

Un bilancio sugli scioperi

La fine del primo semestre del 2005 fornisce l'occasione per fare il punto sull'andamento delle azioni di sciopero mirate a coinvolgere il personale ATCM nel semestre stesso.

Nel periodo considerato gli scioperi proclamati a Modena sono stati 6, ma le astensioni dal lavoro effettivamente avvenute sono risultate essere solo 4, tutte a livello nazionale. E se 2 scioperi, proclamati da sigle scarsamente presenti in azienda, hanno avuto un impatto del tutto trascurabile sull'utenza con percentuali di adesione inferiori al 3%, i 2 scioperi proclamati nella scorsa primavera da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Faisa Cisl hanno invece avuto significative ripercussioni sul trasporto modenese: in particolare lo sciopero del 20 maggio ha registrato una massiccia astensione dal lavoro, con l'adesione del 75,4% del totale del personale potenzialmente interessato e addirittura dell'81,3% del personale viaggiante.

Le motivazioni di tale conflittualità sono da ricondurre essenzialmente alla vertenza in atto per la ridefinizione dei trattamenti di malattia spettanti agli autoferrotranvieri, dopo che la Legge Finanziaria 2005 ha accollato alle aziende i costi dei trattamenti economici previdenziali di malattia eventualmente riconosciuti in aggiunta rispetto a quelli sostenuti dall'I NPS che ora, a differenza di quanto avveniva negli anni scorsi, si limita ad erogarli "secondo le norme, le modalità e i limiti previsti per i lavoratori del settore industria". Si tratta di una vertenza che, oltre agli anzidetti scioperi, a Modena lo scorso 7 marzo è stata presumibilmente all'origine di una giornata nella quale è stato impossibile garantire il corretto svolgimento del servizio per l'improvvisa impennata delle assenze "per malattia" tra il personale viaggiante e che, il prossimo 15 luglio, dovrebbe sfociare in un'ulteriore iniziativa di sciopero. Resta comunque aperto il tavolo nazionale di trattativa, che si auspica sappia a breve produrre un'intesa che affronti in modo efficace e adeguato la complessità di una problematica che coinvolge interessi di particolare rilevanza economica e sociale e che, atteso il contesto nella quale si è posta, difficilmente potrà essere risolta da un patto bilaterale aziende / sindacati, senza un concreto interessamento di altri soggetti pubblici, con competenze e responsabilità nel mondo del TPL.