28ECO01A2802 ZALLCALL 12 22:36:14 02/27/99



## D'Alema firma con la Regione Toscana un accordo sulla realizzazione di opere per 12mila miliardi

Il presidente del consiglio Massimo D'Alema firma oggi, nella sede della Regione Toscana, un accordo mediante il quale il governo si impegna a realizzare opere infrastrutturali nella regione per 12 mila miliardi di lire. Alle ferrovie saranno destinati 7.862 miliardi, alle strade 1.064, alle autostrade 2.632 miliardi, 232 ai porti, 78 agli interporti e 38 agli aeroporti. La firma dell'accordo, spiega la Regione Toscana, costituisce l'ultimo tassello dell'intesa istituzionale di programma che finora ha previsto per la Toscana, con il meccanismo della concertazione tra governo e Regione, l'attivazione di un pacchetto di interventi da 1.700 miliardi nei settori della difesa del suolo, dell'ediliziasanitaria, dei patti territoriali e dei beni culturali.

## Traffico aereo, una raffica di astensioni dal lavoro a causa di una serie di proteste nazionali e locali

Giornata nera oggi per i trasporti aerei, per una raffica di proteste nazionali e locali. Oltre allo sciopero nazionale del personale Enav indetto da Cila Av, protestano gli addetti del Crav di Milano, dalle 11 alle 15, aderenti a Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Anpcat, Licta, Ugl, Sacta, Assivolo. Sempre domani incrociano le braccia per 4 ore gli addetti Enav di Linate aderenti a Filt Cgil, Fit Cisl, Anpcat, mentre dalle 11 alle 15 sarà la volta dei lavoratori Enav di Malpensa. La protesta è indetta da Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Sacta, Licta, Cila Av, Cisal Av, Anpcat. E ancora, incrociano le braccia gli addetti del Cav dell'aeroporto Orio al Serio: lo sciopero di 4 ore (11-15) è proclamato dalla Filta Cgil. Sciopera anche il personale Enav di Fiumicino aderente a Cisal Av.

LAVORO

# €conomia

MERCATI

RISPARMIO

L'INTERVISTA ■ SERGIO D'ANTONI, segretario generale della Cisl

# «Fermare i prezzi, ultima occasione per il governo»

FERNANDA ALVARO

ROMA Oggi tende la mano e chiede un incontro. Un incontro di concertazione, se ancora esiste, per bloccare l'inflazione e rilanciare l'occupazione. Domani, se non sarà così, è pronto a tutto. Sciopero generale compreso. Sergio D'Antoni, segretario generale della Cisl, non si sente un guastatore, né un "signor no". L'«avevo detto», dice, su Finanziaria, aumento dei prezzi, Tfr...

*D'Antoni, scatti una fotografia dell'economia e della politica economica di questa Italia.*

«È una foto molto scura, perché la situazione è preoccupante. A cominciare dall'inflazione che se non contrastata adeguatamente mette a rischio competitività e politica dei redditi. A seguire dall'andamento occupazionale che, per quanto discreto in alcune zone del Paese, è assolutamente deficitario in altre. Ci sono segnali positivi di ripresa, segnali positivi nella Finanza, ma rispetto ai temi reali, ai temi che contano, questi sono i due elementi che caratterizzano questa fotografia. E per deficit di iniziativa governativa rendono le cose ancor più difficili».

> Abbiamo un esecutivo che ha praticamente ucciso la concertazione

*Ce l'ha col Governo? Cosa gli rimprovera?*

«Di non affrontare i temi reali di questo Paese. Il Governo ha la responsabilità principale, perché l'iniziativa tocca al Governo. Che si sia dispersa, in questi mesi, la politica di concertazione non c'è dubbio. Si fa uno strano dibattito per capire se l'esecutivo può decidere con o senza il consenso delle parti sociali, e poi però nei fatti, si pratica una politica senza il consenso i cui risultati sono davanti a tutti. E cioè ripresa dell'inflazione e scarsi risultati occupazionali...».

*Perdoni, ma l'aumento dell'inflazione non è causato dalla crescita dei prezzi dei prodotti petroliferi?*

«Sicuramente, però proprio perché è causata principalmente da quello, bisognerebbe e bisognava già farlo da qualche mese, fronteggiare il focolaio. E invece siamo arrivati in ritardo e blandamente. Con un provvedimento fiscale assolutamente inadeguato. Perché il problema vero è togliere l'automatismo, bisogna sterilizzare l'Iva. E l'obiezione che questo comporterebbe meno introiti per lo Stato è assolutamente infondata. Quello che è fondato è invece il fatto che questo moltiplicatore si espande a raggiera e coinvolge tariffe e prezzi che pesano su tutto. E a proposito di tariffe, non funziona più il meccanismo del loro aumento sulla base dell'inflazione programmata. Si è scelta una strada che all'inizio poteva sembrare comprensibile e cioè che l'aumento dell'1,2 per cento fosse medio. Per cui c'erano tariffe che aumentavano meno dell'inflazione programmata e tariffe che la superavano e l'1,2% era medio. Ora però, visto il costo del petrolio che porta con sé una serie di aumenti, questo discorso diventa impossibile».

*Esì, inflazione al 2,4...*

«Ho letto dichiarazioni dei ministri, a partire da quello dell'Industria, che trovano la soluzione nelle liberalizzazioni. Attenzione! Tutto quello che si è liberalizzato finora, ha aperto la strada a cartelli. Attenzione! Che spesso le liberalizzazioni sono la causa dell'aumento dei prezzi, non il rimedio. Prima che si dica che sono contrario alle liberalizzazioni, premetto: sono favorevole. Ma quando l'Antitrust ci dice che sull'Rc auto, settore liberalizzato, non c'è concorrenza, che succede?».

*Allora, qual è la strada? Lei ha già detto che il rialzo dell'inflazione rischia di far saltare la politica dei redditi e per questo chiede un incontro al Governo. Cosa vuole andare a dire a D'Alema?*

«Voglio chiedere che si spenga subito il focolaio dell'inflazione. Nessuno vuole vernir meno alla politica dei redditi. Già ho visto le reazioni di Confindustria preoccupate per la politica salariale. Certo, per loro è comodo, l'inflazione vada pure avanti basta che non si chiedano aumenti salariali. La verità è che il prezzo dell'inflazione alta la pagano soprattutto i lavoratori e noi di loro ci occupiamo. E allora, se si vuole che non ci siano conseguenze salariali, si intervenga subito, perché se no le conseguenze ci saranno. Da qui la richiesta di un incontro urgente per mettere in campo una strategia antinflattiva immediata. E non affidata ai tempi medi delle liberalizzazioni. E né basta dire, come sento, che gli sceicchi si metteranno d'accordo, produrranno di più. E se non si mettono d'accordo? Possiamo aver impostato la politica dei redditi e poi chiedere agli sceicchi che ci aiutino a mantenerla?

*Giusto per capire, la richiesta di un incontro con l'esecutivo, è della Cisl o del sindacato tutto?*

«Non ne ho parlato né con Cofferati, né con Larizza. Ma non mi pare che possa essere motivo di ulteriori divisioni tra di noi».

*Già, divisioni tra voi. Come si fa a concertare con un sindacato che si presenta in ordine sparso? Se Cofferati dice "bianco", D'Antoni, è certo, dirà: "nero".*

«Non è così. Il problema è di merito. Non è che se lui dice "bianco" io dico "nero"».

*Di merito? Facciamo un esempio?*

«Facciamolo. Il Tfr».

*Si può dire che nella prima versione l'esecutivo avesse deciso "con" la Cgil e la Uil "contro" la Cisl e Confindustria. Mettervi d'accordo, obiettivamente, era, è, impossibile.*

«Nel caso del Tfr, è il provvedimento ad essere sbagliato. E come si è visto la mediazione trovata dalla maggioranza, vanifica il disegno di legge. Alla fine, se non lo facevano, era meglio per tutti. Volevano togliere il Tfr alle imprese e glielo hanno riconsegnato. Non era meglio soprassedere ed affrontare l'argomento contrattualmente? Vogliono adesso fare qualcosa sul referendum, su quello che abolisce il diritto di reintegro in caso di licenziamento ingiusto? Su questo c'è l'unità».

*Intanto c'è l'unità di una parte sociale, il sindacato, che non vuole una legge che intervenga sulla questione. E non c'è la stessa opinione da parte di Confindustria. E poi, anche tra Cgil, Cisl e Uil non siete riusciti a mettervi d'accordo per costituire i comitati antireferendum».*

«Non siamo d'accordo sulle deleghe, quello è un altro problema. Io, comunque, volevo fare un esempio e spiegare che se ora la maggioranza vuole affrontare anche questo tema dei licenziamenti, di una legge che non renda obbligatorio il reintegro, non si stupisca poi di avere noi contro. Il problema è che se perdi il filo della concertazione...».

> Con Cofferati divisi su tutto? Non è vero Per il referendum sui licenziamenti siamo d'accordo

*Chi l'ha perso questo filo e quando?*

«Il Governo. È quasi un anno che non concerta più. La rottura più grande è stata con la Finanziaria, quella che hanno chiamato "la Finanziaria della svolta". A giudicare dei risultati è stata una svolta all'indietro».

*Esi può recuperare?*

«Sì, se c'è un'iniziativa, forte e immediata sull'inflazione e sull'occupazione».

*Lei sostiene che vuol recuperare la concertazione e intanto dice no su tutto. Non rischia, col suo atteggiamento di rendere ancor più debole questa maggioranza che ha una serie di problemi? Non rischia di essere un guastatore e basta?*

«Neanche per sogno. Non tocca al sindacato né mettere a rischio, né stabilizzare le maggioranze. In ogni caso, no. Io pongo questioni di merito. E se si facessero quelle cose che chiedo, il Governo ne avrebbe risultati e, dunque stabilità. I miei, non sono no prevenuti. Se l'inflazione va al 2,4% non è che ce l'ho portata io. E se qualcuno mi avesse ascoltato a settembre, quando l'inflazione era al 2%, e io chiedevo un intervento serio...Nessun no pregiudiziale, insomma, ma se i risultati non verranno...».

*Non dica sciopero generale!*

«Io non escludo nulla. Un sindacato degno di tal nome, se l'inflazione cresce e l'occupazione diminuisce, deve fare la sua parte. Per ora, però, sto facendo altre proposte».

*Sciopero generale, dunque, non nell'immediato, ma l'Italia deve affrontare decine di scioperi in questi prossimi giorni. Domani (oggi per chi legge, ndr) firmate una moratoria. Servirà?*

«Serve per evitare che esploda il conflitto. La moratoria non cancella le vertenze. Se sugli autoferrotranvieri, la Federtrasporti mantiene una posizione pretestuosa, allora cosa si pensa? Che siccome c'è la moratoria possono non rinnovare il contratto? Le istituzioni, il Governo, cerchino le soluzioni. Chiudano le parti a discutere fino all'accordo. Nessuno pensi che le moratorie servano a far marcire le vertenze».

# Autoferrotranvieri, a tappe forzate verso l'intesa

## Sul salario posizioni lontane. Richiesta a Salvi l'interpretazione dell'accordo di luglio

FELICIA MASOCCO

ROMA Ci sono ancora alcuni scogli da superare, ma per il contratto degli autoferrotranvieri l'intesa sembra prossima alla maturazione. Ieri le aziende e i sindacati si sono incontrati per un approfondimento tecnico sui profili professionali e il loro inquadramento, e sui meccanismi per definire alcune voci dei salari aziendali dei futuri assunti. E nel pomeriggio di oggi si rivedranno in via Flavia con il ministro del Lavoro Cesare Salvi che ha preso il timone della trattativa per tentare di portarla in porto possibilmente prima di venerdì, data fissata per uno sciopero di 24 ore della categoria.

I sindacati hanno fatto sapere che sulla base delle novità che interverranno sono disposti a sospendere l'iniziativa di lotta: e i fatti nuovi prima ancora che al tavolo con il ministro potrebbero venire da un altro appuntamento previsto per oggi ovvero dal direttivo di Federtrasporti, la principale associazione delle imprese e la più intransigente finora nella conduzione del negoziato. Il passaggio interno si è imposto all'organizzazione guidata da Enrico Mingardi dopo le divergenze emerse con le altre due associazioni datoriali, Fenit e Anac, che sono sembrate più possibiliste verso una positiva conclusione della vertenza. Dall'esito della consultazione dipende la compattezza del fronte imprenditoriale e quindi anche le sorti di questo contratto.

Federtrasporti dovrà chiarire l'atteggiamento da tenere sui punti ancora aperti e sui quali si registrano distanze significative. Si va dalla riduzione d'orario da 39 a 38 ore chiesta dai sindacati alle regole sulla flessibilità che Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt hanno accettato ma sulla quale sono pronti a fare marcia indietro se gli imprenditori insistono nel volerla incondizionata. Una maggiore flessibilità dei regimi d'orario, insieme alla riduzione del costo del lavoro sono considerati dalla imprese punti essenziali per traghettare il settore dal monopolio alla liberalizzazione che richiede più efficienza e competitività. Ancora ieri sera, inoltre, le parti si sono ritrovate su posizioni piuttosto lontane sui profili professionali e la discussione si è fatta vivace anche sulle cosiddette "franchigie" che il sindacato vorrebbe inserire a tutela del salario aziendale per i futuri assunti. Per questi ultimi, le imprese chiedono un abbattimento del 50% di alcune voci della busta paga, un meccanismo che per i sindacati penalizzerebbe i salari più bassi e per questo si chiede venga fissato un "minimo" uguale per tutti. Ovviamente lo scontro è su tutta la partita economica con una richiesta sindacale di 170 mila lire complessive per i bienni '98-'99 e 2000-2001, incrementi in linea con quanto fissato nell'accordo del luglio '93, ma ancora troppo alti per gli imprenditori. La palla passa ora a Salvi al quale le parti chiedono un'"interpretazione autentica", dica cioè se l'aumento è congruo oppure no.

Le questioni aperte non sono poche «ma il clima è cambiato», osserva il segretario nazionale della Fit-Cisl Francesco Seghi «ci sono nodi forti e impegnativi, ma si sta lavorando per superarli. E quando si lavora prima o poi si arriva». Esclude che la svolta si possa avere nell'incontro di questa sera il numero due della Filt-Cisl Alfonso Torsello: «Abbiamo ancora bisogno di trattare, ma è essenziale che le aziende mutino atteggiamento, soprattutto sulla flessibilità. È questione di volontà, se c'è entro mercoledì il contratto si può chiudere».

**LA CRONOLOGIA**

### Continua il braccio di ferro che dura da più di cinque mesi

Sono 122 mila gli autoferrotranvieri in attesa del nuovo contratto nazionale di lavoro, il vecchio è scaduto alla fine del '99 e solo in questi giorni la difficile vertenza per la definizione delle nuove regole è arrivata alla stretta finale. Queste le principali tappe:

**SETTEMBRE**
I direttivi unitari degli autoferrotranvieri di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti varano a Chianciano la piattaforma per il nuovo contratto. Verrà presentata alle controparti alla fine del mese, con un certo anticipo rispetto alla scadenza perché l'obiettivo è di chiudere entro l'anno in adesione al protocollo d'intenti sul Giubileo firmato dal governo e dalle parti sociali.

**OTTOBRE**
Agli inizi del mese si tiene il primo incontro tra sindacati e Federtrasporti, Fenit e Anac e subito emergono difficoltà. Gli imprenditori non avviano il confronto. Sul tappeto, per le aziende, non c'è più soltanto la vertenza per il contratto, ma l'impegno del governo a concedere una riduzione delle aliquote contributive e previdenziali. Una riduzione che arriverà poi con la legge Finanziaria. È inoltre scontro sulle intenzioni manifestate dagli imprenditori di includere autisti e macchinisti tra le qualifiche da assumere con contratto interinale. Il 6 ottobre i sindacati proclamano uno sciopero di quattro ore per il 22. La protesta verrà revocata dopo una riunione al ministero dei Trasporti. Sindacati e imprenditori formulano un calendario fitto di incontri fino agli inizi di dicembre.

**NOVEMBRE**
Il mese trascorre senza che la trattativa faccia passi avanti. Anzi, a detta dei protagonisti, non inizia neppure. I sindacati chiedono di spostare il negoziato al ministero del Lavoro.

**DICEMBRE**
Il sottosegretario al Lavoro, Raffaele Morese, inizia la sua "esplorazione", convoca più volte le parti nel tentativo di ricomporre le forti divergenze. Ma lo scontro appare sempre più chiaro ed è tra due diverse concezioni della riforma di un settore destinato ad uscire dal sistema monopolistico fondato sugli affidamenti diretti e sulle concessioni, per essere liberalizzato. Su costi, inquadramento, flessibilità e orario l'intesa sembra un miraggio. Intanto al ministero dei Trasporti Bersani prende il posto di Treu.

**GENNAIO**
Inizia il Millennio e il Giubileo, ma invece della tregua pure auspicata nei trasporti pubblici locali è tempo di conflitto. I sindacati confederali formalizzano la rottura con Federtrasporti, Fenit ed Anac e preparano la mobilitazione: un primo sciopero di 4 ore viene proclamato per il primo febbraio. Protestano anche i macchinisti del Comu per essere stati esclusi dal tavolo negoziale. I loro scioperi vanno a buon fine e il 31 gennaio il sindacato autonomo viene chiamato a partecipare alla trattativa.

**FEBBRAIO**
Il mese si apre con uno sciopero di quattro ore di Filt-Fit e Uilt in tutta Italia. È il primo dal giugno '97. Un altro fermerà le città per otto ore il 15 febbraio e una mobilitazione viene annunciata per il 3 marzo, lo sciopero sarà di 24 ore con manifestazione a Roma. Una proposta di mediazione del sottosegretario Morese viene intanto respinta dagli imprenditori che manifestano la volontà di non proseguire la trattativa. Il testimone passa ai ministri Salvi e Bersani.