



# € c o n o m i a

LAVORO MERCATI RISPARMIO

**LA BORSA**

MIB	1068	-0,186
MIBTEL	25.367	+0,019
MIB30	36.270	+0,002

**LE VALUTE**

DOLLARO USA	1,018	-0,004
LIRA STERLINA	0,654	-0,001
FRANCO SVIZZERO	1,602	0,000
YEN GIAPPONESE	124,720	-0,050
CORONA DANESE	7,435	0,000
CORONA SVEDESE	8,690	-0,004
DRACMA GRECA	325,530	-0,330
CORONA NORVEGESE	8,095	-0,008
CORONA CECA	36,238	-0,038
TALLERO SLOVENO	196,452	-0,208
FIORINO UNGERESE	248,350	-0,710
SZLOTY POLACCO	3,971	-0,022
CORONA ESTONE	15,646	0,000
LIRA CIPRIOTA	0,577	0,000
DOLLARO CANADESE	1,496	-0,005
DOLL. NEOZELANDESE	1,946	-0,003
DOLLARO AUSTRALIANO	1,534	-0,007
RAND SUDAFRICANO	6,174	-0,002

I cambi sono espressi in euro.  
1 euro = Lire 1.936,27

## Treni nel caos, fino a stasera non si viaggia

### La miniprecettazione di Treu non basta. E da domani tocca agli aerei

**LA MAPPA DELLE AGITAZIONI**

- OGGI:** Prosegue lo sciopero dei ferrovieri fino alle 21,00.
- DOMANI:** Incrociano le braccia, dalle 12 alle 16, gli uomini radar del Cav di Palermo aderenti alla Licta.
- Domenica 11 luglio:** Astensione dal lavoro, dalle 11 alle 15, dei piloti e degli assistenti di volo della Meridiana.
- Martedì 13 luglio:** Si fermano i vigili del fuoco. Dalle ore 10 alle 18 sciopera il personale degli aeroporti, dalle 8 alle 20 quello delle sedi provinciali.
- Giovedì 15 luglio:** Sciopero nazionale di 4 ore, con differenti modalità, di tutto il personale Enav.
- Venerdì 16 luglio:** A Roma sciopero di 4 ore, dalle 12 alle 16, del personale del centro di assistenza al volo.
- Martedì 20 luglio:** Sciopero del personale del centro di assistenza al volo di Padova.
- Mercoledì 21 luglio:** Sciopero dei controllori di volo negli scali di Milano.
- Sabato 24 luglio:** Sciopero, dalle 11 alle 15, degli assistenti di volo di Genova.
- Martedì 27 luglio:** Sciopero di 8 ore degli uomini radar dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo. Dalle ore 10 alle 18.

P&G Infograph



ROMA «Il rischio è quello che i promotori degli scioperi facciano per il turismo quello che nemmeno la guerra del Kosovo è riuscita a fare». Così il presidente della Confesercenti, Marco Venturi, si preoccupa dei riflessi sull'industria del turismo italiana, che - ricorda - vale 54 mila miliardi l'anno e che si concentra proprio nel mese di luglio colpito dalle agitazioni dei trasporti.

E nuovi disagi sono in vista. Lo sciopero dei treni di 24 ore che terminerà alle 21 di stasera è il terzo, negli ultimi mesi, indetto dalla Fit Cisl, dai sindacati autonomi e di mestiere delle ferrovie dalla Uil trasporti, cioè senza l'adesione della Filt Cgil, per altro assolutamente refrattaria ad accordi separati. I ministri Treu e Amato, infatti, dopo l'ultimo invito a sospendere lo sciopero di oggi hanno anche ritenuto, in mancanza di una revoca che in effetti poi non c'è stata, «impraticabile» continuare a trattare sul piano d'impresa e il riassetto organizzativo delle Ferrovie.

Il ministro dei Trasporti non ha deciso la precettazione. Ma ha assicurato che il piano dei servizi minimi essenziali previsti dalla legge 146 sarà rispettato alla lettera. Quindi: è assicurato l'arrivo a destinazione dei treni già in viaggio al momento in cui è iniziato lo sciopero e sarà fatto tutto il necessario per garantire l'arrivo anche per quelli che partono durante l'agitazione. Poi ci saranno tutti i treni internazionali, a lunga percorrenza o rapidi previsti

treni Intercity sulla relazione Milano-Roma-Napoli e viceversa; alcuni treni internazionali sui transiti di Chiasso e Domodossola. Potrebbero essere soppressi invece soppressi alcuni servizi a lunga percorrenza in partenza l'8 luglio, il cui arrivo a destinazione è previsto in pieno sciopero. Altre informazioni sono disponibili presso gli uffici delle stazioni o chiamando il numero 1478-88088.

Intanto ieri nell'atrio della stazione Centrale di Milano, proprio davanti agli accessi ai binari, i lavoratori - nove in tutto i coraggiosi - si sono schierati ognuno con un cartello con una lettera che in fila formavano la parola «Scusateci». Affidando poi al segretario lombardo della Fit Cisl Reggino Calabria e viceversa, e Roma-Venezia e viceversa; alcuni

fazione di piano di impresa che viene presentato per dovere d'ufficio e che serve al management per nascondere la loro incapacità gestionale».

Intanto le sigle scioperanti se la prendono con il ministro dei Trasporti Tiziano Treu e in particolare contro la sua l'ordinanza di «miniprecettazione» - giudicata «grave e dannosa» - cioè di segnalazione dei casi di inadempimento ai servizi minimi essenziali. «Creerà solo caos e altri disagi agli utenti», sostengono Fit Cisl, Uilt-Uil, Fisafs-Cisal, Sma-Confsal e Comu. Anche la proposta di un trasferimento della vertenza a Palazzo Chigi, avanzata dai Ds e dalla Cgil, a loro non piace affatto. Il rischio è detto loro è che in tal caso «si carichi di significati politici estranei al negoziato».

**Demattè (Fs): «Sacrifici sì ma non troppi»**

«Il piano di ristrutturazione presentato dalle Ferrovie dello Stato è, in termini di sacrifici, il più robusto, coraggioso, e serio che si possa immaginare». Lo ha detto il presidente di Fs, Claudio Demattè replicando così in qualche misura alle affermazioni del ministro del Tesoro, Giuliano Amato, secondo il quale le risorse chieste dalle ferrovie sono maggiori di quelle previste. «È noto che la finanza pubblica è in difficoltà e quindi chiede sacrifici - ha detto Demattè - ma noi abbiamo presentato un piano che, in termini di sacrifici, è il più robusto, coraggioso e serio che si possa immaginare. Se il Tesoro chiede di più - ha aggiunto - vedremo, ma mi pare difficile chiedere ai lavoratori più di quanto abbiamo chiesto noi. Anzi - ha sottolineato - sarà un bel risultato se riusciremo ad avere i lavoratori con noi su questo progetto». Il ministro del Tesoro Giuliano Amato pochi giorni fa aveva messo in forse i trasferimenti alle Fs da parte dello Stato; in discussione sono soprattutto 1.400 miliardi del diritto di sciopero? «È un atto demagogico, più che altro. Garantire i servizi minimi fa parte della normale gestione degli scioperi, senza che i ministri debbano intervenire. Si può essere d'accordo o meno su uno sciopero, ma non si può confonderlo con l'anarchia. E poi questo sciopero non è stato programmato ieri sera. Perché, piuttosto, il ministro dei Trasporti non ha pensato di fare una verifica coi sindacati confederali per capire le ragioni dell'inasprimento della tensione?»

Schierandosi a fianco degli autonomi non pensa che la Cisl abbia contribuito a rendere difficile il proseguimento della trattativa? «È un argomento che non sta in piedi. E vero che nel mondo dei servizi ci sono troppi sindacati, ma la loro esistenza è la conseguenza di un processo democratico. Come penso sia ridicolo immaginare di risanare le ferrovie senza la Cgil, così è altrettanto ridicolo immaginare che si possa raggiungere quell'obiettivo senza la Cisl e gli altri sindacati. La discussione va fatta sui contenuti».

## L'INTERVISTA ■ PIERPAOLO BARETTA (segretario confederale Cisl)

# «Macché regole, la colpa è dell'azienda»

ANGELO FACCHINETTO

MILANO «Non è questione di regole. Il problema è che il settore dei trasporti è il più esposto ai grandi processi di trasformazione. E questi richiedono risposte adeguate». Che non ci sono. Sull'argomento di questi giorni parla il segretario confederale Cisl, Pierpaolo Baretta.

Treni, aerei, autobus, metrò. Per tutto luglio sono annunciate agitazioni a raffica: un incubo per chi viaggia. Non è stato definito un patto per la regolamentazione degli scioperi nei servizi? «Sì, è stato definito un patto che prevede regole precise, che impongono tra l'altro che gli scioperi vengano annunciati con un certo anticipo. Probabilmente ci sono dei limiti che possono essere superati, come nel caso del diritto di prenotazione, che spinge talvolta i sindacati autonomi a prenotare gli scioperi indipendentemente dal fatto, poi, di attuarli».

Il patto non funziona? «No, il patto va bene. E gli scioperi di questi giorni sono stati proclamati nel suo pieno rispetto. Il problema vero è che, in questa fase, il settore dei trasporti è il più esposto ai grandi processi di trasformazione. In pochissimo tempo si è passati dai monopoli alla libera concorrenza e all'internazionalizzazione e questo processo non è ancora finito. Certo, c'è bisogno di un riordino complessivo sia del sistema contrattuale che delle regole. Soprattutto però c'è bisogno della capacità di affrontare la nuova realtà, fatta di concorrenza, di

pressiva dei trasporti italiani, farebbe la cosa giusta».

I lavoratori difendono le loro ragioni. Chi difende gli utenti? «Penso che se si desse attuazione a quanto accennato, già si darebbe una risposta alle esigenze di tutela degli utenti. La vera tutela, oggi, sta nella capacità di riorganizzare, modernizzare e liberalizzare il sistema dei trasporti italiani».

L'aver stabilito periodi di franchigia anti-sciopero non ha finito per rendere la situazione esplosiva nelle settimane contigue? «Direi di no. Prendiamo il caso delle ferrovie. Non è una questione preferiale. Non è una questione che si risolve con la trattativa. La trattativa è in corso, che è evidente l'esigenza di un accordo. Stesso di-

scorso per gli autofertranvieri che stanno avviando il rinnovo del contratto. Non è la franchigia che determina l'addensamento. E poi non dimentichiamo che gli scioperi provocano disagio agli utenti ma anche ai lavoratori».

Parliamo del blocco dei treni. A chi addebita la responsabilità? «Negli ultimi giorni ci sono state le obiettive condizioni per un'intesa. A questo punto un'intesa possa essere raggiunta affrontando con coraggio i titoli dei problemi ed individuando i percorsi per dar loro risposta. Invece assistiamo a una strana situazione, caratterizzata, da un lato, da una presenza eccessiva della politica - trovo anomalo che un parlamento decida per decreto come si deve organizzare una società che agisce nel mercato - dall'altro da un'azienda che, invece di un piano di rilancio, ha presentato un piano di abbattimento dei costi attraverso l'individuazione di esuberanti e il taglio degli stipendi. Bene, nonostante questo approccio sbagliato, noi sosteniamo che ci sono le condizioni per una trattativa nel merito che possa portare a un'intesa prima dell'estate. Ma ci vuole più coraggio. E la consapevolezza che risanare le ferrovie sarà un processo lungo. Il nostro tentativo è di realizzare un ri-

sanamento per la modernizzazione».

Il ministro Treu ha deciso una miniprecettazione per garantire i servizi minimi. La considera un atto lesivo del diritto di sciopero? «È un atto demagogico, più che altro. Garantire i servizi minimi fa parte della normale gestione degli scioperi, senza che i ministri debbano intervenire. Si può essere d'accordo o meno su uno sciopero, ma non si può confonderlo con l'anarchia. E poi questo sciopero non è stato programmato ieri sera. Perché, piuttosto, il ministro dei Trasporti non ha pensato di fare una verifica coi sindacati confederali per capire le ragioni dell'inasprimento della tensione?»

Schierandosi a fianco degli autonomi non pensa che la Cisl abbia contribuito a rendere difficile il proseguimento della trattativa? «È un argomento che non sta in piedi. E vero che nel mondo dei servizi ci sono troppi sindacati, ma la loro esistenza è la conseguenza di un processo democratico. Come penso sia ridicolo immaginare di risanare le ferrovie senza la Cgil, così è altrettanto ridicolo immaginare che si possa raggiungere quell'obiettivo senza la Cisl e gli altri sindacati. La discussione va fatta sui contenuti».

**Antitrust: troppi vantaggi per Alitalia**

■ Troppi privilegi per Alitalia nella convenzione con Stato e l'Alitalia: è la convinzione dell'Antitrust contenuta in un parere inviato al governo con invito «ad adoperarsi per designare più di una compagnia aerea nazionale nell'ambito degli accordi bilaterali tra Stati e ad accelerare l'entrata in vigore dell'accordo open sky con gli Stati Uniti». Per l'Autorità, tra l'altro, l'atto aggiuntivo «reintroduce di fatto a vantaggio dell'Alitalia una esclusiva anche sulle rotte non servite direttamente», consentendo al vettore di esercitare le rotte in concessione attraverso punti intermedi in Italia e, quindi, di operare su due scali con un solo volo. Alitalia potrebbe infatti, con l'attribuzione di un solo codice di volo e previsione di uno scalo nazionale intermedio coprire contemporaneamente due rotte extracomunitarie.

