

Il ministro Treu. Ovvero, il disastro dei trasporti

Il governo precetta: Malpensa sciopera, Fiumicino ci ripensa

Alla fine le minacce del «gendarme» Tiziano Treu hanno sortito il loro effetto. Cgil, Cisl, Uil, Sulta e Anpav hanno infatti deciso ieri di rinviare sia lo sciopero di oggi dei dipendenti di aeroporti di Roma che la protesta degli assistenti di volo Alitalia e Alitalia Team in programma per giovedì prossimo. Una decisione, quella dei sindacati, giunta al termine di una giornata tormentata, contrassegnata dai ricatti del ministro dei Trasporti, che aveva preannunciato sanzioni e ricorsi alla magistratura contro chi non avesse rispettato l'ordinanza di differimento delle agitazioni. Nonostante ciò Cgil, Cisl, Uil, Sulta e Anpav avevano in un primo momento manifestato l'intenzione di tirare dritto, accogliendo solo la richiesta di rinvio dello sciopero indetto per giovedì. Ma poi, in serata, è intervenuto di nuovo il ministero, che ha diffuso un comunicato con il quale annunciava di avere convocato un incontro per l'11 ottobre «con la società Aeroporti di Roma, la società Alitalia e le organizzazioni sindacali». A quel punto i sindacati, *in primis* quelli confederali, hanno rinfoderato le armi e scelto la strada del dialogo.

Il nodo da sciogliere resta comunque quello della privatizzazione dello scalo di Fiumicino, dove la aeroporti di Roma ha annunciato di voler scindere in due parti le attività di handling (servizi di assistenza a terra). Un progetto che, denuncia il Sulta, rischia di gettare sulla strada 1200 lavoratori stagionali «Gestendo solo i voli Alitalia - argomento il sindacato di base - AdR avrà bisogno di un numero nettamente inferiore di precari».

Il ministero dei Trasporti, per parte sua, si è detto ieri «interessato in modo concreto ad un'evoluzione del comparto dell'assistenza aeroportuale che consenta un'apertura del mercato vera ed equilibrata che, tuttavia, non pregiudichi le condizioni dei lavoratori». Vedremo cosa accadrà nell'incontro dell'11.

Hanno deciso invece di scioperare comunque ieri, garantendo però ugualmente l'assistenza a tutti i voli in arrivo e in partenza, i controllori di volo dell'aeroporto di Malpensa aderenti alla Fit-Cisl, Uiltrasporti e Licta. Anche in questo caso il fronte sindacale era stato diviso dalla richiesta di Treu, prontamente accettata dalla Filt-Cgil, di differire la protesta.

Fit-Cisl, Uiltrasporti e Licta, pur definendo «grave» il comportamento del ministro dei Trasporti, hanno deciso alla fine di garantire l'assistenza ai voli immaginando i «gravi disagi» cui sarebbero incorsi i passeggeri. «Sensibili allo sguardo attento dell'opinione pubblica - si legge in una nota - che sarebbe l'unica a pagare le responsabilità altrui, il personale si dichiarerà in sciopero e al contempo assicurerà l'assistenza a tutti i voli in arrivo e in partenza». Una sorta di sciopero «virtuale», insomma, come quello attuato settimane orsono, in circostanze analoghe, dai piloti della Meridiana. L'ennesimo segnale del clima di terrore che circonda ormai chi pratica il conflitto nel settore dei trasporti.

Roberto Farneti



Tiziano Treu

L'ultimatum delle Fs ai lavoratori: «Poche storie sul contratto»

Dalla trattativa alle minacce ai lavoratori. Dopo mesi di confronto apparente sul contratto di lavoro dei ferrovieri, inframazzati da scioperi contro il processo di privatizzazione in atto, governo ed Fs serrano le fila e nel giorno del centosessantesimo anniversario dell'azienda giocano la carta dell'ultimatum: i sindacati facciano poche storie e si impegnano a firmare il nuovo contratto entro dicembre. Una rapida conclusione del negoziato è infatti indispensabile, afferma il ministro Tiziano Treu, per «avviare il risanamento delle Ferrovie dello Stato». Rincarare la dose l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli: le Ferrovie non possono fallire, ma occorre risanarle in tempi stretti, altrimenti continueranno «a mangiare soldi».

Cosa c'entra il bilancio delle Fs con il contratto dei ferrovieri? Semplice. Secondo governo e azienda le strade per raggiungere il pareggio entro il 2003 sono essenzialmente due: la riduzione del costo del lavoro (2400 miliardi da recuperare tramite il taglio dei salari e l'espulsione di altri 20 mila dipendenti) e l'introduzione di ulteriori forme di flessibilità in grado di accompagnare la riorganizzazione in corso (la cosiddetta «divisionalizzazione», considerata dai sindacati come la premessa per la privatizzazione). «La dirigenza mai come in questo momento - ha detto ieri il presidente Claudio Demattè - ha una comunanza di interpretazioni dei problemi delle Ferrovie». Parlando ai ferrovieri che hanno raggiunto il trentacinquesimo anno di attività, Demattè ha ricordato che sono cambiate le condizioni di operare, passate da un regime di monopolio alla liberalizzazione. Secondo il presidente delle Fs è quindi anche cambiato il ruolo del ferroviere che non deve più «abusare di questa posizione di esclusività, pena la perdita della legittimità».

Non la pensano così i sindacati, stufi del fatto che l'azienda insista nel voler far pagare ai lavoratori colpe che ricadono invece sulle spalle di chi ha favorito per anni e anni gestioni inefficienti e clientelari. Per Savio Galvani, coordinatore nazionale dei macchinisti del Comu, Governo e azienda «invocano la rapida chiusura del contratto perché vogliono chiuderlo alle loro condizioni». I lavoratori, spiega Galvani, «sono i primi a volere un contratto, ma un contratto che difenda i salari dall'inflazione e che stabilisca una serie di norme a tutela delle condizioni di lavoro, in particolare per i turnisti, per i quali la flessibilità è già oggi a livelli esasperati». I tavoli aperti da maggio ad oggi, sono stati invece concepiti dall'azienda, sostiene il rappresentante dei macchinisti, «come momenti di ratifica delle azioni unilaterali dell'impresa». C'è infine «una vertenza aperta - ricorda Galvani riferendosi agli assetti societari futuri delle Fs - su cui non c'è alcuna risposta da parte dell'azienda e del governo. I lavoratori non sanno neppure in che azienda sono, come fanno a fare un contratto?».

Ro. Fa.

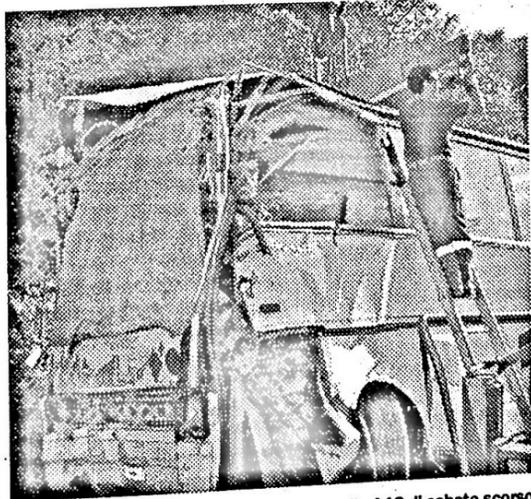
L'assemblea nazionale I Cobas rilanciano: ricomponiamo a sinistra su programmi e lotte

Si è svolta domenica scorsa a Roma l'assemblea nazionale del Cobas-Confederazione. Al centro del dibattito c'è stata la proposta «per una vasta convergenza sul programma di base», attraverso «sedi permanenti» di confronto, «finalizzate alla ricomposizione del blocco sociale antagonista». Insomma ciò che per Cgil, Cisl e Uil ormai non compare più nemmeno nei proclami ad alta voce, la ricomposizione del mondo del lavoro, appunto, per il sindacalismo di base rappresenta ancora una sfida. Quanto questo voglia dire un «passaggio obbligato» lo dimostra lo spessore del dibattito. Nessuno, in poche parole pensa che la soluzione immediata possa essere ancora una volta l'autoreferenzialità, ma nessuno neanche vede soluzioni a portata di mano. Al tradizionale punto di discriminazione rispetto a certa sinistra di governo si è aggiunto negli ultimi mesi quello della guerra nel Kosovo. «La frattura con la socialdemocrazia liberista e di guerra - sottolinea Piero Bernocchi - non è colmabile». Per i Cobas è possibile aprire un confronto solo con chi, naturalmente, rifiuta questi due presupposti: la guerra e il liberismo. E la proposta, verso tutte quelle associazioni sindacali di base e organizzazioni che accettano la sfida della ricomposizione è, in termini di contenuti, la seguente: drastica riduzione dell'orario di lavoro, reddito minimo garantito, con pacchetti agglutivi di servizi sociali gratuiti, campagna contro il maggioritario, battaglia per un'autentica democrazia in fabbrica e nei luoghi di lavoro (una testa, un voto, tutti eleggibili, tutti elettori), retributivo per tutti e sostegno pieno alla lotta degli Lsu. Altro punto cardine della proposta Cobas, senza il quale non avrebbe senso tutto il discorso sulla ricomposizione, è quello delle nuove camere del lavoro territoriali. Si tratta di organismi ancora allo stato embrionale ma di cui si sta parlando in gran parte nei centri sociali della penisola. Se ne è discusso molto a Roma nel corso dell'assemblea e l'idea prevalente è quella di non limitarne l'uso a semplici agenzie di servizio ma di farne veri e propri nodi di un tessuto locale di intervento «sensibilizzato» alla possibilità di una lotta generale. Sono stati riproposti infine gli appuntamenti di lotta nel settore della scuola. Il 29 ottobre è in programma uno sciopero nazionale contro il contratto appena siglato da Cgil Cisl Uil e la riforma del cicli. Lo sciopero verrà articolato in manifestazioni provinciali.

Fa. Se

E oggi i camionisti bloccano i valichi di frontiera: «Basta con i turni massacranti al volante»

Genova, vittima della stanchezza l'autista del pullman



I resti del camion distrutto nell'incidente sulla A12 di sabato scorso

Non aveva riposato abbastanza prima di ripartire e quindi non aveva potuto recuperare le energie necessarie ad affrontare un nuovo viaggio. La polstrada di Genova ne è ormai certa: sarebbe stata la stanchezza dell'autista a causare l'incidente del pullman avvenuto sabato scorso all'imbocco della galleria Maggio, tra Rapallo e Recco, nel quale sono morte otto persone. Vincenzo Salviani, 35 anni, titolare della «Scoton tour» di Ciciliano (Roma), si è messo al volante dopo mezzanotte con alle spalle un altro viaggio. Era infatti tornato a Castel Madama alle 21 circa da San Giovanni Rotondo, nel Gargano, dove aveva accompagnato dei pellegrini al paese di Padre Pio. «La legge prevede che si debba riposare 11 ore fra un viaggio e l'altro. Lui - precisa il comandante della polstrada di Genova, Gianfranco Fiorrotto - aveva riposato solo tre ore».

Purtroppo non si tratta di un caso isolato. A causa dei turni massacranti al volante,

infatti, nel '97 sono morti sulle strade italiane 150 autotrasportatori. Nello stesso anno si sono registrate 46.000 invalidità, delle quali 2.360 permanenti. Una strage annunciata, per fermare la quale i camionisti italiani bloccheranno oggi per protesta i principali valichi di frontiera. La mobilitazione è annunciata dai sindacati confederali dei trasporti (Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti) che aderiranno in questo modo alla giornata internazionale degli autotrasportatori per la sicurezza sulle strade e la riduzione dell'orario di lavoro. «I camionisti italiani - afferma il segretario del camionisti italiani - afferma il segretario del camionisti italiani - sono seduti alla guida del loro mezzo fino a 60-70 ore alla settimana, una situazione che rende ad alto rischio il loro lavoro e la sicurezza nelle strade e autostrade. Per questo abbiamo posto la questione della riduzione dell'orario di lavoro al centro delle trattative per il rinnovo del contratto scaduto a dicembre '98».