

Anna Tarquini

ROMA L'adesione allo sciopero è stata senza precedenti, massiccia, con picchi che hanno raggiunto il 100% come in Liguria o a Venezia. L'Italia ieri si è fermata per otto ore. Niente autobus, niente tram, niente metropolitane: la media degli autoferrotranvieri che si sono astenuti dal lavoro è oscillata tra il 90/98 per cento in ogni città della penisola, senza defezioni. Solo a Roma i dati ufficiali del Cotral parlano di un 92,10%; l'Atac del 93,40% mentre per la Filt-Cgil l'adesione è stata del 97%. Dalla Sicilia al Piemonte la paralisi è stata pressoché totale. Un successo sindacale senza pari. Una partecipazione come mai si era vista, senza note stonate, non fosse stato per i ribelli di Milano che ieri hanno aperto un fronte politico del tutto nuovo scegliendo lo sciopero a oltranza. Non fosse stato per quelli che ieri hanno offerto una sponda al governo che Lunardi e la destra hanno subito raccolto: «Ci è costato 30 miliardi di vecchie lire e si commenta da solo» - ha polemizzato il ministro dei Trasporti. E la trattativa? «Non mi pronuncio - ha risposto - perché aspetto di incontrarli. Per adesso non li ho ancora incontrati»

Sono due anni che gli autoferrotranvieri chiedono l'applicazione del contratto firmato nel 2001. Adesso, dopo la rivolta di Milano, il governo mette in discussione il diritto di sciopero. Su questo punto il sottosegretario al Welfare Maurizio Sacconi è stato chiaro: «Bisogna modificare la legge: bisognerebbe prevedere l'obbligo del singolo lavoratore del servizio di pubblica utilità di comunicare preventivamente l'adesione allo sciopero in modo da avere la mappa della carta dei servizi che funzionano e in modo da individuare con certezza le responsabilità». Intanto è stata già convocata la commissione di garanzia per valutare le sanzioni a carico degli autoferrotranvieri che si sono astenuti dal lavoro. Sanzioni amministrative, non penali come chiede ora il coordinatore di An Ignazio Larussa.

Per un momento ieri si è temuto il peggio. Si è temuto che anche

“ L'astensione dal lavoro è stata di quasi il 100% in tutto il Paese Lunardi ammette il successo della protesta ma la trattativa non riparte ”



Sacconi si distingue e vuole schedare i lavoratori che scioperano. Veltroni invita alla collaborazione e a Roma si evita il peggio

Tram e autobus fermi, l'Italia a piedi

Il governo da due anni nega i fondi per i salari e adesso attacca il diritto di sciopero



Una lunga fila di milanesi in attesa di un taxi alla stazione centrale

Dopo otto stop, l'offerta è di 12 euro

MILANO È una vertenza lunga quasi due anni - con otto scioperi già attuati - quella che vede impegnati i circa 120mila autoferrotranvieri. Obiettivo, il rinnovo del secondo biennio economico 2002-2003. In attesa che fra meno di un mese, il 31 dicembre, scada il contratto quadriennale. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti chiedono incrementi economici medi di 106,39 euro, frutto dell'applicazione pressoché automatica dei parametri previsti dal protocollo del luglio '93. Secondo l'Asstra, l'associazione che rappresenta le oltre 200 aziende che effettuano servizi di trasporto urbano in 5mila comuni, si calcola che il peso economico della piattaforma presentata dai sindacati sia pari, a regime, a 508,5 milioni di euro l'anno. Nonostante il primo biennio economico sia scaduto a dicembre 2001, sindacati e parti datoriali hanno avviato tavoli negoziali soltanto in settembre. A novembre ci sono stati altri incontri «ma senza entrare nel merito» - accusano i sindacati. In pratica, una vertenza lunga quasi due anni ma di fatto, nonostante gli otto scioperi effettuati, mai riconosciuta dalla controparte, che ha offerto un'indennità di 12 euro. L'altra questione sul tappeto riguarda la liberalizzazione del settore. I sindacati chiedono che il governo ponga fine alla preoccupante incertezza che si è determinata nella disciplina relativa alle procedure di messa a gara dei servizi. A poche settimane dalla scadenza del periodo transitorio, prevista al 31 dicembre 2003, le procedure per l'affidamento del servizio sono prive delle regole fondamentali e sono, di fatto, sospese.

I segretari delle confederazioni condannano la forma di protesta, ma parlano anche dell'esasperazione dei dipendenti dell'Atm

Epifani: a Milano una scelta inammissibile

MILANO Cgil, Cisl e Uil capiscono l'esasperazione dei lavoratori del trasporto locale, da quasi due anni senza contratto, ma considerano inaccettabile le modalità della protesta degli autoferrotranvieri dell'Atm di Milano che hanno deciso di anticipare lo sciopero paralizzando di fatto la città. La Cgil ritiene «sbagliato» violare le regole sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali e considera «inammissibile» quello che è accaduto ieri a Milano con la sostanziale presa «in ostaggio» di altri lavoratori. «L'esasperazione dei lavoratori è comprensibile. Siamo con loro - ha spiegato Epifani -, ma altro è dire che le regole sullo sciopero vengono violate. Questo è sbagliato, è inammissibile perché prendi in ostaggio altri lavoratori e riduci il consenso intorno alle tue battaglie».

Epifani ha ricordato che il sindacato è «a

fianco» di questi lavoratori, ma che comunque le regole vanno rispettate. «La situazione è esplosiva - ha aggiunto - sono due anni che il contratto deve essere rinnovato. Utilizziamo lo sciopero di oggi (ieri per chi legge, ndr) per chiedere al Governo e al Parlamento di trovare le risorse integrative per chiudere il contratto». Anche la Cisl «non condivide» la forma che ha preso lo sciopero degli autoferrotranvieri del capoluogo lombardo. «Non condividiamo queste forme - ha detto il segretario generale della Cisl, Savino Pezzotta - perché vanno ad intaccare il rapporto tra sindacato e cittadini». Pezzotta non ha voluto parlare di condanna («non faccio il giudice», ha detto), e ha parlato di responsabilità anche da parte delle imprese. «Se ci sono responsabilità da parte dei lavoratori - ha aggiunto -, ci sono respon-

sabilità pure di chi per anni non ha rinnovato il contratto». Il numero uno della Uil Luigi Angeletti ha sottolineato come le imprese abbiano portato all'esasperazione i lavoratori lasciandoli per quasi due anni senza contratto. «Bisogna ricordare - ha detto - che lo sciopero è stato fatto per ottenere un contratto scaduto da due anni. Bisogna tenere conto dell'esasperazione delle persone. Abbiamo invitato a rispettare le regole. Quando non si danno aumenti per due anni è comprensibile che le persone siano inquiete. È ovvio che lo sciopero va fatto nelle regole». Angeletti comunque ha ribadito che il sindacato è estraneo all'organizzazione della protesta milanese. «Noi rischiamo di pagarne le conseguenze. Le vittime - ha concluso - non sono state le imprese, ma i lavoratori e i cittadini che si sono trovati nell'impossibilità di

usare i trasporti pubblici. Quella che è sembrata una prova di forza si risolve contro le organizzazioni sindacali». Anche il presidente dell'Ance Lombardia, Giuseppe Torchio, ha condannato l'estensione dello sciopero dei mezzi pubblici messa in atto dai dipendenti dell'Atm ma questo «non può nascondere le responsabilità pesanti del governo Berlusconi, che ha ignorato il grido d'allarme da tempo lanciato dall'Ance». «Dal 1997 - aggiunge - non c'è stato più alcun incremento di risorse fino a raggiungere lo stato di collasso del sistema attuale a fronte di una deflazione dovuta proprio al mancato riconoscimento del tasso d'inflazione. Non è possibile che la vertenza del passato in quanto, per effetto delle norme finanziarie del Governo, gli Enti Locali non possono più contrarre mutui per riparare i danni di gestione».

Il 100%. A Venezia dove ha incrociato le braccia il 96,9% dei lavoratori della navigazione e il 91% degli autobus. In Friuli si è ottenuto il 95% solo in provincia di Trieste. Altissima anche in Emilia Romagna: secondo i sindacati è stata del 98%. Nelle Marche il 98% con Ancona e Fermo che hanno raggiunto il 100%. E poi Napoli con il 98,1%. In Puglia dove la media è stata del 90% con la punta di Bari che ha raggiunto il 100%. Oltre il 90% di adesioni in Sicilia con Palermo che ha raggiunto il 90% e il 75% dei rapporti extraurbani. La Sardegna con una media dell'80% e punte del 90. Sulla valutazione finale della protesta ha pesato non poco la scelta milanese. «Quel che è accaduto a Milano è grave - ha commentato Piero Fassino - perché le lotte sindacali nei pubblici servizi devono essere realizzate cercando sempre un punto di equilibrio tra diritti dei lavoratori e esigenze dei cittadini».

Il sociologo: c'è stata una esplicita violazione della disciplina vigente

Accornero: il sindacato così perde credibilità



Laura Matteucci

MILANO «Un malcontento esplosivo». Un atteggiamento «difficile da interpretare», che colpisce anche perché «a Milano i sindacati sono sempre stati molto cauti». «Tutto dev'essere nato a livello di rappresentanze sindacali di base, è da lì che è partita la parola d'ordine».

Per Aris Accornero, docente di sociologia alla Sapienza di Roma, tra i massimi esperti di relazioni sindacali, due sono i fatti incontrovertibili: i lavoratori hanno violato le regole, ma i lavoratori hanno espresso in questo modo uno scontento grave e diffuso.

Le conseguenze potrebbero essere pesanti. Innanzitutto, ci sarà l'inevitabile inchiesta della Commissione di garanzia sugli scioperi (di cui per anni ha fatto parte lo stesso Accornero): «Sarà certamente aperta una procedura, perché si è verificata una violazione del ri-

spetto delle fasce orarie. Gli accordi per le fasce orarie sono tra gli strumenti più invalsi della regolamentazione, violarli è un fatto grave». Ma la «patente violazione degli accordi» che si è verificata ieri a Milano, aggiunge Accornero, «non può non imbarazzare il sindacato». E potrebbe finire per avere conseguenze ad effetto boomerang anche sui lavoratori: «Dato il clima politico, qualcuno che voglia dare una lezione non lo escludo».

Professor Accornero, quello che è successo dimostra l'esistenza di una spaccatura all'interno del sindacato?

«Non credo, perché è vero che i lavoratori hanno scavalcato i sindacati, ma non è che questi stessero andando in un'altra direzione. Piuttosto, i lavoratori hanno dato uno spintone ai sindacati. Del resto, è una questione tutta da chiarire. Se i sindacati si sono fatti sorprendere da un malcontento così travolgente, bisognerà discuterne in assemblea, bisognerà capire quello che sta succedendo. Certo, non è un fatto che testimonia del legame tra sindacati e lavoratori».

Pensa che questo episodio possa fare da apripista ad altri analoghi? Crede possa essere la spia di un inasprimento delle

relazioni sindacali?

«Non penso che il clima dei rapporti si stia deteriorando a questo livello. Non ci sono segnali che lo lascino intravedere. Quello di Milano è stato un caso estremo, isolato, frutto di un'esasperazione e di una rabbia dovute ad un lungo ritardo contrattuale che ha superato i limiti».

I lavoratori in sciopero dicono che sono stati costretti a questa forma estrema per far sentire la loro voce: avrebbe potuto esserci un'altra formula per ottenere lo stesso effetto, secondo lei?

«Si poteva solo indire un altro sciopero a brevissima distanza».

Che succederà adesso ai lavoratori?

«Interverrà la Commissione di garanzia. Verrà avviata un'istruttoria, che non sarà facile anche perché non si è trattato di un'iniziativa di poche persone. I sindacati provinciali non hanno preso l'iniziativa, ma la parola d'ordine dev'essere circolata tra domenica e stamattina (ieri per chi legge, ndr). Non si è trattato di un colpo di testa di qualcuno, c'è stata un'organizzazione che ha coinvolto tutti i lavoratori».

Tutti d'accordo sulle regole: ma devono esistere solo da una parte?

«La controparte imprenditoriale, colpevole di dilazione della chiusura del contratto, deve pagare una penale. Un'indennità di mancato contratto. Questo sotto il profilo formale».

E sotto il profilo non formale?

«C'è il problema che riguarda i guai finanziari delle aziende di trasporto pubblico, legati anche ai tagli dei fondi per i Comuni che il governo continua ad operare».

Non si può tollerare che dopo due anni non ci sia ancora il rinnovo

Gallino: regole violate anche da chi non firma i contratti



Non si possono lasciare i lavoratori a lungo senza aumenti salariali, soprattutto in una città cara come Milano

to da rinnovare da oltre due anni. È chiaro che la questione è complessa, ma non si possono lasciare i lavoratori senza adeguamento economico per così tanto tempo, tanto più in una città come Milano, la più

cara d'Italia». Mentre l'inflazione è sempre alta, e della palude da crisi economica non si vede il termine.

Professor Gallino, tutti invocano le regole e condannano la protesta milanese che ha violato, a partire dai vertici sindacali. Lei come la pensa?

«Io credo che la questione non si possa porre solo in questi termini. Le regole andrebbero rispettate, e farlo è nell'interesse generale del sindacato e dei lavoratori, su questo non c'è nulla da dire. Ma è evidente che una discreta quota di responsabilità per quanto è avvenuto ce l'hanno anche le aziende. Il comportamento di una parte non può essere disgiunto da quello dell'altra. E le aziende non possono cavarsela semplicemente imputando ai lavoratori di aver infranto le regole dello sciopero. Tutto questo, comunque, mi sembra porti ad altre, preoccupate considerazioni».

Quali considerazioni?

«Questo è un momento in cui il sindacato, per via di questioni generali più gravi, la riforma delle pensioni innanzitutto, avrebbe bisogno di un'opinione pubblica favorevole. Ha bisogno di appoggi, di consensi i più ampi possibile, tanto più avendo già contro il governo, gran parte

della stampa e persino - parlo della riforma previdenziale - una parte del centrosinistra, quantomeno disponibile a trattare. Il sindacato ha bisogno di forza e di unità. Da questo punto di vista, quanto è avvenuto si potrebbe ritenere un errore, perché tende ad allontanare il favore dell'opinione pubblica».

Un autogol dei lavoratori?

«Senza esagerare, però. In primo luogo perché è difficile chiedere un comportamento razionale a persone che sono in attesa del contratto da due anni. Certo, molto meglio stare nelle regole fissate. Ma è troppo facile dirlo per chi non vive sulla sua pelle le tensioni di un contratto non rinnovato».

In secondo luogo?

«Se l'episodio non dovesse ripetersi, è probabile che non pesi grande, non abbia particolari influenze sulle prossime vertenze sindacali. Una piccola confusione ai sindacati, sì, ma nulla di più. L'irritazione dei cittadini - legittima, peraltro - per una giornata senza mezzi potrà essere dimenticata facilmente di fronte a problemi come la scuola o le pensioni».

Lo vede come uno scollamento tra i vertici sindacali e i lavoratori?

«È un po' forte parlare di scollamento. Difficile per il sindacato rappresentare tutto e tutti. E altrettanto va sottolineato che l'episodio è accaduto a Milano, non a caso. Milano è la città più cara d'Italia, ad accrescere le tensioni è il caro-vita: se gli stipendi non vengono adeguati i problemi per i lavoratori non sono irrisolvibili. A Roma è un conto, a Milano è ben diverso».

la.ma.