europeo. Burlando cita i 300 miliardi che l'Italia ha investito sulla ferrovia Trieste-Lubiana, come messaggio inco-

raggiante «alle imprese che vanno ad investire in quelle zone»; cita il Trans European Network con la Torino-Lione, il Brennero, il corridoio adriatico, quelli verso la Slovenia e verso i balcani meridionali. Infatti negli scenari economici internazionali i tre assi principali sono tra l'Unione europea e l'Est, il Nord-Sud, e l'asse Europa-Asia in cui balza una inedita centralità del Mediterraneo e dell'Italia: «Il ruolo del Mezzogiorno perde la sua marginalità in quanto l'Italia diventa la porta dell'Europa nei traffici che vanno verso l'Asia». Tant'è vero che Gioia Tauro è diventato il primo porto «tranship» europeo. E allora «realizzare un piano infrastrutturale nel Mezzogiorno è una opportunità, poiché il Sud è un valore aggiunto per il Paese, alla luce della nuova situazione del Mediterraneo».

Burlando ha in pratica illustrato un documento di 95 cartelle che potremmo definire il canovaccio del futuro Piano Generale dei Trasporti. Il documento accompagnerà il lavoro di un gruppo di esperti, pronto a ricevere tutti i contributi nel confronto che «da domani» prosegue a livello

politico e sociale, per arrivare fra un anno alla stesura finale del Piano. Il terzo Piano generale che mira a non essere l'ennesimo libro dei sogni. Nel pomeriggio il ministro dell'Ambiente Edo Ronchi ha auspicato un piano dei trasporti «efficiente ed ecologicamente sostenibile», dopo aver citato le cifre che dimostrano come nell'ultimo ventennio l'auto e il trasporto su gomma ha divorato gran parte della crescita dei traffici. In particolare ha ricordato il protocollo di Kyoto che impegna l'Italia a ridurre

del 6,5% l'emissione di gas-serra di cui è principalmente responsabile il trasporto su strada. E ha sostenuto che il trasporto nelle grandi aree urbane è «una delle grandi emergenze del sistema della mobilità». Tanto che oltre allo sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo su ferro, nella partita c'è il «rilancio delle biciclette, troppo frettolosamente espulse dal traffico in gran parte delle nostre città».

Raul Wittenberg



Il ministro dei Trasporti Burlando, a sinistra, dopo la conferenza trasporti. Del Castilo/Ansa

LA POLEMICA

Il leader Cgil attacca «Il governo non può fare solo il notaio»

ROMA. «Serve un patto delle regole: è irrinunciabile, è un elemento di civiltà. Il governo non può fare il notaio». Non può assistere inerte alla proclamazione di scioperi e scioperelli in ordine sparso che rischiano ogni volta di bloccare il paese e creare disagi insopportabili ai cittadini. Spara frasi secche e precise Sergio Cofferati di fronte alla platea della Conferenza. Chiama tutti alle proprie responsabilità: «La Cgil è pronta, subito: se finora non è stato sottoscritto ci sono responsabilità precise». Con nomi e cognomi: Confindustria e governo. «Gli imprenditori non accettano che nel patto venga riconosciuto il doppio livello contrattuale e la funzione della politica dei redditi. Poi c'è il colpevole silenzio del governo sul piano della certezza della rappresentanza sindacale», attacca il leader della Cgil. «L'ipotesi di legge che si sta discutendo alla Camera noi la sottoscriviamo. Non abbiamo il pia-

cere di conoscere l'opinione del governo», insiste. La prima condizione del patto è proprio la definizione di una rappresentanza certa: serve la legge, che fissi criteri uniformi per tutti, definisca compiti, responsabilità e sanzioni. «Devono essere messi in campo - ha continuato Cofferati - anche gli effetti sanzionatori, troppe volte rimossi. Non abbiamo interesse che il conflitto penalizzi gli utenti, cerchiamo solidarietà». Questa potrebbe essere «un'estate tranquilla» sul versante scioperi «a patto che la Commissione Giugni applichi le norme già operanti». Per il settore dei trasporti Pietro Larizza, segretario generale della Uil, propone un contratto unico che incorpori tutti i profili professionali ma permetta una gestione unitaria delle vertenze: «Burlando abbia più coraggio e di applichi il piano facendosi anche dei nemici. Cofferati ha poi lanciato l'allarme per il Giubileo: «Bisogna programmare la risoluzione di tutte le vertenze contrattuali aperte prima del 2000. Roma e le altre città non potrebbero sopportare il benché minimo conflitto sindacale. Si deve fare subito per trovare tutte le possibili soluzioni». Il segretario della Cgil ha denunciato i ritardi strutturali del Sud, con «un sistema di trasporti spesso non degno di un paese evoluto. Non vogliamo progetti evocativi, grandi infrastrutture: chiediamo priorità specifiche, anche piccole». Anche Guido Abbadessa (Filt-Cgil) è critico: «Mancano le grandi scelte infrastrutturali per il Sud ma soprattutto il ministro non dice con quali regole pensa di governare il passaggio dai monopoli alla liberalizzazione». «Non si pongono obiettivi, non si scelgono priorità», dice un deluso Surrenti (Fit-Cisl).

Mo. Pi.

L'ANALISI

Arriva dal Mediterraneo un'opportunità per il Sud

Un piano per porti, aeroporti e infrastrutture

CHI SI ASPETTAVA fuochi d'artificio, slanci impetuosi, idee sconvolgenti, sarà sicuramente rimasto deluso. Non è stato questo il carattere della Conferenza e non lo è nemmeno dell'uomo, del ministro Burlando. Piuttosto si legge in filigrana un lavoro paziente, quasi certosino, di riordinare, di messa a punto, di recupero del tanto non fatto in passato, si pensi alle direttive europee, di puntigliosa definizione dello scenario nel quale compiere le scelte future per il sistema dei trasporti e della mobilità in Italia. Compito assegnato al Piano nazionale trasporti che vedrà la luce entro un anno.

Ma alcune direttrici, le linee di marcia fondamentali sulle quali procedere sono chiare: tornare ad essere il baricentro o uno dei baricentri degli enormi traffici delle rotte internazionali tra Estremo oriente e America, assumendo un ruolo strategico nel Mediterraneo;

la grossa chance che il Sud può giocare per restituire competitività e slancio a tutto il paese nella movimentazione di persone e merci creando posti di lavoro stabili e produttivi; le opportunità che si aprono al sistema delle imprese italiane se saranno capaci di sfruttare al meglio «la logistica», ovvero non solo la distribuzione delle merci ma la loro gestione.

Partendo da una premessa fondamentale: che il settore dei trasporti è stato e sarà il più squassato dalla liberalizzazione e dalla concorrenza che spirano con forza dall'Unione europea. Presto l'Italia sarà un mercato completamente aperto, è già accaduto e accadrà per porti, aeroporti, compagnie aeree, flotta, autotrasporto. Accadrà per le ferrovie. Questo significa che il nuovo Piano non sarà più «i progetti del pubblico», «gli investimenti dello Stato», «la tratta ferroviaria icpsilon» e l'aeroporto

«zeta». O comunque non solo. Perché i trasporti non sono già più «terziario», «servizi», ma «secondario», un pezzo strategico del sistema delle imprese. Che sarà chiamato a svolgere una parte da protagonista anche in questo settore, in termini di investimenti e produttività. Saranno capaci le imprese di cogliere le opportunità date dalle nuove regole del gioco? O saranno colonizzati dalle multinazionali straniere? Già molti dei nostri porti e un aeroporto (Napoli) sono gestiti da compagnie di altri paesi, europei e asiatici. «Non si deve più resistere ma competere», invita il presidente dell'Antitrust Tesaurò.

Con l'Italia che si ripropone come attore fondamentale nel Mediterraneo, il Sud ha dei vantaggi competitivi da spendere, inducendo effetti positivi per l'intero paese. Prendiamo il porto di Gioia Tauro: in due anni ha creato duemila posti di lavoro, è diventato il primo porto

container del Mediterraneo e ha fatto crescere i traffici di tutta la portualità italiana. Prendiamo l'aeroporto di Napoli che quest'anno ha superato Venezia. Si possono accendere importanti fuochi di sviluppo nel Mezzogiorno, capaci di attirare capitali anche stranieri e in prospettiva di portare attività manifatturiere: se scarico i componenti del materasso che ho prodotto a Taiwan a Gioia Tauro anziché a Rotterdam, domani posso decidere di assemblarli in loco invece che ad Abbiategrasso. Allora anche la leva trasporti, la riorganizzazione delle reti infrastrutturali, il loro collegamento con i grandi assi di comunicazione continentali (stradali e ferroviari) può essere usata per provocare sviluppo e dare lavoro al Sud.

E veniamo a questa strana cosa che si chiama «logistica», ovvero la riduzione delle scorte e dei magazzini delle aziende grazie all'uti-



Il segretario della Cgil Sergio Cofferati

Micozzi

lizzo di operatori specializzati. Quando si può decidere di fabbricare una maglia o un tondino in Romania, piuttosto che a Tunisi o in Corea, la mobilità delle merci, dei semilavorati, della componentistica, il loro costo, diventano elemento di strategia delle aziende. Bastano tre numeri: in Italia per l'esternalizzazione della logistica le imprese spendono il 13%, la media Ue è del 24%, la punta è la

Gran Bretagna col 34%. C'è uno spazio imprenditoriale enorme da coprire e recuperare importanti di produttività da realizzare.

Toccherà a Burlando, al governo dimostrare di essere capaci di fare presto e bene, di compiere nei tempi giusti le scelte giuste. Ma tocca anche alle imprese: hanno la forza, il coraggio di giocarsi la partita?

Morena Pivetti

IL CASO

Il ministero rassicura. E Prodi scrive al commissario europeo Neil Kinnock

«Su Malpensa alla Ue non abbiamo nascosto nulla»

Burlando: il decreto sullo spostamento del traffico era stato accolto con favore. Ma Bruxelles: ci sono delle discriminazioni.

Ambientalisti «Serve più coraggio»

ROMA. Legambiente e Wwf hanno consegnato ieri a Burlando un «libro bianco» che indica obiettivi di sostenibilità ambientale e regole innovative per il governo della mobilità. «Solo ora si è riunita la tante volte promessa Conferenza e nel frattempo gli unici interventi andati avanti sono state nuove autostrade mentre le ferrovie sono al collasso», si lamenta Realacci (Legambiente). «Il governo Prodi - prosegue Fulco Pratesi, Wwf - non riesce ad invertire la rotta per contrastare l'enorme aumento del traffico motorizzato». Al governo gli ambientalisti chiedono più coraggio per puntare su ferrovie e cabotaggio.

ROMA. «Voglio sottolinearlo in questa occasione solenne, su Malpensa 2000 all'Unione europea Ue non abbiamo nascosto nulla e abbiamo lavorato in stretto contatto con il gruppo di lavoro comunitario». Dalla tribuna della Conferenza nazionale dei trasporti il ministro Burlando riafferma la massima trasparenza con cui ha agito il governo italiano in vista dell'apertura del nuovo 'hub' di Malpensa. In risposta - come aveva fatto l'altro giorno il presidente Prodi - alla decisione della Commissione di Bruxelles di bloccare tutto dopo il ricorso delle compagnie straniere contro il decreto che ha redistribuito i traffici, in quanto non vogliono spostarsi da Linate. «Il decreto sullo spostamento di traffico - ha detto Burlando - è stato accolto con favore dalla Ue che aveva anzi subordinato la concessione dei finanziamenti al suo varo. Finora abbiamo avuto un rapporto di stretta collaborazione che intendiamo mantenere».

Il ministro Burlando ha insistito

ancora una volta sull'importanza dell'apertura del nuovo scalo aeroportuale. «Malpensa - ha detto - può far tornare in Italia merci e passeggeri per un valore aggiunto di 3-4 mila mld. Capisco la tensione ingenerata nelle compagnie straniere, ma bisogna anche capire il buon diritto di un paese a recuperare un valore che finora ha regalato. Penso si possa trovare un'intesa con la Ue ed è possibile - ha aggiunto riferendosi alle polemiche tra Roma e Milano - anche trovare un'intesa a livello interno». «Se si riesce ad aprire un sistema, con il necessario equilibrio e con la valorizzazione delle risorse disponibili, il vantaggio sarà di tutti. Ci conforta che alla conferenza di Montreal il sistema di Milano abbia fatto registrare una richiesta di 'slot' per la prossima stagione invernale superiore al 50%. Ma anche le richieste su Fiumicino hanno avuto un aumento del 17%. L'idea è, dunque, quella di costruire due grandi hub che, se ben gestiti, possono dare un grande vantaggio al Paese».



Una veduta aerea dell'aeroporto Malpensa 2000

Bruno Ap

Intanto a Bruxelles il Commissario ai Trasporti Neil Kinnock ha ricevuto proprio ieri la dura lettera del presidente del Consiglio Romano Prodi e si prepara a rispondere nei prossimi giorni. Lo ha riferito una portavoce della Commissione Europea, Sarah Lambert, precisando:

«Abbiamo ragione di dire che c'è una discriminazione delle nove compagnie straniere che hanno presentato ricorso, ed in assenza di una soluzione, dobbiamo intervenire in base a precisi obblighi previsti dal regolamento sulla liberalizzazione del trasporto aereo».

Ma l'assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Giorgio Pozzi, ha ribadito che «entro il 15 ottobre sarà pronto il collegamento stradale tra la vecchia e la nuova Malpensa e che per il giugno 1999 entrerà in funzione il Malpensa Express. Il tutto nel pieno rispetto degli accordi intrapresi con l'Unione Europea».

Secondo l'amministratore delegato dell'Alitalia Domenico Cempella il ricorso delle compagnie aeree era «largamente scontato» perché l'Italia è sempre stata vista come un mercato nel quale operare in libertà. La partita che si gioca dunque a Bruxelles ora è tutta di carattere economico. Nel suo attacco alle «Sette sorelle» Cempella ha affermato che sembrerebbe «paradosso» che l'Alitalia non assecondasse lo sviluppo in atto nel Paese, dove si prevedono anche forti tassi di crescita del traffico aereo: «Se Malpensa non parte ora, o parte in maniera graduale, vuol dire che ancora una volta avremmo perso un'occasione importante».

D'Alema «Era giusto scendere da quell'aereo»

ROMA. «Siamo stati fermi 40 minuti chiusi in un aereo con i motori spenti, senza aria condizionata, allora mi è sembrato che la cosa più giusta da fare fosse quella di non aspettare più». Lo ha spiegato ieri il segretario dei Democratici di sinistra, commentando quel che gli era successo il giorno prima all'aeroporto di Fiumicino. D'Alema dopo una lunga attesa su un volo Alitalia da Roma a Torino, aveva chiesto al comandante di essere riportato all'aerostazione. Il segretario dei Ds ha definito del tutto naturale la sua richiesta. Il Codacons ha subito scritto al ministro Burlando per sapere se «qualunque cittadino può decidere di scendere da un aereo che sta per decollare o lo può fare solo un passeggero "importante"». Chiede se il comportamento della compagnia e della società aeroportuali di Roma sia conforme alle regole vigenti e se abbia provocato disservizi.