



Senza autobus e metrò le città vanno in tilt

Disagi per lo sciopero, venerdì tocca ai treni

ROMA Lo sciopero degli autoferrotranvieri ha mandato in tilt il traffico nelle grandi città. Senza autobus e senza metropolitane molti cittadini hanno scelto di prendere l'automobile e così nelle ore di punta si sono verificati ingorghi e disagi. Una situazione che potrebbe ripetersi il 3 marzo prossimo, quando Cgil, Cisl e Uil hanno programmato un'altra giornata di astensione dal lavoro. Anche se oggi al ministero del lavoro, le parti torneranno ad incontrarsi per tentare di sbloccare la vertenza sul rinnovo del contratto che riguarda centoventiduemila autoferrotranvieri. Sempre sul fronte dei trasporti un'altra giornata a rischio è quella di venerdì prossimo, quando toccherà ai treni fermarsi.

L'adesione degli autoferrotranvieri allo sciopero è stata del 60%, con punte più alte nel Lazio e in Sicilia. A proposito della ripresa della trattativa al ministero del lavoro, il vicesegretario della Cgil, Guglielmo Epifani, ieri ha auspicato una «conclusione rapida e positiva della vertenza». «Noi speriamo che questa mediazione, aperta con la presenza dei ministri - ha detto il sindacalista -, possa metterci in condizione di concludere positivamente la vicenda contrattuale che si trascina da troppo tempo con danni per i lavoratori, che non vedono il proprio contratto rinnovato, e gli utenti per i disagi creati dallo sciopero».

Anche il ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani, in un'intervista al Tg2, si è detto preoccupato per l'impatto che queste proteste richiedano di avere sull'opinione pubblica. «Cercheremo di riprendere i colloqui sui diversi tavoli ha detto Bersani». Molte tensioni però riguardano i rapporti tra sindacati e imprese. Il Governo è disponibile a discutere. Colpe e ragioni - ha concluso il ministro - hanno poco rilievo se l'opinione pubblica non capisce niente del problema».



Autobus fermi nei depositi, attese alle fermate e traffico bloccato; i disagi dello sciopero dei trasporti

Ma ecco qual è stata la situazione provocata dallo sciopero di ieri in alcune grandi città.

Roma. Metro A e B ferme e traffico intenso soprattutto nel centro storico. La circolazione è stata molto difficile attorno alla zona di San Pietro, in Piazza Adriana e sul Lungotevere Castello. Traffico rallentato anche a San Giovanni e via Emanuele Filiberto. Rallentamenti anche sull'Appia, sulla Tuscolana, Tiburtina e Prenestina.

Il 68,07% tra autobus e tram, 1212 mezzi sui 1764 in servizio, sono rimasti fermi. La metro A e la metro B, le Ferrovie Roma - Lido, Roma - Viterbo e Roma - Pantano sono rimaste chiuse e i dipendenti in sciopero sono stati 273 su 649, circa il 42% del personale. La capitale ha aderito così, secondo le cifre fornite dall'Atac, allo sciopero nazionale indetto dagli autoferrotranvieri. Secondo i dati, su 706 corse previste di bus extraurbani 415 sono saltate. **Milano.** In tutta la Lombardia quella di ieri è stata una giornata nera. Si sono verificati disagi in tutta la regione per i pendolari perché dalle 9 alle 16.30 nessuno dei treni della Ferrovie Nord Milano ha viaggiato. Così come non hanno fun-

zionato, dalle 15.45 (fino alle 23.45), quasi tutti gli autobus della Frma (la linea di autoservizi delle Ferrovie Nord) con conseguenze in particolare per i collegamenti fra Varese, Cremona, Como, Bergamo e Milano. Secondo i dati forniti dalle Fnm hanno partecipato all'astensione circa il 77% del personale viaggiante e di macchina e circa il 65% del personale di stazione. Sono state approntate corse sostitutive del treno «Malpensa-Express»: 22 dal capoluogo per lo scalo e 28 dall'aeroporto per la città. Molti milanesi sono stati costretti a utilizzare l'auto con conseguenti problemi sul traffico già caotico nelle ore di punta.

Napoli. Nel capoluogo campano sono stati invece minori del previsto i disagi. Non c'è stato il temuto ingorgo derivante dalla maggior presenza di auto, ed i napoletani in attesa alle fermate sono riusciti, con un po' di pazienza, a salire su un bus in servizio. L'adesione allo sciopero da parte dei lavoratori, infatti è stata del 65 per cento secondo i sindacati, 54 per cento secondo l'Azienda napoletana mobilità. A migliorare la situazione è stata anche l'ampia informazione data dai media.

IL COMMENTO

Se la «pax» giubilare resta ferma alla Camera

RAUL WITTENBERG

Non esiste la pax jubilei. Nessuno ha rinunciato a paralizzare i servizi delle città giubilari inondate di pellegrini, pur di tener ferma la propria posizione sindacale. Non esiste alcun accordo operativo tra organizzazioni di lavoratori dipendenti dei servizi e datori di lavoro per evitare motivi di conflitto nel Duemila, nessun governo o amministrazione comunale l'ha promesso concretamente. Se l'anno scorso all'opinione pubblica è stato dato questo segnale, si è trattato soltanto di un effetto di propaganda. Sono stati chiamati i giornalisti ed è stata annunciata la decisione di dar vita ad un congegno tale da impedire i conflitti sindacali nel corso del 2000. «Trasporti, niente scioperi durante il Giubileo», hanno poi titolato i giornali e la Tv.

Purtroppo nei primi mesi del 2000 i cittadini sono stati riportati alla realtà dalla prima raffica di scioperi che per

qualche ora hanno aggravato il caos quotidiano al quale sono ormai abituati. E la sera, davanti alla Tv, hanno ascoltato rassegnati il programma delle agenzie della prossima settimana, e ne hanno preso nota come si fa per le previsioni meteo: in arrivo perturbazioni dalla penisola iberica, giovedì devo uscire con l'ombrello; venerdì blocco dei treni, prendo un giorno di ferie. È vero che ci sono le feste sociali per i pendolari, e magari la mattina funzionano. Il calvario è al ritorno, per la fisiologica lentezza con cui la complessa macchina ferroviaria si rimette in moto.

Per la verità l'intenzione di arrivare ad una tregua giubilare c'era, da parte dei governi nazionale e locali, dei maggiori sindacati e delle aziende municipalizzate. Nella seconda metà dell'anno scorso, giusto in tempo, avevano persino sottoscritto un protocollo: il governo doveva istituire una task force a Palazzo Chigi con il compito di anticipare al '99 o posticipare al 2001 la conclusione delle vertenze di tutti i servizi, a partire dai

trasporti. A tale scopo avrebbe dovuto aprire una discussione con gli interessati per definire i dettagli del meccanismo: appena una delle parti avesse annunziato il pericolo di un conflitto, avrebbe dovuto avvisare la task force affinché per evitare mettesse subito in campo le leve che un governo ha a disposizione: intervento del ministro competente, convocazione delle parti, negoziato ad oltranza eccetera.

Però tutto questo non è avvenuto. Vuoi per la Finanziaria, vuoi per la crisi di governo, nulla è accaduto e la buona intenzione è rimasta sulla carta. Ma non c'era in vista una legge più dura contro gli scioperi nei servizi pubblici essenziali con multe multimilionarie a chi viola le regole? Certo che c'è, ma è da tempo bloccata alla Camera. Qualche nemico della maggioranza sostiene che il governo aveva frenato, temendo che la destra sociale cavalcasse la protesta delle corporazioni in difesa del diritto di sciopero. È sicuramente un'insinuazione, ma di fatto ora l'esecutivo sta stringendo per una soluzione rapida. Incombono le elezioni regionali, in contemporanea con l'esplosione delle manifestazioni giubilari di Pasqua e del mese mariano. C'è un mese di tempo per approvare la legge, avverte il ministro Bassanini, dopo di che non c'è alternativa al decreto. Almeno per i sessanta giorni cruciali del Giubileo un argine si è creato. Poi, si vedrà.

zamento della sua risorsa migliore: la Capitale d'Italia. La vittoria della destra alle regionali porterebbe paralisi e conflitto ed una crisi della politica proprio nel momento più delicato del dopo Giubileo.

Insomma se in queste elezioni regionali, il centrosinistra saprà offrire non solo un bilancio ed una immagine statica e sommaria di se stesso ma soprattutto un progetto innovativo per il futuro incardinato su una solida alleanza tra Roma e le comunità del Lazio e su una forte apertura alla società civile, potrà affrontare con più forza lo scontro con la destra. Dopo inizierà la rincorsa verso il 2002 nel segno di una modernizzazione che dopo aver iniziato a cambiare il volto e le strutture portanti del sistema città si rivolga con più forza e con più cura verso coloro che hanno più bisogno di sentire amica la loro città: i giovani, le donne e gli anziani. A questi obiettivi è bene che il centrosinistra ed i Democratici di Sinistra comincino a guardare raccogliendo nuove energie, se possibile costruendo un luogo comune nel quale partiti, associazioni e singole personalità preparino insieme programmi, messaggi e figure adatte alle nuove scadenze.

L'INTERVENTO

LE QUATTRO PRIORITÀ PER LA CAPITALE DOPO L'ANNO SANTO

ROBERTO MORASSUT

grandi eventi religiosi ed il World Gay Pride debbono dunque convivere. Il secondo, il Giubileo è arrivato. È stato preparato bene ed i dati ed i risultati concreti lo dimostrano. Tutte le risorse stanziate sono state spese per tempo. Pochi, dopo la vergogna dei Mondiali, avrebbero scommesso su un tale risultato. Ora bisogna gestire in un clima costruttivo gli eventi previsti ma non c'è dubbio che con la fine dell'Anno Santo si chiude anche una intera stagione politica per il centrosinistra di Roma e del Lazio. Occorrono nuove e forti ragioni su cui fondare un rinnovato patto con i cittadini e le comunità locali della Regione. Ne vedo quattro. La prima. Un nuovo modello di sviluppo per la crescita e l'occupazione che punti decisamente sulle risorse naturali ma attualmente inerti e non organizzate della città e della regione: innovazione tecnologica e sviluppo

delle infrastrutture, industria della comunicazione e dello spettacolo, beni archeologici e culturali, risorse agricole ed ambientali, connessione tra sistema universitario e della ricerca e produzione innovativa. È necessaria tuttavia una sinergia tra Regione e Comune nella politica che per lo sviluppo che incoraggi nuove leve di produttori e di imprenditori nei servizi e nei settori innovativi. L'ingresso, ormai prossimo, del sistema delle partecipazioni statali negli organi rappresentativi degli industriali romani può costituire un rafforzamento della comunità dei produttori della città a patto che si accompagni ad una crescente spinta per creare nuovi quadri imprenditoriali piccoli e medi under 35.

La seconda. Un patto per il governo ed il risanamento del territorio della Capitale. È un tema di dimensioni regionali perché l'equilibrio dello sviluppo territo-

riale del Lazio parte inevitabilmente da Roma. Come ha ricordato su queste pagine Giuseppe Campos Venuti il nuovo piano regolatore di Roma punta a chiudere il conto con la rendita urbana. Un conto aperto a metà degli anni 50 dalla sinistra romana e da uomini come Aldo Natoli e come i pionieri della lotta contro la grande speculazione immobiliare ed edilizia. Il nuovo piano, delineato da Cecchini e Marcelloni, fonda su storia, ambiente e mobilità l'intera area metropolitana una nuova idea di Roma. È importante che su questo tema si apra presto un grande dibattito pubblico aperto alle associazioni, alle circoscrizioni, agli operatori economici e professionali, ai sindacati ed al mondo della cultura.

La terza. Un nuovo welfare cittadino. Un sistema flessibile, mirato e partecipato di produzione e gestione dei servizi sociali per l'infanzia, la famiglia, le don-

ne, gli anziani e per le persone sole e più sfiorate. Si tratta forse della sfida più difficile. In questi anni la spesa sociale è cresciuta notevolmente nonostante gli ostacoli di un debito consolidato del Comune di oltre 12mila miliardi. Tuttavia è mancata una reale capacità di innovazione nel modificare flussi, circuiti, destinatari, obiettivi della spesa. Occorrono un maggiore decentramento ed una selezione dei bisogni che consenta di estendere protezione ed assistenza laddove le rigidità dell'attuale sistema non consentono di arrivare.

La quarta. La riforma delle istituzioni della Capitale: Città Metropolitana e Comuni urbani. È l'obiettivo più importante. Nonostante l'impegno dei senatori dell'Ulivo, ed in particolare di Franco Prisco prima firmatario della legge per la Città Metropolitana di Roma Capitale, restano ancora molti passaggi da com-

piere. In particolare il referendum tra i comuni interessati a far parte della nuova istituzione e le relative intese istituzionali tra Comune, Provincia e Regione. Per superarli occorrono una intesa con centrodestra attualmente rinserrato in un difensivismo senza idee e senza prospettive ed un accordo più forte ed esplicito tra centrosinistra del Lazio e di Roma. Per troppo tempo, ed oggi ancora, il rafforzamento istituzionale di Roma è stato vissuto come un «diminuito» della Regione Lazio. Se la competizione tra Regione e Comune poteva avere qualche ragione in un sistema centralistico fondato su una certa organizzazione dello Stato, nella prospettiva federalistica una Capitale forte ed una Regione forte si aiutano a vicenda. Se la Regione Lazio vuole stare a testa alta nella competizione internazionale tra grandi aree territoriali e regionali non può che operare per il raffor-

ASTENSIONE DAL LAVORO

Testo di riforma in dirittura d'arrivo

Forse si sblocca la legge sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali. Si tratta dell'aggiornamento, in senso restrittivo, della legge 146 del 1990 sul medesimo argomento. Con un apparato sanzionatorio più duro in caso di violazione. E con l'allargamento dell'obbligo a dare i codici di autoregolamentazione ai lavoratori autonomi che svolgono servizi pubblici, come i tassisti. Nella Commissione lavoro della Camera, il relatore di maggioranza Roberto Guerzoni (Dc) ha presentato due emendamenti che da una parte superano le perplessità dei Comunisti italiani e dei Verdi. Dall'altra ammorbidiscono l'opposizione di Rifondazione comunista che ha fatto ostruzionismo presentando 900 emendamenti. Lo stesso responsabile dei trasporti nel partito, Ugo Boghetta, ha riconosciuto che c'è stata per la prima volta una apertura da parte di governo e maggioranza. Rc potrebbe cessare l'ostruzionismo. Ottimista anche il presidente della commissione. Il diessino Renzo Innocenti, secondo il quale «sembra ci siano le condizioni per andare in aula e approvare rapidamente il testo della nuova legge che mi auguro possa trovare anche il consenso delle opposizioni». Il primo degli emendamenti del relatore prevede una sanatoria per i procedimenti in corso fino al 31 dicembre 1999. Il secondo fissa i criteri ai quali deve attenersi la Commissione di garanzia nel regolare provvisoriamente l'esercizio del diritto di sciopero quando le parti non si mettono d'accordo per l'autoregolamentazione, e cioè: tener conto degli accordi similari già esistenti; nelle prestazioni da garantire, non superare il 50% dei servizi e il 33% del personale. A questo punto, per il ministro della Funzione pubblica Franco Bassanini «la rapida approvazione della riforma non è un problema personale dei ministri Bersani e Bassanini», bensì «un problema del Paese, di cui deve farsi carico l'intero Parlamento» ed «è necessaria e urgente per prevenire e contrastare le agitazioni selvagge, particolarmente gravi per i loro effetti nel settore dei trasporti pubblici, in specie nel periodo del Giubileo». Il disegno di legge di riforma, ha ricordato Bassanini, «è stato presentato alla Camera dieci mesi fa, è stato approvato dalla Commissione Lavoro prima dell'autunno, è stato discusso dall'aula della Camera il 29 ottobre, il 9, 10 e 16 novembre. Non vi è ragione per rinviare ancora l'approvazione della Camera e poi un rapido esame da parte del Senato». Il ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani confida sulle decisioni del Parlamento, il segretario della Cgil Sergio Cofferati ricorda un accordo con il governo a fine '98 che puntava a non penalizzare gli utenti pur nell'esercizio del diritto di sciopero, e che per anticiparne i contenuti, recentemente aveva addirittura proposto un decreto. Secondo il presidente della Commissione di garanzia, Gino Giugni, si deve intervenire sul lavoro autonomo e sul sistema sanzionatorio.

R.W.

