

L'inflazione reale resta al 3%

L'obiettivo del governo è l'1,7% nel 2002. Esplose il nodo contratti

Bianca Di Giovanni

ROMA Inflazione inchiodata al 3% a giugno. A rivelare il dato sull'andamento annuale dei prezzi è - come di rigore - l'Istat, che conferma le stime provvisorie fornite dalle città campione. Il 3% su base annua ricalca l'andamento dei primi 6 mesi dell'anno. Gennaio, febbraio e maggio avevano mostrato lo stesso scostamento rispetto ai mesi corrispondenti del Duemila. A marzo la curva dei prezzi aveva mostrato una flessione al 2,8%, mentre in aprile c'era stato un piccolo verso l'alto al 3,1%. In ogni caso alcuni analisti prevedono un raffreddamento dei prezzi a luglio, grazie al rientro dei prezzi energetici.

Dai metalmeccanici alle altre vertenze ancora aperte, si pone il problema della difesa dei salari dei lavoratori

L'annuncio dell'Istituto di statistica questa volta cade proprio in mezzo alla polemica sul caro-vita tra governo e partiti sociali. L'esecutivo ha indicato nell'1,7% l'obiettivo a cui tendere sul fronte dei prezzi. Visto che quel numeretto serve anche da riferimento per i rinnovi contrattuali, saranno dell'1,7% gli aumenti in busta paga dei lavoratori, contro un 3 reale. Di qui la rabbia delle organizzazioni sindacali. Ma quella cifra è un'aspirazione, non una realtà, si argomenta sul fronte opposto. Dunque, aspi-

razione per aspirazione, sarebbe stato meglio scrivere l'1,2%.

Sta di fatto che l'inflazione a giugno è al 3%, con un aumento dello 0,3% rispetto al mese di maggio. Il valore medio calcolato negli ultimi dodici mesi (luglio 2000-giugno 2001) rispetto ai dodici mesi precedenti rivela un aumento del 2,9% per l'intera collettività e del 2,8% per le famiglie di operai e impiegati.

Gli aumenti più elevati si sono registrati nel capitolo alimentari e bevande alcoliche, che compare al primo posto sia nella rilevazione su base mensile (+0,4%), sia su quella annua, in cui mostra un consistente +4,4%. Rispetto a maggio anche la voce alberghi, ristoranti e pubblici esercizi aumenta dello 0,4%, mentre rispetto al 2000 il rincaro è del 4%. Gli incrementi in queste due voci sono il risultato di tensioni legate a fattori di stagionalità che nel caso degli alberghi, ristoranti e pubblici esercizi riflettono aumenti nei prezzi al consumo delle pizzerie, dei camping, dei ristoranti e delle consumazioni al bar, mentre nel caso della voce prodotti alimentari e bevande alcoliche riflettono aumenti relativi ai prezzi degli ortaggi e della frutta di stagione.

Nella rilevazione sui 12 mesi pesa-



La Fiom scrive a Federmeccanica: aggiorniamo le richieste salariali

MILANO La Fiom ha spedito ieri alla Federmeccanica una lettera «esplosiva» sul piano politico. Chiede un incontro «per proseguire il confronto» sul contratto in quanto «la vertenza è tuttora aperta», e per «aggiornare la piattaforma» sull'inflazione programmata a seguito dell'aggiornamento fatto dal Dpef del 16 luglio.

La parte «esplosiva», arriva a ruota: «La modifica operata dal Dpef, contrariamente alla prassi prevista dall'accordo del luglio '93, non è stata finora concordata con le parti». Ossia: il ritocco dell'inflazione è stato deciso unilateralmente dal governo, e non è frutto della concertazione. «Per questa ragione - prosegue la lettera - la piattaforma deve essere aggiornata» ma, se l'aumento dell'inflazione programmata non sarà concordato secondo la

prassi (ossia: se il governo riterrà che la concertazione è sepolta) «noi ci riterremo liberi di fare proposte coerenti con le previsioni di inflazione della Banca d'Italia». Ossia: se non ci sarà più la concertazione, non per questo la Fiom rinuncia alla politica dei redditi e pertanto sarà «libera» dalla concertazione e dai suoi vincoli, e nell'aggiornare la piattaforma la Fiom si riferirà non a quanto deciderà il governo, che rompendo la concertazione va per la propria strada, ma alla autorità istituzionale più prossima al governo, ossia Bankitalia.

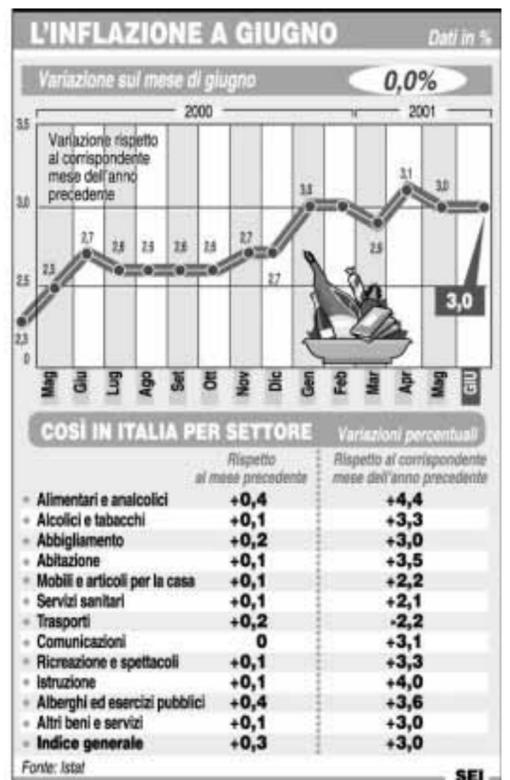
La presa di posizione Fiom per la prima volta prefigura un sindacato italiano che, all'interno di una propria vertenza, apre il nuovo e più incisivo fronte di lotta con la politica economica della destra.

no anche le voci «altri beni e servizi» (+3,6%) e soprattutto il capitolo abitazione, acqua, energia elettrica e combustibili (+3,5%), molto probabilmente spinti al rialzo dall'aumento del prezzo del petrolio e dall'azione combinata del caro-greggio e caro-dollaro. Di conseguenza aumentano anche i trasporti, in

rialzo dello 0,2% rispetto a maggio, con rincari anche nei biglietti marittimi e ferroviari. In lieve ripresata anche i prezzi del comparto abbigliamento e calzature che crescono anche loro dello 0,2% congiunturale.

Un capitolo a parte è quello delle comunicazioni, che risulta in controten-

denza rispetto agli altri. Rispetto a maggio non risultano variazioni di prezzo, mentre in confronto allo stesso periodo del 2000 c'è una riduzione del 2,2%. In calo rispetto all'anno scorso anche la voce servizi sanitari e spese per la salute (-1,1%). Su questo punto, però l'Istat ricorda che «nel paniere dell'indice ar-



Il ministro Lunardi rinvia lo sciopero dei ferrovieri dell'Orsa e degli aerei programmato il 20 luglio

Voli e treni regolari in settimana il governo differisce gli scioperi

Giovanni Laccabò

MILANO Domani i treni viaggiano regolarmente: il ministro dei Trasporti Pietro Lunardi ha differito tutte le agitazioni della settimana, sia lo sciopero dell'Orsa di domani, sia quello aereo di venerdì 20. Per ora resta aperto solo il fermo dei piloti Alitalia e degli uomini radar del 26 luglio.

A comunicare la decisione di Lunardi è stata Trenitalia. Lo sciopero Orsa (che comprende varie sigle sindacali autonome: Fisaif, Comu, Sapac, Sapent) doveva scattare alle 9 di domani e terminare alle 17, e coinvolgeva i macchinisti e il personale viaggiante. Il ministro ha reso noto che il rinvio è dovuto al C8: «Il provvedimento si è reso necessario al fine di garantire il regolare svolgimento del summit». L'ordinanza tuttavia era nell'aria, anche perché l'eventuale inerzia di Lunardi avrebbe assunto il sapore di un atto di tolleranza poco spiegabile, in quanto tre giorni fa lo stesso ministro ha spostato lo sciopero dei sindacati

confederali, indetto per motivi assai più rilevanti (il contratto unico di settore e la piattaforma) e collocato a debita distanza (il 16 luglio) dall'avvio del G8. Quanto all'Orsa, questo sindacato ha sperato fino all'ultimo nella convocazione da parte del ministero. Uno dei suoi leader, Bruno Salustri, ha dichiarato che, a suo avviso, «all'interno del neo ministero delle Infrastrutture serpeggia una pesante aria di confusione». I capi dei sindacati autonomi, lunedì hanno avuto un incontro con il vicesegretario Tassone: «Il quale non ha ancora la delega ad occuparsi delle ferrovie». Salustri spiega che lo sciopero aveva come bersaglio il contratto, scaduto da due anni, ma anche l'annoso problema della garanzia di un contratto unico per le attività ferroviarie che eviti che la concorrenza tra le varie aziende si faccia non sulla qualità e sulla regolarità del servizio, ma solo sul costo del lavoro». Ciò dimostra che anche l'autonomia Orsa riconosce, ma solo a parole, la necessità del contratto unico. Proprio per evitare il possibile dumping, i sindacati confederali,

e con loro due sigle autonome, hanno firmato l'accordo del 23 novembre con il governo in vista del contratto unico, di fronte al quale però, ora, Confindustria e Ps si mostrano assai reticenti. La necessità di un contratto unico che prevenga i casi di dumping è riconosciuta dunque da tutti, e può profilarsi alla vigilia della liberalizzazione con la comparsa in scena di nuovi soggetti, ciascuno dei quali con un proprio contratto diverso dagli altri, oltretutto peggiorando lo scenario contrattuale fin qui acquisito dalla categoria. Lo stesso Salustri denuncia coraggiosamente che sulla Verona-Monaco opera un'azienda che si affida a macchinisti preposizionati, e a giovani con contratti di apprendistato, e con 42 ore settimanali e coi salari più bassi.

Differito anche lo sciopero aereo di venerdì 20 che coinvolgeva la società Meridiana ed ieri il nuovo amministratore delegato, Giovanni Sebastiani, ha incassato la sospensione dello sciopero proprio alla vigilia del suo primo summit coi sindacati dell'azienda, che si terrà oggi per

discutere le principali problematiche.

Rimangono dunque in piedi solo gli scioperi del 26 luglio che coinvolgeranno gli uomini radar (dichiarato anche dalla Filt-Cgil) e dei piloti Alitalia. Dice Roberto Scotti, segretario nazionale del trasporto aereo Cgil: «Per entrambe le situazioni siamo impegnati al confronto, che riguarda anche il governo dell'Enav e dei controllori di volo». La convocazione è fissata per domani 19: «Contiamo che possa portare utili chiarimenti ed in quella occasione valuteremo se ci sono le condizioni per sospendere lo sciopero».

Analoga la prospettiva per i piloti Alitalia. L'orientamento della Filt Cgil è di ottenere un tavolo prima del 26 luglio: «Per fare il punto della situazione e verificare se esiste ancora una proporzione tra una terza iniziativa di lotta (in precedenza ci sono già stati due scioperi, ndr) piuttosto dura e i risultati che si possono raggiungere in questa fase, anche alla luce di una situazione aziendale particolarmente in sofferenza».

All'assemblea Anfia confermato l'obiettivo di 2.400.000 immatricolazioni

Un anno record per l'auto ma il prossimo sarà difficile

Massimo Burzio

TORINO Il mercato dell'auto, quest'anno, si chiuderà con circa 2.400.000 nuove immatricolazioni. Il dato previsionale, praticamente eguale a quello consuntivo del 2000, è stato confermato ieri in occasione della 90.ma assemblea annuale dell'Anfia, l'associazione che raccoglie le industrie autoveicolistiche italiane. Non altrettanto bene, invece, andrà nel 2002 quando il consuntivo delle immatricolazioni dovrebbe assestarsi su 2.150.000 unità. La perdita, secca, di 250.000 automobili, però, non sembra preoccupare eccessivamente gli industriali: «Si tratterà - ha detto il Presidente dell'Anfia, Carlo Sinceri - di un ritorno ai livelli fisiologici della domanda di auto per il nostro paese». In Italia, infatti, salvo eventi particolari difficilmente le vendite annuali di automobili superano quota 2 milioni. A meno che non intervengano fattori eccezionali come campagne di rottamazione o non scompaia dalle pompe un determinato tipo di carburante come infatti accadrà in ottobre quando non verrà più

venduta la benzina rossa, che obbligherà molti automobilisti a rinunciare definitivamente alla loro vecchia auto.

Intanto la Fiat spinge verso fonti di alimentazione dei propulsori che siano alternative alla benzina ed al gasolio tradizionali. Lo ha annunciato, sempre in occasione dell'assemblea Anfia, Paolo Cantarella che ha detto: «Stiamo predisponendo una proposta articolata che sottoporremo al più presto al Governo e che riguarda l'utilizzo sempre più diffuso, in ambiente urbano, di veicoli a metano». In questo campo, tra l'altro, il Gruppo torinese ha una posizione di leadership perché già produce e vende sia vetture come la Multipla sia autobus Iveco tutti alimentati a metano. In quest'ottica l'amministratore delegato della Fiat ha però ricordato l'assoluta necessità di potenziare la rete distributiva di metano sul territorio che «oggi è assolutamente carente».

In tema di ecologia, Cantarella ha anche ribadito l'impegno della Fiat e degli altri costruttori europei verso la riduzione globale dei consumi e delle emissioni e ha chiesto, come già accadrà in Francia e in Germania, che

l'industria petrolifera venga incentivata a produrre carburanti senza zolfo. Per quanto riguarda l'idrogeno, invece, pur avendo la stessa Fiat dei mezzi sperimentali come una Seicento elettrica Fuel Cell e un bus Iveco, Cantarella non è sembrato particolarmente ottimista: «Di certo - ha detto - dalle tecnologie basate sull'idrogeno non possiamo aspettarci risultati industriali a breve».

Al Governo, valutando positivamente la possibilità che prenda corpo «a partire dal DPEF una politica industriale per la competitività che tenga conto anche delle esigenze di chi fa e chi utilizza il trasporto», Cantarella ha ribadito la necessità di insistere sui Project Financing per le grandi opere viarie. Ma non solo. «Dobbiamo organizzarci meglio» ha detto «Vale a dire distribuire i volumi di traffico su un maggior numero di ore durante la giornata, soprattutto per le merci visto che se nelle aree urbane si sposta dal giorno alla notte il 10% del traffico merci, le emissioni globali del trasporto, a parità di volumi, si riducono del 3% semplicemente eliminando gli stop & go dei camion».

Fammoni (Cgil) risponde a Passera. Non possiamo trattare con la minaccia del taglio di 9000 dipendenti. Il risanamento è stato garantito dalla partecipazione dei lavoratori

Poste, i sindacati accettano il negoziato ma non i licenziamenti

Gildo Campesato

ROMA «Apprezziamo l'invito al dialogo espresso nell'intervista a l'Unità dell'amministratore delegato delle Poste, Corrado Passera. Ma lo sciopero di fine mese è confermato. La condizione per revocarlo è il ritiro dei provvedimenti di riduzione del personale annunciati sulla base della legge 223».

Fulvio Fammoni, segretario generale della Slc Cgil, è netto: si può discutere e trattare, ma non sotto la minaccia del licenziamento di 9000 dipendenti delle Poste. Ecco come si può uscire da questa difficile situazione.

Passera nega di volere fare licenziamenti collettivi. «Io sto ai fatti: l'azienda ha annunciato 9.000 esuberanti: se non si riesce a trovare un accordo, diventeranno licenziamenti. E' questo il senso della legge 223. Ed io non ci sto: la lotta mi sembra doverosa. Ciò non significa che abbandonia-

“ Il costo del lavoro è stato ridotto del 15% in tre anni



Fulvio Fammoni segretario generale della Slc Cgil

mo il tavolo della trattativa, ma non è agevole discutere con una controparte che usa il cannone».

Contrastate il risanamento? «Di tutto si può accusare il sindacato, tranne che di avere frenato il risanamento e la riqualificazione delle Poste. Come ha ammesso lo stesso Passera, proprio dai dipendenti è venuta la spinta determinante al cambiamento. Siamo i primi a sapere che i diritti dei lavoratori si difendono meglio in un'azienda sana: non a caso siamo

stati proprio noi a chiedere la trasformazione di Poste in spa, quando sul fronte politico c'era solo tubanza. I lavoratori hanno fatto uno sforzo straordinario in questi tre anni. Ma proprio per questo riteniamo inaccettabili certe forzature».

I costi restano alti. «Il costo del lavoro è sceso del 15% in tre anni. Ora chiediamo contropartite che si chiamano diritti ed occupazione. C'è da completare il risanamento di Poste? Sono d'accordo. Ma puntando su sviluppo e ricavi. E il governo non

può chiamarsi fuori: il servizio universale non è adeguatamente remunerato. Quanto viene riconosciuto a Poste come servizio universale e tariffe agevolate all'editoria è inferiore di parecchie centinaia di miliardi ai costi effettivamente sostenuti. Un intervento straordinario in questo senso, oltre a pe-require una situazione di equilibrio, agevolerebbe la soluzione del conflitto sindacale. Sinora dal governo abbiamo avuto solo parole, aspettiamo i fatti sin dalla prossima Finanziaria. Altrimenti, la conflittualità del sindacato col governo sarà inevitabile».

Le Poste si portano dietro dal passato problemi di squilibrio e di gigantismo occupazionale. «Passera parla di ricambio generazionale. E dunque di turn over, di nuove assunzioni dove necessario. Noi non siamo contrari alla mobilità, ma ci sono le regole del contratto nazionale da rispettare: alle Poste mobilità può voler

“ Apprezziamo l'invito di Passera, ma lo sciopero è confermato

dire spostamenti di centinaia di chilometri. Inoltre, si fanno ancora troppi straordinari, spesso nemmeno adeguatamente riconosciuti. Per non parlare dei 4.000 precari presenti stabilmente in azienda. Come si fa a parlare di espulsione di personale?».

Insomma, no ai 9.000 esuberanti. «Innanzitutto, no alle cannonate della 223. E poi anche no sulle cifre. Ad esempio, come si fa ad indicare 1.200 eccedenze negli

sportelli del centro-nord? E' in contrasto con la necessità di migliorare le prestazioni alla clientela. In ogni caso, vogliamo continuare nella trattativa: niente licenziamenti e siamo pronti a trovare un'intesa che doti Poste degli ammortizzatori sociali di cui è sprovvista».

Quali? «I lavoratori delle Poste non possono godere né di cassa integrazione né dei normali strumenti di mobilità. E' invece proponibile il fondo di incentivazione all'esodo, sulla scorta di quanto è già avvenuto nelle banche».

Secondo Passera sarebbe l'ultimo sacrificio prima del rilancio.

«Nella mia esperienza sindacale ho sentito troppe volte parlare di "ultimo sacrificio". Ed ho imparato a non fidarmi. E allora chiedo a Passera che, contestualmente al confronto sull'occupazione presenti il piano triennale. In modo che parlino i fatti, non le parole».