

Industria Italiana Autobus: urge un piano di rilancio per salvare produzione e occupazione

Per Industria Italiana Autobus è necessario un piano di rilancio per salvaguardare sia la produzione che l'occupazione. Questa la motivazione alla base dello sciopero di 8 ore proclamato dai sindacati di categoria Fim, Fiom, Uilm, Uglm e Fismic che si è svolto ieri e che ha visto anche i lavoratori degli stabilimenti di Flumeri (Avellino) e di Bologna effettuare un presidio a Roma davanti al Ministero delle Imprese e del Made in

Italy. "Un'azienda che ha commesse e un mercato che vede una forte espansione nei prossimi anni - affermano i sindacati -. Il Pnrr prevede infatti finanziamenti alle municipalizzate del Tpl per il rinnovo delle flotte pubbliche. Un'azienda a partecipazione pubblica, che ha clienti pubblici nel settore del trasporto pubblico e che è, e dovrà diventare sempre di più, nevralgica per la mobilità cittadina. Eppure - proseguono Fim,

Fiom, Uilm, Uglm e Fismic - sta affrontando una forte crisi, anche produttiva, frutto di una gestione che non ha saputo valorizzare al meglio le potenzialità del mercato e le alte professionalità dei lavoratori. I lavoratori ancora una volta si trovano a lottare per il rilancio dell'azienda e la salvaguardia dell'occupazione che devono essere garantiti dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy e dai soci Leonardo ed Invitalia".

Sara Martano

IN SCADENZA ammortizzatori per i 140 di Logistics e a gennaio cig in deroga per 1.400 Jsw

Jsw Piombino: lavoratori tentano il tutto per tutto



Preoccupazione che sale, un grido che chiama a Piombino una grande manifestazione.

Sono le mosse che sindacati e lavoratori stanno mettendo in campo per non vedere affondare nel silenzio le speranze di ripartenza per l'acciaieria, il cui forno è spento ormai da 9 anni e dove funzionano soltanto, a intermittenza, i treni in cui vengono trasformati i semilavorati prodotti altrove. "Rischiando i titoli di coda per lo stabilimento siderurgico e una catastrofe per l'intera area" dicono Fim, Fiom e Uilm "e pare che ce ne accorgiamo solo noi." Nel mirino ci sono la politica e le istituzioni, di tutti i colori, dal governo alla Regione, agli amministratori locali. "Dopo le tante belle parole del sottosegretario Bergamotto nell'incontro ministeriale dello scorso 27 aprile e dopo gli impegni assunti in Parlamento dal ministro Urso a seguito di un'interrogazione parlamentare, per l'ennesima volta sulla vertenza Jsw di Piombino è calato l'assoluto silenzio" dicono i sindacati metalmeccanici in un documento sottoscritto insieme alle Rsu aziendali al termine dell'ultimo

consiglio di fabbrica, lanciando anche una proposta: una grande mobilitazione, nel mese di luglio, guidata da Fim, Fiom, Uilm regionali a Piombino, che veda la partecipazione delle segreterie nazionali dei sindacati metalmeccanici, ma anche delle confederazioni Cgil, Cisl e Uil.

A settembre infatti scadranno gli ammortizzatori sociali per i 140 lavoratori della Piombino Logistics e a gennaio la cassa integrazione in deroga per i circa 1400 lavoratori Jsw. La Regione Toscana ha confermato che le risorse economiche per la proroga a gennaio della cassa in deroga non sono attualmente disponibili e servirà un intervento governativo per rifinanziarle; mentre sempre a settembre è in scadenza anche la proroga delle concessioni portuali.

L'azienda, in una nota, conferma la volontà di investire e che sta lavorando per arrivare a un piano industriale; "il silenzio non vuol dire inerzia" scrive il presidente esecutivo Marco Carrai, "è in atto un proficuo lavoro in particolare con il ministero delle imprese e del Made in Italy e il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, volto a sottoscrivere quanto prima

l'accordo di programma". Carrai parla di 140 milioni di investimento sui treni di laminazione rotaie e barre e 4 milioni su ricerca e sviluppo e ribadisce "la volontà più volte manifestata di portare avanti lo studio di fattibilità del forno elettrico". "Confermando così di fatto - commenta il segretario Fim di Livorno, Paolo Cappelli - che siamo ancora indietro, visto che il 27 aprile il governo ha ribadito chiaramente che non basta il progetto di revamping delle laminazioni, ma occorre realizzare il nuovo forno elettrico."

"Peraltro - aggiunge il sindacalista - anche il revamping non è partito e da lunedì gli impianti sono tutti fermi. Il 17 luglio dovrebbe ripartire il treno rotaie, ma per gli altri due non ci sono notizie; intanto il tempo passa ed il timore è che a un certo punto tutti trovino una scusa per sfilarsi, lasciando il cerino in mano a noi. Senza un piano industriale infatti non si può accedere nemmeno alla cassa ordinaria."

Serve quindi un maggiore impegno da parte di chi ha responsabilità e, in passato, ha speso parole di rassicurazione: ora è il momento dei fatti. "Vogliamo che Piombino torni ad essere la vertenza centrale della Toscana - aggiunge Cappelli - come la Puglia ha saputo fare per Taranto: la Regione Puglia fornisce 210 ore di formazione per i lavoratori in Cig, la Toscana 4! Ma a preoccuparci sono anche le politiche nazionali. Possibile che non si riesca a investire su un settore a più riprese definito strategico come quello delle rotaie? Tra l'altro in un periodo in cui la siderurgia, a differenza di altri settori, tira."

I lavoratori si sono già riuniti in vista anche dello sciopero di oggi del settore metalmeccanico e poi per programmare la grande manifestazione con cui Piombino ribadirà che non molla e non vuol vedere morire la sua acciaieria.

Alberto Campaioli

Maggio Fiorentino Al via stato di agitazione Sindacati: impegni non rispettati

Stato di agitazione al Maggio musicale fiorentino, proclamato dai sindacati di categoria, per la "concreta possibilità che gli impegni a tutelare le lavoratrici e i lavoratori del teatro siano stati di fatto traditi". Secondo la Slc Cgil area vasta Firenze-Prato-Pistoia e la Fistel Cisl Firenze, "il tavolo istituzionale dei soci della fondazione, necessario a risolvere la crisi economica del teatro, non è stato ancora convocato".

Tuttavia, "il mancato perfezionamento di un accordo economico tra i soci della fondazione comporterebbe la liquidazione della stessa" e "un ulteriore ritardo, comunque, determinerebbe una sospensione dell'attività e grave danno economico a tutti i lavoratori del Maggio". Per le sigle sindacali, poi, "il futuro di un'istituzione come il Maggio, insieme al destino di tutti le professioniste e i professionisti che in questo operano, non può essere sacrificato a ragioni di scontro politico". Anche perché "sussistono le condizioni per una soluzione dello stato di crisi: non applicarle costituirebbe una grave mancanza da parte di chi ne ha potere ed onere".

Ce.Au.

Milano centro-aeroporto in 12 minuti con la metropolitana

Adesso servono dodici minuti di viaggio per arrivare nel centro di Milano dallo scalo di Linate. E' stata inaugurata dal sindaco Giuseppe Sala, dal ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini e dal Ceo di Webuild Pietro Salini, la fermata San Babila della M4, la nuova linea Blu della metropolitana che taglia la città da ovest a est.

Le prime sei stazioni erano state aperte lo scorso autunno, ma quella di piazza San Babila (nello stesso giorno si sono alzate le serrande anche per la fermata Tricolore) è uno snodo strategico perché, oltre a permettere di raggiungere in tempi rapidi l'aeroporto, si incrocia con la M1, la linea Rossa che attraversa il capoluogo lombardo da Sesto San Giovanni fino al quartiere fieristico di Rho. Il progetto preve-

de di ultimare l'opera (che ha subito diversi rallentamenti a causa del Covid, del rialzo dei costi e del ritrovamento di resti archeologici durante gli scavi) fra un anno e mezzo. Ad oggi sono in funzione otto tratte (Linate Aeroporto, Repetti, Stazione Forlanini, Argonne, Susa, Dateo, Tricolore e San Babila), le tredici restanti verranno avviate in blocco alla fine del 2024, per un totale di 15 km di percorso.

"E' un sogno che si realizza - ha affermato il sindaco, parlando all'ombra di un aereo gonfiabile lungo venti metri, allestito in piazza per l'occasione -, quello di collegare Linate, che nei giorni scorsi è stato premiato come il miglior aeroporto europeo sotto i 10 milioni di passeggeri l'anno, e il cuore di Milano. La costruzione di una metropolitana richiede tempi lunghi e costi

molto alti, ma una volta finita trasforma la città. Quando sarà attivata fino a San Cristoforo la M4 registrerà 86 milioni di transiti all'anno, un numero incredibile ma è quello che serve se vogliamo mantenere Milano nel novero delle grandi città internazionali moderne e che guardano avanti".

Alla fine dei lavori, le cinque linee della metropolitana (l'idea è poi di arrivare fino a Monza e realizzarne una sesta) si snoderanno su una rete di 118 km, punteggiata da 136 stazioni.

"La M4 è un'opera strategica - ha osservato il segretario generale della Cisl milanese, Carlo Gerla -, che va ad arricchire ulteriormente il sistema del trasporto pubblico della città, per renderla sempre più sostenibile dal punto di vista ambientale e della qualità della vita. Voglio fare un plauso alle mi-

gliaia di lavoratori e di lavoratrici che hanno contribuito a realizzarla. Una infrastruttura così complessa richiede uno sforzo corale. Desidero anche ricordare Raffaele Ielpo, il lavoratore travolto da una frana in uno dei cantieri e deceduto nel gennaio del 2020".

La M4 è una "metropolitana leggera ad automatismo integrale". Come si legge sul sito della società si tratta di "un sistema tecnologico che conserva le caratteristiche della metropolitana classica, ma con standard tecnici prestazionali più elevati e meno dispendiosi". Come la M5 (la linea Lilla, che arriva allo stadio di San Siro) è priva di conducente e dotata di gabbie che si aprono e chiudono con le porte delle carrozze. Nelle ore di punta è previsto un treno ogni 3 minuti, che può viaggiare ad una velocità massima di 80 km orari e portare fino a 500 persone.

Mauro Cereda