

Laura Matteucci

**MILANO** Ci mancavano solo le bacchette del ministro Maroni nel conflitto esasperato degli autoferrotranvieri, che a questo punto rischia di diventare il grimaldello con cui il governo intende attaccare il diritto di sciopero tout-court.

Invece di farsi carico del problema, di sollecitare il collega Tremonti a trovare almeno quei 106 euro già concordati per chiudere un rinnovo contrattuale che dovrebbe essere automatico e che invece dopo otto scioperi è ancora bloccato, Maroni strumentalizza lo strappo milanese di lunedì a piacimento del governo.

Ed eccolo invocare sanzioni «più adeguate» per chi viola le regole sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali, «affinché quanto è accaduto a Milano con il blocco selvaggio dei bus e delle metropolitane non si verifichi più». «Non escludo l'ipotesi - recita - di un intervento legislativo per modificare la normativa attuale al fine di dare maggiori certezze e di prevedere più adeguate sanzioni».

Cgil, Cisl e Uil, intanto, sono pronti a proclamare un altro sciopero, nazionale e questa volta di 24 ore, se l'incontro in calendario nel pomeriggio di oggi con le aziende del trasporto pubblico locale non farà da spartiacque per l'avvio di una trattativa seria. La data dello sciopero (che sarebbe il nono della categoria) è già fissata: il 15 di dicembre, ultimo giorno utile prima della tregua natalizia.

«Andiamo all'incontro con l'idea di sbloccare la vertenza. Sarebbe utile che il governo facesse capire

che le intenzioni ha rispetto al rinnovo», dice Fabrizio Solari, segretario generale Filt-Cgil. L'obiettivo dei sindacati è di chiudere la trattativa entro il 15, ma per questo è essenziale che il governo dia segnali di fumate bianche circa il ripertimento delle necessarie risorse finanziarie.

Per ricapitolare: mentre il ministro del Welfare ipotizzava, ieri nel corso di un question time alla Camera, una modifica della legge sugli scioperi nei servizi

“ Se non partirà una trattativa seria oggi i sindacati proclameranno per il 15 dicembre il nono stop nazionale e di 24 ore ”



Il ministro vuole sanzioni «più adeguate». I ds: nessuna modifica è praticabile alle regole attuali Epifani: meglio che si occupi del rinnovo ”

# Maroni attacca il diritto di sciopero

Oggi l'incontro per gli autoferrotranvieri: se non c'è il contratto si rischia un altro blocco

## LE PROTESTE PRIMA DELLA TREGUA DI NATALE

- 9 DICEMBRE**  
Incrociano le braccia i controllori di volo della Licta di Milano dalle 12 alle 16
- 11 DICEMBRE**  
Protesta di 24 ore, dalle 21 dell'11 dicembre alla stessa ora del 12 dicembre del personale del gruppo Fs, sia ferroviario che marittimo dell'Orsa
- 12 DICEMBRE**  
Sciopero del personale della direzione tecnica di Fiumicino per quattro ore, dalle 12 alle 16

La franchigia di Natale che "coprirà" tutto il periodo delle festività

- Dal 17 dicembre al 7 gennaio** Trasporto locale, taxi e marittimi
- Dal 18 dicembre al 7 gennaio** Ferrovie e trasporto aereo
- Dal 15 dicembre fino al 7 gennaio** Autonoleggio

## LE AGITAZIONI NEL 2004

- 8 GENNAIO**  
Incrociano le braccia i controllori di volo dell'Anpac dalle 10 alle 18
  - ENTRO IL 15 GENNAIO**  
Nuova azione di lotta dei sindacati del trasporto aereo contro il piano industriale di Alitalia
- L'agitazione di 8 ore dovrebbe effettuarsi subito dopo la fine della franchigia ed entro il 15 gennaio P&G Infograph



Il ministro del Welfare Roberto Maroni ieri alla Camera Giuseppe Gigli/Ansa

## aerei

### Vertenza Alitalia Niente voli il 17

**MILANO** I dipendenti dell'Alitalia hanno proclamato un nuovo sciopero contro il piano industriale che, questa volta, sarà di 24 ore. La nuova giornata di astensione dal lavoro è stata indetta per il 17 dicembre, prima della fine dell'anno e prima della partenza del periodo di franchigia per le festività natalizie.

Nel proclamare lo sciopero, le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori (Filt-Cgil, Fit Cisl, Uil-trasporti, Ugl TA, Sulta, Anpav e Atv) sottolineano che la nuova protesta fa «seguito allo sciopero nazionale di 4 ore effettuato il 28 novembre 2003» e che viene indetto a causa del permanere della situazione

di contrasto e della «necessità di modificare il Piano industriale 2004-2006». Durante l'astensione dal lavoro - ricordano i sindacati - saranno garantite le prestazioni minime indispensabili previste per il settore del trasporto aereo.

Lo sciopero dell'Alitalia sarà preceduto il 9 dicembre dall'agitazione dei controllori di volo del centro di Milano che incroceranno le braccia dalle 12.00 alle 16.00. Seguirà quindi la protesta di 24 ore dei ferrovieri aderenti all'Orsa che incroceranno le braccia dalle 21.00 dell'11 alle 21.00 del 12 dicembre. Poi, per il periodo delle festività natalizie, non ci saranno più scioperi nel settore dei trasporti.

Secondo il calendario delle franchigie previste per le festività di fine anno, infatti, l'esercizio del diritto di sciopero è escluso tra il 18 dicembre e il 7 gennaio per il trasporto aereo e ferroviario. Per il trasporto pubblico locale, il divieto è anticipato di un giorno, al 17 dicembre, per finire sempre dopo la Befana.

pubblici essenziali che rafforzi le sanzioni per chi non rispetta le regole, i sindacati viceversa hanno continuato ad intrecciare la trama per arrivare ad un accordo ed evitare l'inasprirsi dello scontro.

I primi commenti all'ultima idea di Maroni sono di boccatura netta: «Sarebbe preferibile che il ministro si impegnasse per il contratto dei lavoratori dei trasporti pubblici locali», dice il leader della Cgil, Guglielmo Epifani. «Per quanto mi riguarda - prosegue - se si dovesse pensa-

re a modifiche alla legge per noi bisognerebbe allargare il diritto di sciopero perché oggi è assai compresso». La Cisl, con il leader Savino Pezzotta, si dice contraria «perché non è con l'irrigidimento delle regole che si risolvono le questioni», e la Uil, con il segretario generale aggiunto Adriano Musi, sottolinea come in una eventuale revisione delle regole si debba tenere conto non solo del comportamento dei lavoratori ma anche di quello della controparte che in questo caso specifi-

# Partita di potere e di poltrone sulla pelle dei cittadini

Cisl trasporti della Lombardia, Formigoni e Lega strumentalizzano la rabbia dei lavoratori e puntano all'accordo regionale

Angelo Faccinotto

**MILANO** Non solo l'exasperazione degli 8mila tranvieri, da due anni in attesa del rinnovo del contratto e con la busta paga alleggerita dall'inflazione. Quella che si è giocata all'alba di lunedì all'Atm - con l'anticipazione «a sorpresa» dello sciopero - è stata anche, e forse soprattutto, una partita politica. Che sulla rabbia (un tempo si sarebbe detto «sulla pelle») dei lavoratori ci ha marcato.

Altro che primi fuochi di un nuovo sessantotto. Da tempo a Milano si sta consolidando una sorta di alleanza tra il sindaco Albertini e il governatore Formigoni. Con un ambizioso obiettivo tra gli altri. Chiudere la vecchia fase politico-sindacale, incentrata sul solidarismo dei contratti nazionali tanto caro alla Cgil, per aprirne una nuova, «moderna», basata sulla contrattazione territoriale o, come in questo caso, regionale. E non solo per quel che riguarda i trasporti. Formigoni ci ha già provato con la sanità. Albertini di queste preferenze non ha mai fatto mistero. Nemmeno quando, prima di conquistare Palazzo Marino, era presidente di Federmeccanica. Non a caso allora, nel pieno dello scontro per il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici, non ebbe esitazioni nel concludere un accordo con Fiom, Fim e Uilm nella sua azienda di Turate. Sul fronte dei partiti - oltre a Forza Italia, il partito dei due - la Lega, da sempre fautrice delle

gabbie salariali, avrebbe fatto da sponda ideale. Unico problema, il versante sindacale, vista l'inconsistenza del Sinpa, il sindacato padano, e degli altri soggetti più o meno autonomi. I vertici di Comune e Regione hanno puntato sulla Cisl. O, almeno, su una parte di questa. Nella confederazione guidata da Savino Pezzotta, infatti, il tema dei contratti territoriali è sul tappeto da anni. Il dibattito interno è vivo, la partita è ancora aperta. E le posizioni

diverse. L'Atm con la sua situazione di tensione sembrava offrire l'occasione ideale per l'esperimento. Portare la lotta alle estreme conseguenze per poi intervenire ed offrire una soluzione «locale». Tempestiva e adeguata. Tanto più che l'azienda qualche segnale in questa direzione, nei mesi scorsi, lo aveva già lanciato. Anche se poi tutto era rimasto lettera morta, sia per la carenza di risorse che per la tenuta

unitaria del fronte sindacale. Così l'altro giorno - con il contratto biennale scaduto da quasi due anni, il contratto quadriennale in scadenza a fine dicembre e sette scioperi senza esito - si è voluto provare. Senza pensare che la situazione potesse sfuggire di mano. Come invece è avvenuto.

Una riprova, se possibile, la si è avuta ieri. Appena placata la bufera, Formigoni è tornato a lanciare l'obiettivo. «Bisogna guardare avanti - ha

detto - e trovare soluzioni: quella dei contratti regionali è una delle soluzioni ipotizzabili». Perché, ha spiegato, fare il tranviere di Milano non è lo stesso che farlo a Cosenza. Anche se, certo, la soluzione non è per l'oggi ma per il domani. Ma, appunto, «va costruita». Un'ipotesi, questa, che porterebbe dritto all'introduzione delle gabbie salariali e che ha suscitato la reazione della Cgil. Che con la segretaria regionale, Susanna Camusso, e con il

numero uno della Camera del lavoro milanese, Giorgio Roilo, l'ha rispedita al mittente. Ma anche un'ipotesi che rischia di scaldare ancora di più gli animi.

Sembra improbabile che oggi, alla ripresa della trattativa nazionale, si possa arrivare a un'intesa. Mancano i soldi. Ed è difficile che, dopo le manifestazioni di indignazione di lunedì, il centrodestra acconsenta ad un'intesa che potrebbe essere interpretata da

una parte del suo elettorato come una capitolazione. In più si continua a gettare benzina sul fuoco. Prima, a caldo, il sindaco Albertini che minaccia di «usare tutto l'arsenale giuridico a disposizione». Poi ieri, a freddo, il ministro Maroni, che annuncia modifiche alla legge sugli scioperi. Così a Milano si parla di nuove possibili agitazioni, proprio in concomitanza col cruciale weekend di Sant'Ambrogio, con la «prima» della Scala e la fiera degli «oh bey oh bey». Agitazioni che potrebbero estendersi anche ad altre regioni città.

Piacca o no, l'Atm non è più quella di una volta. L'azienda medaglia d'oro della Resistenza che garantiva il servizio d'ordine a tutte le manifestazioni sindacali. Il posto degli anziani «manetta» è stato preso da lavoratori neoassunti, per lo più immigrati dal Sud, che il sindacato, indipendentemente dalla tessera, non sempre riesce ad interpretare. E a governare.

Ma se la strada locale - regionale o aziendale (come sembra preferire la Uil) che sia - non è percorribile, quali soluzioni si profilano? La strada maestra è quella del rinnovo del contratto al tavolo nazionale, per tutti i 120mila autoferrotranvieri d'Italia. Nel rispetto delle regole. Quelle che vogliono che i contratti scaduti vengano rinnovati con tempestività. E quelle che, in occasione degli scioperi, stabiliscono comportamenti a tutela dei cittadini utenti. Sempre che nel paese delle sanatorie e dei condoni ci sia ancora chi è disposto a rispettarle.

## manager e politica

# Un tram chiamato Cirio bond

Roberto Rossi

**MILANO** All'Atm di Milano è entrato nell'agosto del 1997. Anni difficili per l'azienda del trasporto pubblico milanese, anni di bilancio in rosso. 439 milioni di euro di passivo accumulati dal 1993 al 1997. A guidare una delle più grandi aziende di trasporti in Italia, se non la più grande, l'aveva chiamato Gabriele Albertini, sindaco appena eletto, che lo conosceva ai tempi di Federmeccanica. Bruno Soresina, classe 1944 da Parma, un volta in sella aveva fatto il miracolo. In pochi anni ha riportato l'azienda in pareggio e da due, cosa abbastanza anomala per un'azienda dei trasporti, è tornato l'utile.

Un merito di cui Soresina si è sempre

vantato. «Il tempo dei deficit cronici è un lontano ricordo», aveva detto ad aprile scorso in occasione della presentazione dei dati del bilancio 2002. E in effetti nei cinque anni della sua gestione i profitti complessivi hanno raggiunto i cinque milioni di euro.

I panni del risanatore Soresina li ha vestiti bene. Non solo utili, ma anche nuovi investimenti. Sempre Soresina ad aprile, commentando il piano di rafforzamento che prevedeva 135 nuovi tram e la fornitura di 238 autobus: «Erano 25 anni che a Milano non si ordinavano nuovi tram».

Nell'enfasi il dirigente si era dimenticato di dire, però, che parte degli investimenti non erano andati solo per tram e autobus. L'enorme liquidità di cassa complessiva dell'azienda, desumibile dal bilancio 2002, oltre 370

milioni di euro, hanno preso anche un'altra strada. Tutti investiti in titoli o depositati nelle casse di qualche banca.

Investiti andati tutti a buon fine? No, nel dorato mondo dell'Atm resta una macchia. Quella legata all'operazione Cirio. Dieci milioni di euro della azienda di trasporto pubblica sono andati in fumo nelle obbligazioni della società agroalimentare di Sergio Cragnotti. In fumo, per la verità ora, nel bilancio del 2002, sono stati certificati solo cinque milioni. Il fatto però è che non c'è nessuna certezza che i bond saranno rimborsati. Non c'è nessuna certezza, quindi, che il Comune di Milano, azionista di maggioranza dell'azienda riveda quei soldi.

La macchia Cirio ha scatenato nel consiglio milanese un putiferio. Il presidente Sore-

sina, qualche settimana fa è stato costretto a difendersi in commissione Bilancio e Trasporti del comune di Milano. Una difesa che poi era un attacco. Contro Banca Intesa, che avrebbe ispirato l'operazione fallimentare. L'investimento in obbligazioni Del Monte, si era precisato dall'Atm, rappresentava solo il 2,6% degli investimenti totali finanziari che avevano fatto registrare, nel 2002, un utile della gestione finanziaria pari a 11 milioni di euro, tenendo conto della svalutazione operata a bilancio sul titolo stesso.

Banca Intesa o meno, sta di fatto che la piccola macchia da dieci milioni di euro sul curriculum di Soresina si è allargata sempre di più. Tanto da far dubitare, anche tra le fila del centrodestra, sulla permanenza dello stesso alla guida dell'azienda dei trasporti.