

Laura Matteucci

MILANO Precettati, da oggi fino a sabato, i dipendenti dell'Azienda dei trasporti milanesi, dopo il nuovo sciopero di tutti i mezzi pubblici che per quasi l'intera giornata di ieri ha lasciato a piedi, ancora una volta, i milanesi. Sciopero a sorpresa, improvviso e senza fasce garantite. Di tram e autobus in giro se ne videro pochissimi, mentre delle tre linee metropolitane soltanto quella gialla ha funzionato, comunque per un breve tratto, e la linea rossa ha ripreso nel pomeriggio.

PROTESTA

La protesta era nell'aria da giorni, da quando è saltata la trattativa per l'integrativo aziendale, nonostante le promesse iniziali di Comune e Atm. Questo pomeriggio, comunque, il tavolo di confronto si riapre in Prefettura. «L'Atm si è riservata di presentare una nuova proposta, dopo un passaggio al consiglio d'amministrazione - spiega Nino Cortorillo, segretario Filt-Cgil milanese - Oggettivamente, si tratta di una novità che potrebbe sbloccare la situazione, ma è tutto da verificare. Se si dovesse tramutare in un altro bluff, vuol dire che hanno davvero intenzione di continuare a giocare col fuoco». I sindacati hanno subito invitato i dipendenti a riprendere servizio, il segretario nazionale della Filt-Cgil Fabrizio Solari ha parlato di «forma di protesta non condivisibile», ma hanno anche sollecitato la chiusura in tempi rapidi della trattativa aziendale milanese, oltre all'apertura della vertenza per il rinnovo del contratto nazionale quadriennale, scaduto il 31 dicembre scorso.

«Il governo - dice Solari - deve immediatamente convocare gli enti locali, i sindacati e le imprese, ed avviare un tavolo per ridefinire le regole di un settore ormai al collasso».

SPERANZE

Per la trattativa milanese qualche speranza c'è. Già ieri, al vertice immediatamente aperto in prefettura alla notizia dello sciopero, l'Atm sembra aver fatto «aperture» sulle richieste economiche lanciando qualche segnale di disponibilità ad abbandonare alcune richieste di contropartita sulla produttività, quelle su cui la trattativa

Il sottosegretario Sacconi minaccia sanzioni «certe e pesanti» per quelli che hanno aderito al blocco



Un tramviere iscritto alla Cgil diceva alla radio: «c'è una grande trasversalità, non si sente più come l'appartenenza alle organizzazioni a cui si è iscritti». Un altro raccontava il suo disagio e la sua sofferta scelta di stracciare la tessera Cgil. Due voci tra le tante che abbiamo ascoltato, valutando le scelte da fare, in una vertenza che rappresenta un caso concreto ma anche la crisi più generale delle relazioni sindacali. Sono la denuncia di un «sistema delle relazioni» unilaterale, nel quale i doveri sono solo dei lavoratori, i diritti non esistono più e il governo fa come Ponzio Pilato. Un governo irresponsabile, che non ha finanziato né il mantenimento né la privatizzazione del trasporto pubblico locale ed ha sistematicamente tradito le legittime attese dei lavoratori sulla politica dei redditi. Quale gigantesca trappola si è rivelata far precipitare tutto in un insieme indistinto in cui alla fine le vittime erano molteplici: i cittadini, i lavoratori senza contratto,

“ La protesta era nell'aria da giorni, da quando è saltata la trattativa per l'integrativo aziendale nonostante le promesse di Comune e Atm ”



I lavoratori richiamati d'autorità in servizio dal prefetto, ma anche oggi si rischiano stop a sorpresa. Intanto il confronto riparte in Prefettura ”

Milano nel caos, precettazione a oltranza

Trasporti bloccati senza preavviso. Pisanu: sciopero illegale. La destra soffia sul fuoco



Lavoratori dell'Atm davanti a un deposito dopo aver deciso ieri uno sciopero spontaneo

Bruno Ap

Confederali scavalcati e preoccupati

Intervengono i leader sindacali: queste situazioni si evitano rinnovando per tempo i contratti

MILANO «Bisogna rimettere al centro dell'attenzione, soprattutto del governo e degli enti locali, il progetto di riforma del trasporto locale, perché questo è un settore abbandonato da molti anni». Guglielmo Epifani, leader della Cgil, mette il dito sul punto dolente di tutta la vicenda dei trasporti pubblici. «Le competenze sono passate dal governo alle Regioni, molte aziende di trasporto sono dei Comuni. C'è uno scaricabarile tra tutte le istituzioni, tra chi deve finanziare queste attività che nessuno finanzia costringendo le imprese a fare debiti. Questo rende difficile il rinnovo del contratto e peggiora le condizioni dei lavoratori e il servizio per i cittadini. Se non sciogliamo questi nodi qualsiasi esercizio di rinnovo del contratto sarà particolarmente difficile, per cui chiedo che i lavoratori spostino la loro rabbia e il loro obiettivo di lotta su questo».

E anche il segretario dei Ds Piero Fassino interviene in una «vicenda che ci pone di fronte a un problema nel problema», e parla di «rottura sociale», a partire dalla normativa che regola gli scatti di anzianità. La partita trasporti si fa sempre più spinosa. C'è un biennio economico firmato tra mille difficoltà nel dicembre scorso, che ha lasciato insoddisfatti molti lavoratori, ma che è riuscito a «salvare» il contratto nazionale scaduto a fine anno, sul quale il governo non ha ancora speso una parola. «Un avvio immediato della discussione - dice il segretario lombardo Filt-Cgil, Franco Fedele - potrebbe far recuperare fiducia ai lavoratori». «A questo

punto - riprende - bisogna impegnarsi e decidere dei capitoli di spesa per il settore, che comprendano anche i contratti. Senza un trasporto davvero efficiente non si migliora la vita dei cittadini». Perché il settore è al collasso, gli autoferrottravvieri sono esasperati, e lo sciopero di ieri a Milano, improvviso e fuori dalle regole, ha riproposto con evidenza il problema sindacale della rappresentatività. «È successo solo a Milano mentre il sindacato è presente su tutto il territorio nazionale. Parlare di malessere dunque va bene. Mi sembra invece eccessivo parlare di crisi di rappresentatività», commenta il leader della Cisl, Savino Pezzotta. «Come si evitano queste situazioni? Rinnovando i contratti in tempo», conclude. Dello stesso avviso anche il leader della Uil, Luigi Angelitti: «Le regole sono importanti, ma ciò detto è ovvio che esiste una questione salariale. A

Milano è in corso una trattativa integrativa che è saltata e mi sembra dunque quasi automatico quanto è successo», dice. Il problema sindacale, comunque, esiste. A riprova, il segretario regionale della Cgil Liguria, Bruno Manganaro, Franco Grisolia della Cgil nazionale, Daniele Debetto del direttivo nazionale Filcea-Cgil e Piero Acquillone del collegio nazionale di garanzia della Fiom-Cgil, ieri hanno invitato la Cgil a riprendere la lotta nel settore del trasporto locale, a ritirare la firma dall'accordo di dicembre, e a proclamare lo sciopero nazionale a tempo indeterminato. I sindacalisti hanno anche ricordato alla Cgil di tener conto delle lotte spontanee, e chiesto la convocazione di un'assemblea nazionale di delegati delle aziende locali per chiarire i termini della piattaforma su cui riaprire la trattativa.

la.ma.

tranvieri arrabbiati

Costretti a copiare Berlusconi: violare le regole

Susanna Camusso *

le organizzazioni sindacali senza interlocutori. E, come per magia, un governo senza colpa; Amministrazioni Locali pontificanti senza nemmeno pagare il dazio «dovuto»: far sentire la loro voce al tavolo del confronto nazionale, per chiudere in fretta la trattativa e chiedere le adeguate risorse per il settore. Per noi, per la Cgil, in campo c'era e c'è la scelta di difendere i diritti e quindi di difendere dagli assalti localistici il contratto nazionale; difendere la dimensione nazionale e solidale della tutela del potere d'acquisto, senza ascoltare ingannevoli richiami di singole

aziende o di amministrazioni comunali e regionali. Difendere il diritto di sciopero e le sue regole nei servizi pubblici dai nuovi attacchi di Maroni. Abbiamo difeso alcune delle regole che Berlusconi sta affossando, non solo per i tranvieri, non solo a Milano. Basta aver difeso il ruolo del contratto nazionale, trovando in ore convulse quella soluzione? Resta la distanza tra la soluzione e le aspettative dei lavoratori che continuano a rivendicare il rispetto delle regole e quindi una maggiore efficacia nel recupero del potere d'acquisto perso. La difesa dei salari è oggi tornata ad essere un punto fonda-

mentale della battaglia sindacale per tutti i lavoratori dipendenti e i pensionati. Con altrettanta nettezza va detto che se non avessimo messo un punto fermo sull'esistenza del contratto nazionale, sarebbe ancora più difficile ragionare di una concreta prospettiva di ripresa dell'azione sindacale. Gli uomini e le donne che hanno urlato inascoltati il loro disagio hanno dovuto usare la regola dominante dell'era Berlusconi - rompere le regole - per diventare visibili; ma questo non ci esime dal dire che continuare - come lunedì a Milano - a violare le regole è sbagliato. Se non si vogliono inse-

guire le sirene aziendali e locali ma recuperare il senso del lavoro e il suo riconoscimento sociale, tre paiono i passi essenziali. Primo: dare la parola ai lavoratori, attraverso le assemblee, perché un giudizio deve essere dato e anche perché l'appartenenza, non sentita più come una volta, non diventi evanescente; perché si possa spiegare per quali ragioni andava difeso il contratto nazionale. Poi deve esserci il voto in tutti i luoghi di lavoro. Secondo: progettare la piattaforma del rinnovo del contratto nazionale. Avendo chiuso con due anni di ritar-

do il vecchio, scontiamo un ritardo nell'avvio del confronto. Se non si vuole corteggiare l'ognuno per sé, deve essere data un'adeguata risposta nazionale all'assetto di questo comparto, poiché un'azienda con qualche risorsa non fa settore. Terzo: la contrattazione di secondo livello, aziendale, non collega solo gli aumenti alla produttività, ma obbliga il sindacato a porsi anche un concreto obiettivo di uguaglianza tra lavoratori che non può essere trovata nelle gabbie salariali, e che deve trovare risposte a due problemi: intanto perché l'anzianità riesca a determinare scarti

così grandi nelle retribuzioni di lavoratori, i cui riferimenti sono invece la fatica, lo stress, il disagio dello stare ore nel traffico con la responsabilità dei passeggeri. Bisogna superare le residue forme di «salario di ingresso» presenti anche in ATM. Poi, se si è lavoratori in «formazione», le condizioni di lavoro non devono rendere evidente una differenza? Inoltre se guidare in una grande città determina condizioni diverse da quelle della cittadina di provincia, la soluzione non potrà certo essere quella della territorialità del salario ma le concrete condizioni di lavoro, con i turni, gli orari. Ai lavoratori che oggi non trovano risposte nel sindacato confederale, non possiamo offrire l'idea che il colpevole stia altrove e che la salvezza sia nella soluzione localistica. Dobbiamo ricostruire un percorso, definirne le tappe, senza cercare scorciatoie e cominciando a fare un'operazione di verità.

* Segretario regionale Cgil-Lombardia

si era interrotta, come la diminuzione delle pause lavorative e l'esclusione della pausa mensa dall'orario di lavoro.

ESASPERAZIONE

Questa, infatti, la questione che ha esasperato i dipendenti dell'Atm, che peraltro avevano già mal digerito (come dappertutto) l'accordo siglato da Cgil, Cisl e Uil il 20 dicembre scorso, quello sul rinnovo del biennio economico con cui, di fatto, non riescono a recuperare in busta paga il tasso d'inflazione. Su quell'accordo, comunque, i sindacati milanesi hanno già deciso, unitariamente, che verrà proposto un referendum tra i lavoratori entro la fine del mese. «Questo è il vero elemento di democrazia - dice Franco Fedele, segretario Filt-Cgil Lombardia - Ovviamente, i comportamenti saranno conseguenti ai risultati del referendum».

La precettazione, da parte del prefetto di Milano Bruno Ferrante, che ha accolto le richieste del presidente della Commissione di Garanzia Antonio Martone, è arrivata nel pomeriggio. E ha riguardato anche gli autoferrottravvieri di Monza.

Ennesima giornata a piedi, quindi, per i milanesi, ormai più rassegnati che esasperati. E, evidentemente, anche più informati e vigili di qualche tempo fa. Non si è verificato, infatti, il caos del primo dicembre, quando per la prima volta gli autoferrottravvieri milanesi hanno sfiorato dalle fasce garantite e non sono proprio usciti dai depositi.

A parte l'ora di punta tra le 8 e le 9, dove soprattutto in corrispondenza delle stazioni ferroviarie di Cadorna, Garibaldi e Centrale si sono registrati disagi notevoli e qualche gesto di nervosismo, nel complesso la città ha assorbito meglio dell'ultima volta le conseguenze della protesta. La gente si è come rassegnata ad andare a piedi, rinunciando anche alla conquista di un taxi che, vista anche la coincidenza con la settimana della moda, di fatto era introvabile.

Immediata, la convocazione in Prefettura delle parti, che hanno poi ripreso il confronto nel pomeriggio per riaggiornarsi ad oggi con la nuova proposta Atm. I sindacati, nel frattempo, hanno invitato i lavoratori a riprendere regolare servizio, e si sono detti disposti a raggiungere un accordo «anche subito, purché l'azienda riveda le sue proposte circa le pause di lavoro».

SANZIONI

Da Roma il ministro degli Interni Giuseppe Pisanu ha parlato di «sciopero illegale», e il sottosegretario al Welfare, Maurizio Sacconi, ha minacciato sanzioni «certe e pesanti» per i lavoratori. Meno apocalittico, invece, il ministro Maroni, che pure continua a parlare di revisione della legge sugli scioperi, ma che non intende criminalizzare l'episodio. «Ci sono delle ragioni - dice - che vanno comprese, valutate anche se portano ad una violazione di legge. Occorre evitare una criminalizzazione di persone mosse da ragioni soggettivamente nobili. Se sarà necessario interverremo, ma prima mi riservo di ascoltare il prefetto e la commissione di regolamentazione dello sciopero».

Disagi nei pressi delle stazioni Fs. Ma la città ha vissuto con pazienza le conseguenze inevitabili

