

Giampiero Rossi

## LE CITTA' a piedi

Giornata durissima per lo sciopero di bus, metro e ferrovie regionali proclamato dai confederali ma anche dai sindacati di base

Dopo il conflitto del dicembre scorso elusi tutti gli impegni del governo. Un solo incontro a Palazzo Chigi e poi la trattativa si è arenata

**MILANO** Troppi silenzi, troppe promesse rimangiate, troppe risposte negate: era inevitabile che, di fronte a un governo che fa orecchie da mercante con chi lo richiama ai propri impegni, la vertenza dei tranvieri riesplodesse a oltre sei mesi dall'ondata di durissime proteste dell'inverno scorso.

Oggi le principali città italiane rischiano un traffico quanto meno congestionato per effetto dello sciopero di 24 ore del trasporto locale (bus, metro e ferrovie regionali) indetto da Cgil, Cisl e Uil, secondo modalità differenti per ciascuna città. Si tratta dell'astensione dal lavoro già proclamata per il 24 giugno scorso e che le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, in seguito a un esplicito invito della commissione di garanzia, avevano rinviato al 6 luglio. Il rinvio era stato deciso a seguito della richiesta della commissione per consentire un ultimo tentativo di soluzione ma, spiega-

no i sindacati, non si sono verificati elementi in grado di modificare le posizioni delle controparti e del governo e «per questo sono interamente confermate le ragioni dello sciopero». La raccomandazione della commissione di garanzia a ridurre le ore di sciopero non è stata raccolta dai sindacati confederali e, sempre oggi, si fermano per 8 ore anche i sindacati di base e i Cobas della categoria. «Non si tratta della prima azione di sciopero - puntualizza il segretario nazionale della Filt, Franco Nasso - ma della prosecuzione di una dura e complessa vertenza. Stiamo ancora in attesa che il governo rispetti gli impegni assunti nei mesi scorsi. La drammaticità della situazione è colta da tutti, non sempre è possibile in fasi così difficili rispettare ogni passaggio del percorso. Abbiamo provato in tutti i modi - aggiunge Nasso - a fare la trattativa sul contratto, sono passati sei mesi e non è successo nulla. La situazione è ulteriormente peggiorata in questi mesi, ma nessuno credo vorrà che si ripetano nelle stesse modalità le esperienze del 2003».

Le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno sottolineato più volte la gravità della situazione del trasporto locale, che ha condotto all'inevitabile sciopero della categoria. L'accordo del 20 dicembre 2003, ricordavano i sindacati nella lettera in cui comunicavano la decisione del differimento a oggi dell'astensione di 24 ore, contiene impegni molto importanti, del go-

**Franco Nasso (Filt):**  
le abbiamo provate tutte per giungere alla firma la situazione è solo peggiorata

”

## modalità e obiettivi

## Servizio garantito nelle ore di punta

**MILANO** La previsione è per una adesione massiccia allo sciopero, ma i sindacati sono tranquilli: non c'è alcun pericolo che le fasce di garanzia non vengano rispettate, come accadde in dicembre. Piuttosto, il rischio di una nuova ondata di proteste radicali si ripresenterebbe in autunno, se prima di allora governo e aziende di trasporto pubblico non avran-

no fornito risposte alle richieste che organizzazioni sindacali e lavoratori stanno ripetendo ormai da troppo tempo. Gli scioperi dell'inverno scorso condussero al riconoscimento di un aumento salariale di 81 euro, cioè l'adeguamento che era dovuto ai tranvieri per il biennio 2002-2003. Ma il ritardo accumulato prima di riconoscere quanto era dovuto agli addetti del trasporto pubblico locale ha fatto sopraggiungere (alla fine dello scorso anno) anche la scadenza del contratto nazionale. In quel periodo, sulla base del cosiddetto "lodo Sacconi", le parti si erano impegnate a discuterlo entro la primavera di quest'anno, con la garanzia di una pace sindacale, che in effetti è stata rispettata. In marzo, puntuali, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno presentato la piattaforma contrattuale unitaria che contiene una richiesta di au-

mento medio di stipendio medio di 131 euro, cioè un incremento del 6,5% e il recupero di 25 euro per il biennio trascorso. Per la parte normativa, invece, la piattaforma sindacale prevede la riduzione di un'ora dell'orario di lavoro, con le conseguenti modifiche sui nastri lavorativi, e importanti modifiche alle progressioni nei parametri per i giovani conducenti con sostanziali miglioramenti nel primo periodo di assunzione.

Tutto, poi, si è fermato a quel punto. Come se nessuno ricordasse più a che livello di esasperazione erano arrivati i lavoratori pochi mesi prima. Governo e aziende hanno snobbato sia il tavolo per il contratto sia quello sui problemi strutturali del settore del trasporto pubblico.

gp.r.

da Tremonti a Maroni

## Unica strategia: lo scontro frontale

Bruno Ugolini

Ricordate le città, Milano in testa, ridotte al caos per lo sciopero dei trasporti pubblici? Il film inquietante di sei mesi or sono rischia di ripetersi. Soprattutto si ripetono le cause che portano al disastro sociale. Nulla o quasi è stato risolto da allora. Era stato approntato un accordo tampone sottoposto a referendum e approvato dagli interessati. La regia governativa avrebbe dovuto rimediare ai pesanti ritardi, provvedere ai guai del settore. Ora torna ancora una volta in ballo un contratto di lavoro scaduto da mesi e mesi e buste paga erose dall'inflazione, senza la possibilità di rimediare in qualche modo, visto che Santa Scala Mobile è spirata da tempo. I salari degli italiani, spiegava ieri Agostino Megale, presidente dell'Ires-Cgil, in un convegno organizzato dal periodico on line "Il Diario del lavoro", sono calati dell'1,3% rispetto all'inflazione nel periodo dal 2000 al 2004. Erano invece cresciuti dello 0,7 dal 1996 al 2000. C'è poco da commentare.

Il governo, questo governo traballante, è sotto accusa. Aveva sostenuto, nel gennaio

scorso, di aver applicato l'accisa sulla benzina per dare risorse, denunciavano i sindacati. Noi tutti avremmo pagato di più il pieno per la macchina o il motorino ma in cambio avremmo potuto prendere tranquillamente l'autobus o la metropolitana. Non ha sborsato una lira. Anzi ora lo stesso governo annuncia tagli per poter diminuire le tasse a chi magari le tasse le evade. Sono mille e duecento le imprese dei trasporti interessate. E' una conglomerazione d'aziende sane e che guadagnano, accanto a imprese sull'orlo del fallimento. Il caos è aumentato con l'attuazione del federalismo, per il conflitto di competenze tra Stato, Regioni, Comuni. Così tutto sembra bloccarsi e chi paga le conseguenze sono gli autoferrotranvieri senza contratto e i cittadini tutti che rischiano anche questa volta di rimanere appiattiti.

Che cosa dovrebbero fare, in tale situazione, i lavoratori? Stare a guardare? Aspettare pazienti che nel centrodestra prevalga il senso di responsabilità e imparino l'arte di gover-

nare? Attendere che il vaso trabocchi ancora una volta, come è successo nel dicembre scorso, e tram e autobus rimangano improvvisamente chiusi nei depositi facendo impazzire le folle di Milano, Roma e decine d'altre città? Per poter sfogliare il giorno dopo i giornali con i titoli intesi a spiegare l'ira del tranviere e la gente che prima impreca e poi solidarizza? Questa volta i sindacati hanno deciso di giocare d'anticipo - si fa per dire - e hanno indetto lo sciopero di oggi. Non c'è solo la busta paga di mezzo. Nelle richieste uno spazio grande è riservato proprio a quelli che sei mesi fa erano stati tra i protagonisti della rivolta, i giovani. Spesso atipici, precari, con lo stesso lavoro ma un terzo di busta paga in meno. Sono i neo-assunti. La richiesta è che il lavoro a tempo indeterminato torni a rappresentare la norma e che le ingiuste differenze salariali generazionali siano almeno ridotte, se non eliminate.

C'è una via d'uscita, visto che i sindacati vivono di proposte, obiettivi, scioperi e tratta-

tive. E' quella della concertazione, una pratica che come ricordava ieri Pietro Larizza, presidente del Cnel, al convegno che abbiamo ricordato, è stata volutamente revocata. Gli ha risposto, in quella stessa sede, il ministro Gianni Alemanno, chiarendo a tutti quanti noi le vere ragioni della caduta del ministro del Tesoro Giulio Tremonti, dipinto come l'anima nera, il cardinal Richelieu della coalizione. Perché, appunto, era l'uomo che nel Consiglio di Gabinetto, imponeva il veto alla concertazione, "era portatore di un atteggiamento politico che negava alla radice la necessità del dialogo".

Per imbracciare, invece, la spada dello scontro frontale sull'articolo diciotto. Ora Tremonti è stato fatto sparire è il pimpante Gianni Alemanno, giovane pupillo dei post-fascisti, annuncia una fase nuova. Come dire che dovrebbe far fuori anche Roberto Maroni. In ogni modo non resta che aspettare. Ecco per lui un'occasione d'oro: il contratto degli autoferrotranvieri. La nuova fase comincia da qui. Trovi un rimedio.

In carenza di risorse il pericolo è di ritrovarsi con un sistema pubblico ridotto all'osso

”



Un deposito di autobus durante lo sciopero del gennaio scorso

Foto di Marco Bucco/Ansa

## LO STOP DEI TRASPORTI

Oggi, tram, bus e metro restano fermi per uno sciopero nazionale di 24 ore deciso dai sindacati confederali per il rinnovo del contratto di categoria



## MILANO

Il servizio di trasporto pubblico è regolare fino alle ore 8.45 e dalle 15 alle 18



## ROMA

Bus, tram, metro e ferrovie si fermano dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 fino a fine servizio



## NAPOLI

Fermi gli autobus, la metropolitana, la circumvesuviana, la funicolare. Garantite le fasce orarie 5.30-8.30 e 16.30-19.30



## GENOVA

Assicurata la circolazione dalle 6 alle 9 e dalle 17.30 alle 20.30 nelle zone garantite



P&amp;G Infograph

verno delle istituzioni interessate e delle controparti: tutti disattesi. Palazzo Chigi e le istituzioni locali si erano impegnati a promuovere gli atti necessari a superare la grave crisi nel settore per quanto riguarda le regole e le risorse. Si erano impegnate anche a concludere in tempi brevi la trattativa per il rinnovo del contratto. Ma poi «il senso di responsabilità, dimostrato dalla categoria e dalle organizzazioni sindacali, dopo la grave rottura del sistema relazionale che si sono verificate in occasione del rinnovo secondo biennio, non ha trovato riscontro nel comporta-

mento degli altri soggetti firmatari di quell'accordo - spiegano infatti i sindacati - sono trascorsi sei mesi e non si è fatto alcun passo avanti, con un evidente peggioramento dello stato delle cose. Per ottenere il rispetto di quegli impegni e per concludere la trattativa per il contratto le segreterie nazionali sono state costrette alla dichiarazione di sciopero e hanno scelto di farlo dopo molte richieste rivolte al governo e alle controparti relative al rispetto di quanto sottoscritto».

Dopo la ribellione di massa esplosa nel dicembre scorso nei depositi degli autobus di mezza Italia, le associazioni che riuniscono le aziende del trasporto locale (Asstra e Anav) e il governo stesso avevano infatti convinto sindacati e lavoratori a congelare le ostilità sulla base di un duplice impegno: da una parte la ripresa a ritmo serrato del confronto per il rinnovo contrattuale, dall'altra l'apertura di un tavolo per l'esame di tutti i problemi strutturali del settore, proprio per evitare che le aziende potessero continuare a rispolverare l'alibi delle carenze di risorse ad ogni appuntamento per il rinnovo contrattuale. A distanza di sei mesi, però, non un solo passo avanti è stato compiuto in nessuna delle due direzioni. Le controparti aziendali non hanno offerto alcuna risposta alle richieste presentate nel marzo scorso dai sindacati nella piattaforma contrattuale unitaria, e per quanto riguarda il famoso tavolo governativo sui trasporti pubblici locali tutto si è dissolto dopo una sola riunione (il 7 aprile) a Palazzo Chigi, dove peraltro Asstra e Anav avevano rinnovato la promessa di entrare a un accordo contrattuale entro il mese di maggio.

Insomma, non stupisce che dopo tanto tergiversare e ignorare esplicite, reiterate e legittime richieste ora il governo e le aziende debbano subire la protesta diffusa da parte dei lavoratori. «Chiediamo la ripresa delle trattative - ribadisce Franco Nasso della Filt - e chiediamo anche che il governo intervenga non solo in qualità di responsabile formale del tavolo istituzionale ma anche perché tra un po' di tempo l'Italia rischia di trovarsi con un sistema di trasporti pubblici locali ridotti all'osso. Non è possibile che le risorse per il settore possa ancora oggi contare soltanto sulle risorse messe a disposizione nel 1997. Vogliamo sapere se chi ci governa ritiene ancora che questo servizio sia uno dei motori dello sviluppo».

Valerio Calzolaio

## Cronache nere: l'ambiente

ai tempi di Berlusconi (2001-2004)  
Prefazione di Fulvia Bandoli

Il sottosegretario all'Ambiente dal 1996 al 2001 nei governi del centrosinistra commenta gli avvenimenti ambientali dal 2001 al 2004 durante il governo Berlusconi. Sono cronache nere: dai fallimenti internazionali alla confusione costituzionale, dalla cattiva amministrazione alle politiche che inquinano, parchi e rifiuti, qualità urbana e risorsa idrica.

con i contributi di  
Agnello Modica • Bordon • Donati • Gentili • Martone • Realacci • Ronchi • Vigni

in edicola con l'Unità a 4,00 euro in più