

IN PRIMO PIANO ◆ Dieci giorni prima di Natale inizia il tradizionale braccio di ferro
Il 15 dicembre il giorno più critico

◆ Alla base delle proteste di macchinisti e capistazione una inevitabile ristrutturazione che comporta la perdita di posti di lavoro

Trasporti, nuova ondata di scioperi

Lunedì e martedì collegamenti ferroviari a rischio per le agitazioni di Comu, Ucs e Fisast
Nei prossimi giorni disagi anche nel servizio pubblico locale e nel settore aeroportuale

ROMA Da lunedì prossimo, 14 dicembre, una raffica di scioperi creerà forti disagi nei trasporti. Mentre prosegue la trattativa tra il ministero dei Trasporti e le organizzazioni sindacali per decidere nuove regole per gli scioperi nei trasporti, i sindacati - in particolare gli autonomi - hanno proclamato una serie di astensioni dal lavoro che riguarderà praticamente tutti i settori. La giornata più difficile sarà martedì 15 dicembre, quando la contemporanea astensione dal lavoro dei capistazione dell'Ucs e dei macchinisti del Comu creerà i più forti disagi per chi viaggia in treno.

Se il top verrà raggiunto la prossima settimana, anche nei prossimi giorni non mancheranno i disagi, in un calendario che assomiglia ad un vero e proprio crescendo wagneriano dei problemi.

Giovedì 10 dicembre è previsto uno sciopero di quattro ore dei trasporti pubblici locali proclamato dalla Faisa-Cisal. Lunedì 14 dicembre si apre invece la serie degli scioperi proclamati dalla Fisast-Ciss, con l'astensione dal lavoro di 24 ore dei ferrovieri: dalle 21 di lunedì alla stessa ora di martedì 15.

Sempre martedì 15 dicembre, oltre ai ferrovieri e agli autoferrottrantieri di Roma (anche questo sciopero di 24 ore è stato deciso dalla Fisast), inizieranno le agitazioni dei capistazione del Ucs (48 ore, dalle ore 18 fino alla stessa ora di giovedì 17 dicembre) e dei macchinisti del Comu (23 ore, dalle 18 di martedì alle 17 di giovedì 20 dicembre).

Nel calendario delle proteste di martedì dalle 11 alle 15 sono previsti disagi anche nel trasporto aereo a causa dello sciopero degli assistenti di volo dell'Anpav e del personale del trasporto aereo del Sulta-Cub.

Mercoledì 17 dicembre, proseguono gli scioperi proclamati da Ucs e Comu. Giovedì 18 dicembre - ultimo giorno prima dell'avvio della "franchigia", il periodo in cui è vietata l'astensione dal lavoro - si conclude lo sciopero dei capistazione (Ucs) e arriva la protesta sulle autostrade: la Fisast-Ciss ha proclamato 24 di astensione dal lavoro a scacchiera.



La stazione Termini in un giorno di sciopero

Ivano Pais

INTERVISTA

Accornero: autonomi visti ai raggi X

PIER FRANCESCO BELLINI

MILANO «Nel panorama sindacale italiano l'Ucs (l'Unione capistazione Ndr) rappresenta un caso quanto meno singolare. Proclamano dieci giorni di sciopero alla volta e poi, alla resa dei conti, fra rinvii, differimenti e precettazioni è già molto serioso a farne uno». Gli scioperi di Natale sono ormai una costante nel panorama italiano dei trasporti. Per il sociologo del lavoro Aris Accornero alcune volte dunque si esagera nel dare rilevanza ad iniziative che poi non sono altro che un ritornello sullo stile: "tanto rumore per nulla". «Diverso -

prosegue Accornero - è il discorso per quanto riguarda il Comu (il sindacato autonomo dei macchinisti Ndr). Loro non si fanno spaventare, e se dichiarano un'agitazione è molto probabile che arrivino fino in fondo».

Anche quest'anno - da tradizione - Ucs e Comu sono i protagonisti incontrastati del Natale con i treni a singhiozzo. Ci può spiegare cosa nascondono queste sigle?

«L'Ucs è un caso particolare, dietro il quale si nascondono problemi decisamente gravi. Mentre per i macchinisti, ovvero per il Comu, si tratta quasi esclusivamente di rivendicazioni legate al contratto di lavoro, per gli aderenti all'Ucs, circa 5mila, il problema è ben più vasto. Questo sindacato autonomo si trova infatti a difendere gli interessi di una categoria che, nella riorganizzazione tecnologica delle Ferrovie, perderà dai 2 ai 3mila posti di lavoro. Però quello dei macchinisti resta il settore in cui la minaccia dei tagli è più dura».

Dietro, però, sembra esserci anche dell'altro. Il problema della rappresentanza, per esempio...

«Se in Italia c'è una legge sugli scioperi, il "merito", fra virgolette, è proprio delle iniziative di lotta messe in campo dal Comu: una serie di scioperi hanno reso indispensabile un intervento del legislatore. A parte questo, si deve tenere presente che l'Ucs non

viene praticamente ricevuto mai in sede ministeriale; tutto il contrario di quanto accade al Comu, che è anzi perennemente seduto al tavolo delle trattative. L'Ucs non ha dunque mai avuto accesso. E proprio per le ragioni e i numeri che dicevo prima, con i capistazione le Ferrovie possono permettersi di tenere un atteggiamento rigido. Se dovessi dare una definizione dell'Ucs direi: è un nocciolo corporativo abbastanza potente, ma che non ha realmente il potere di influenzare le decisioni dell'ente».

Ma è inevitabile che i trasporti pubblici finiscano regolarmente in ostaggio ad alcuni gruppi di capistazione e macchinisti?

«La verità è che il sistema italiano dei trasporti non è ancora entrato nel sistema moderno della contrattazione. Nel trasporto privato ci sono tre o quattro grandi soggetti con cui discutere. Nelle ferrovie quanti sono? Teoricamente ci sono 423 Rsu che potrebbero proclamare autonomamente gli scioperi. E poi ci sono gli autonomi, che fanno corsa per se stessi. Gli stessi Confederati, poi, non sono così coesi come può sembrare a prima vista. Insomma: ci sono troppi soggetti, e manca un sistema di contratti univoco. E la strada da percorrere prima di ricondurre questo sistema ad unità è decisamente ancora lunga».

INDUSTRIA

Finmeccanica prepara la fusione Ansaldo-Breda

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO Fin dalle prime settimane del nuovo anno il riassetto industriale del settore ferroviario di Finmeccanica sarà uno dei temi catalizzatori della discussione. Preannunciato da molti mesi, il piano sta per essere presentato in forma ufficiale alle controparti e da allora si aprirà il confronto dal cui esito dipenderanno sia il futuro industriale del comparto sia i livelli di occupazione.

Quanto ai nuovi assetti proprietari, verrebbe confermata l'incorporazione della Breda Ferroviaria nell'Ansaldo Trasporti, un'operazione che secondo precedenti previsioni doveva essere varata già nel corso di quest'anno. La fusione tuttavia sarebbe imminente: si propone di integrare le due aziende di Finmeccanica che, una volta riunificate le rispettive risorse, verrebbero a costituire il quarto operatore mondiale del settore. L'operazione dovrebbe inoltre accrescere la potenzialità finanziaria della nuova società che nascerebbe dal matrimonio Breda-Ansaldo: l'Ansaldo infatti è già quotata a piazza Affari e l'incorporazione dovrebbe dare il via ad un consistente aumento del capitale sociale.

Un matrimonio che cerca di fare di necessità virtù. Suggesto

ed imposto dalla radicale rivoluzione del settore ormai alle porte a livello mondiale, un nuovo assetto di colossi industriali a caccia di mercati con l'inevitabile emarginazione dei soggetti meno attrezzati.

Ai fini dell'andamento della discussione, l'impronta industriale del piano costituirà l'aspetto dirimente. Un programma di sviluppo oppure solo ritocchi attenti soltanto o in prevalenza a contenere la voce «uscite» del bilancio? A questo proposito il segretario nazionale Uilm Giovanni Contento non esclude il problema di eventuali esuberi, ma precisa che «anche eventuali sacrifici proposti dall'azienda potranno essere accettati solo in una logica di sviluppo del settore ferroviario, non in una logica puramente difensiva». Dunque il sindacato preavverte: nessuna disponibilità a discutere su tagli occupazionali diretti unicamente a ridurre gli oneri di bilancio. Secondo il sindacalista, Finmeccanica deve saper cogliere l'occasione «per rafforzarsi e diventare almeno il secondo operatore mondiale, ma ciò non potrà avvenire senza effettuare una o più acquisizioni». Il comparto ferroviario di Finmeccanica conta circa 5.400 dipendenti: 3.400 della Breda, 2 mila dell'Ansaldo Trasporti ed altri mille di Ansaldo segnalamenti.

I MAMMIFERI
HANNO SOPPIANTATO I DINOSAURI
PERCHÉ ERANO PIÙ VELOCI,
PICCOLI E AGGRESSIVI.

(Charles Darwin)



FERROVIE DELLO STATO

CI EVOLVIAMO PER COMPETERE IN EUROPA

