

Sciopero, Ferrovie in tilt I treni sono dimezzati

Bologna, rimossi i capistazione «ribelli» Precettazione per il trasporto merci

SILVIA BIONDI

ROMA Sono 116mila i ferroviari italiani. Eppure è bastato che poche migliaia tra macchinisti e capistazione incrociasero le braccia per mettere in ginocchio la rete ferroviaria. Dalle 21 di lunedì fino alle 21 di ieri sera il 46% dei treni a lunga percorrenza è rimasto fermo in stazione. Dei 600 treni giornalieri che coprono le lunghe distanze, solo 300 sono riusciti a viaggiare. Fermi (o «non programmabili» come dicono le Fs) anche molti treni partiti prima dell'inizio dello sciopero. Comu (macchinisti) e Ucs (capistazione) esultano. Giulio Moretti, del Comu, sostiene che le adesioni tra i macchinisti sono del 75%, «in crescendo rispetto agli ultimi scioperi». Mario Montanari, dell'Ucs, assicura: «Solo il 10% dei treni è riuscito a viaggiare». I dati delle Fs sono ovviamente opposti.

I treni che viaggiano comunque, quelli previsti nel quadro G dell'orario delle Fs e concordati dalla Commissione di garanzia, sono solo 99. In teoria dovrebbero essere oltre 250, visto che si prevede di far arrivare a destinazione anche quelli che viaggiano in orario di sciopero, ma partono prima. E qui si è verificato lo scontro duro, ieri, tra azienda e Ucs. Mentre i macchinisti che aderiscono allo sciopero vengono sostituiti in partenza con quelli che non lo fanno, per i capistazione la norma non è chiara. Così succede che i capistazione che scioperano si pre-

sentano comunque in stazione (e riscuotono lo stipendio). Sono tenuti a consentire la circolazione dei treni garantiti. Quando transitano gli altri, disattivano la stazione. Ieri le Fs sono passate alle maniere forti. Hanno chiamato la Polfer ed hanno allontanato dalla stazione («rimossi di peso», dice Montanari) 12 capistazione sulle linee Bologna-Verona e Bologna-Padova. Li hanno sostituiti con colleghi che non scioperavano. «Lo fanno dal '95», dice Montanari. «Io sono stato sollevato di peso per

quattro scioperi». Ora però l'Ucs lo prende a pretesto per sollevare un polverone. Per protesta contro le 12 rimozioni, ieri il sindacato autonomo dei capistazione (2.300 iscritti su un totale di 52.000 addetti dell'Asa rete) non si è presentato al tavolo delle regole istituito dal ministro Treu ed ha deciso di proclamare altre 48 ore di sciopero, probabilmente dal 29 novembre al 1 dicembre. Da ieri sera, inoltre, è partito lo sciopero ad oltranza dei treni merci, che riguarda i compartimenti di Bolo-



LE NUOVE AGITAZIONI

- **Venerdì 20:** Si fermano i dipendenti aeroportuali aderenti a Cgil, Cisl e Uil
- **Lunedì 23:** Dalle 10.00 alle 14.00 incrocia le braccia il personale della Sacbo la società che gestisce l'aeroporto di Orio al Serio (Bergamo). La protesta sarà replicata il 4 dicembre per l'intera giornata.
- **Martedì 24:** Scioperano per 48 ore i marittimi della Fisast Cisas, a partire dalla mezzanotte
- **Domenica 29:** Nuova protesta di 48 ore (dalla mezzanotte) della Fisast Cisas. Il sindacato ha annunciato una serie di scioperi anche per dicembre.

P&G Infograph

gna, Bari ed Ancona. Ma ieri puntuale è arrivata la precettazione da parte del ministro dei Trasporti. Gli obiettivi di lotta di macchinisti e capistazione autonomi non sono proprio uguali. Il Comu, che non ha firmato il contratto, mira a riscrivere ed una parte essenziale delle norme su cui vorrebbe rimettere mano è la questione disciplinare. Gli autonomi dei macchinisti cercano tavoli per trattare. L'Ucs è più in difficoltà. Vuole una contrattazione di settore, ma di fatto ha firmato

due protocolli che lo pongono come sindacato che aderisce a quanto già firmato. Senza contare i numeri. Il Comu ha 6.700 iscritti su 12.000 macchinisti sindacalizzati. L'Ucs è meno forte. Ieri intanto, è arrivata una nuova proclamazione di sciopero. Sono i sindacati autonomi dei controllori di volo (Ugl, Cisl, Cila e Anpcat) che il 21 novembre incroceranno le braccia a Malpensa. La settimana è iniziata male sui binari ed è destinata a finire peggio nei cieli.

L'INTERVISTA

Giacomelli: «Così i servizi minimi non sono garantiti»

ROMA Sul computer ci sono i dati dello sciopero. Nella voce la rabbia e l'impotenza: «È una situazione da paese africano. Cinquecento capistazione bloccano 300 treni». Giovanni Giacomelli, direttore delle relazioni industriali delle Fs, è sconcertato. E avverte: «Se il tavolo delle regole non basta, guardiamo all'Europa. Andiamo a vedere e compariamo le legislazioni in materia dei paesi europei. Dobbiamo adeguarci».

Giacomelli, cosa non funziona nella nostra legislazione?
«Noi abbiamo due problemi: garantire i livelli dei servizi minimi e quelli sanzionatori. Se ci riusciamo senza toccare la legge, va bene. Ma se non ce la facciamo, bisogna porsi il problema delle norme e vedere cosa fanno nel resto d'Europa».

I servizi minimi, in realtà, dovrebbero essere già garantiti...

«In teoria. In base a quanto previsto dalla commissione di garanzia, in tutto dovrebbero essere 250 i treni che viaggiano, perché si parla non solo dei 99 stabiliti tra quelli a lunga percorrenza, ma anche di far arrivare a destinazione quelli che partono prima dell'inizio dello sciopero. Però, nella realtà, se io devo programmare un treno che parte un minuto prima dello sciopero, non posso farlo perché magari mi si blocca in una stazione che non lo fa passare».

L'Ucs sostiene che con la nuova normativa i treni possono passare anche a stazione disattivata. Non è vero?

«La verità è che loro fanno di tutto per non farli passare, o meglio per farli viaggiare con grande ritardo. In modo da creare un corto circuito, dove un ritardo ne provoca un altro e un altro ancora e tutto si blocca».

E per questo che avete usato la Polfer per sostituirli?

tuire 12 capistazione in Emilia Romagna?

«Sì, l'azienda si ritiene legittimata a sostituirli».

Perché solo quelli emiliani?

«Solo in Emilia i capistazione sono così cocciuti. Ma non è questo il problema. La domanda la faccio io: perché 12 persone devonobloccare una rete intera?»

E proprio questo il problema delle regole, no?

«Guardi, ha ragione Cofferati. Sulla garanzia dei servizi minimi la norma non è chiara e vanno scritte regole che non possano essere interpretate a seconda delle convenienze. E poi c'è il discorso delle sanzioni. Ora passano un anno tra lo sciopero sanzionabile e l'arrivo della sanzione. Se non affrontiamo questi due nodi essenziali, saremo sempre in questa situazione. Con 500 capistazione su 116mila ferroviari che riescono a paralizzare l'Italia».

S.B.

Arbitrato, guerra Cofferati-D'Antoni

Ma Treu riapre il tavolo delle regole

RAUL WITTENBERG

ROMA L'arbitro divide i sindacati, impegnati a cercare insieme al governo nuove regole per gli scioperi nei servizi pubblici. Come ha detto il ministro Treu che ieri ha riaperto il confronto con le forze sociali sulle relazioni sindacali nei Trasporti, si tratta di conciliare il diritto dei lavoratori allo sciopero e il diritto dei cittadini alla mobilità. L'arbitro che divide i sindacati è l'istituzione che dovrebbe prevenire il conflitto nel quadro delle procedure di conciliazione fra le parti ed evitare soprattutto la microconflittualità. Ad infuocare le fiamme della polemica è intervenuto il ministro della Funzione pubblica Angelo Piazza, contrario alle limitazioni del diritto di sciopero, specialmente se dirette contro i sindacati autonomi.

I sindacati divisi sono soprattutto la Cgil - che confida sulla forza deterrente di sanzioni efficaci - e Cisl e Uil che invece puntano sulla conciliazione preventiva col pronunciamento vincolante di un arbitro. La Cgil accetta la conciliazione, ma non l'arbitrato che già esiste nelle vertenze individuali. Ma in quelle collettive «se affido ad un arbitro la sorte di un negoziato che non riesce a concludersi», osserva Walter Cerfeda - cedo a lui una funzione sindacale e devo accettare il suo pronunciamento anche se non mi convince; nel tentativo di conciliazione invece il conciliatore deve convincermi della sua conclusione e se non mi convince ciascuno adotta le decisioni che crede opportune nell'esercizio della sua funzione di sindacato».

Le posizioni sono dunque separate, eppure i sindacati dopo l'in-

contro con Treu si sono impegnati ad arrivare a «un nuovo patto per le regole nei trasporti». Anzi, per Cgil Cisl Uil, per l'Ugl e la Cisl il primo incontro è stato «abbastanza utile» in quanto ha ripreso la discussione dai quattro punti in cui era giunta, alla fine di giugno, con Burlando: il Consiglio nazionale dei Trasporti per la concertazione, rappresentanza, contrattazione, prevenzione della conflittualità. Per il leader della Uil Pietro Larizza la legge sullo sciopero nei servizi pubblici dovrebbe così cambiare: arbitrato obbligatorio con sentenza esecutiva sulle vertenze, referendum confermativo dello sciopero dichiarato da un solo sindacato, sanzioni pesanti a chi viola le regole. Secondo il ministro Treu si tratta di diversi meccanismi preventivi sui quali alla fine si compirà la scelta: prima di Natale, perché il governo vuol fare in fretta.

Rispondendo al ministro Piazza, il leader della Cgil Cofferati ha chiarito che le nuove regole sullo sciopero debbono valere per tutti, non solo per gli autonomi. E che nei servizi pubblici occorre tener conto degli effetti dello sciopero sugli utenti, mentre chi sciopera contro le regole deve essere punito con sanzioni comminate dalla Commissione di Garanzia, l'authority che gestisce la legge stessa. E mentre il segretario della Filt Cgil Guido Abbadessa lancia un «patto per i Trasporti» nel passaggio dal monopolio alla liberalizzazione, otto associazioni dei consumatori e utenti (che si sono fatte rappresentare da Giustino Trincia del Mfd) hanno presentato le loro proposte fra cui la dotazione di maggiori poteri ai garanti e il divieto di utilizzare l'effetto annuncio con l'obbligo di effettuare gli scioperi proclamati.

Perché abbonarsi alla rivista settimanale il fisco

La risposta... è semplice!

Dal 1977 la rivista "il fisco" rappresenta un formidabile strumento di lavoro per tutti gli esperti tributari. Le decine di migliaia di lettori che ogni anno scelgono "il fisco" per la tempestività e la completezza dell'informazione sono la dimostrazione più vera della qualità della rivista. La nostra migliore pubblicità la fanno i nostri lettori: chiedete loro un giudizio sulla rivista "il fisco"!
"il fisco" non si limita a pubblicare i testi integrali di tutti i provvedimenti normativi in campo tributario e delle istruzioni e circolari, emanate e conosciute,

Chi vi dà di più?

del Ministero delle Finanze nei settori delle imposte dirette ed indirette ma, con i suoi autorevoli articoli di attualità e le annotazioni alle più importanti sentenze dei giudici tributari, è il settimanale ideale per curare il proprio aggiornamento in materia tributaria.

Non temiamo giudizi negativi sulla serietà delle nostre informazioni, sui commenti dei nostri autori, sulla ricchezza della documentazione: oltre 12.000 pagine all'anno!

Campagna Nuovi Abbonamenti 1999

il fisco

Con diritto ad avere gratis i numeri della rivista che usciranno dal 1° ottobre al 31 dicembre 1998

Non è una grande agevolazione? GRATIS L'ULTIMO TRIMESTRE 1998!

MODALITA' DI ABBONAMENTO 1.10.98 - 31.12.99

L. 460.000, 60 numeri, versamento con assegno bancario barrato, NT, o sul c/c postale 61844007 intestato a ETI S.p.A. - Viale Mazzini, 25 - 00195 Roma.

Per una celere attivazione inviare via Fax attestazione versamento. Tel. 06.32.17.538 - 06.32.17.578 - Fax 06.32.17.466 - 06.32.17.808

HOME PAGE "il fisco" - <http://www.ilfisco.it/> CEDOLA ABBONAMENTI - <http://www.ilfisco.it/cedolaab.htm> e-mail: mc9423@mlink.it

"il fisco" è anche
in edicola a L. 11.000

