

Giovanni Laccabò

MILANO Grande attesa per il dato sul fabbisogno che oggi il ministero di Tremonti rende noto e con il quale si potrà tastare il polso ai conti pubblici in vista della prossima manovra. Le prime stime - fonte *Il Sole 24 Ore* di ieri - sono catastrofiche: per centrare il deficit dello 0,8% previsto dagli accordi europei, servono risorse per circa 30 miliardi di euro, ossia 58 mila miliardi di vecchie lire, e ciò comporta un sacco di conseguenze spiacevoli, tra cui certo il totale digiuno per i contratti pubblici, per la pur irrisoria riforma degli ammortizzatori sociali, per la riforma della scuola e i promessi sgravi fiscali. Una catastrofe che, se confermata, sarà un'altra pesante tegola in testa a Cisl e Uil che hanno dato credito al governo firmando il patto per l'Italia, e che purtroppo renderà più grama la vita di milioni di italiani.

Ne tiene conto la Cgil che apre la stagione dei rinnovi contrattuali riunendo mercoledì 4 gli Stati generali coi leader delle categorie, con l'intento di definire criteri omogenei per tutti. Lunedì 9 il direttivo Cgil decide e il 16 la Fiom abbozza la nuova piattaforma delle tute blu, ma in ordine cronologico il primo scontro frontale tocca proprio al pubblico impiego, coi 300 mila ministeriali, per i quali il ministro Frattini conferma l'1,4 per i ritocchi salariali. Quanto al ridisegno delle politiche contrattuali, l'analisi della segretaria confederale Cgil Carla Cantone prende le mosse dalle polemiche con Cisl e Uil che, a loro dire, firmando il patto non avrebbero di per sé approvato l'1,4 d'inflazione programmata, ma solo il Dpef, al contrario di quanto va ripetendo Confindustria secondo cui il Dpef va salvaguardato così com'è proprio perché è parte del patto che, testualmente, sancisce da parte dei firmatari la condivisione della politica economica del governo, di cui l'1,4 è uno dei capisaldi. Dice Cantone: «Se Cisl e Uil si rendono conto di avere sbagliato a dare via libera alla politica economica del governo, questo è un problema loro. Noi prendiamo atto di quanto oggi affermano, ossia che non sono d'accordo con il Dpef».

Se poi per compiacere Confindustria il governo mantiene l'1,4, a maggior ragione i contratti dovranno adeguarsi al rialzo: Cantone: «Non spetta a noi dare indicazioni sul tasso. Facciamo solo notare che con il 2,4 la prospettiva si complica e che comunque l'1,4 è sicuramente inattuabile. Inoltre coi rinnovi va ripristinata la politica dei redditi e vanno riesaminati sia il fiscal drag che è stato abrogato, sia l'abolizione dalla progressività delle aliquote fiscali, altri soldi sottratti alle famiglie, ossia ai lavoratori e ai pensionati».

Berlusconi e D'Amato vogliono concedere aumenti dell'1,4%, un punto sotto il tasso d'inflazione



“ Oggi vengono diffusi i dati del fabbisogno pubblico, mentre i ministri avvertono che non ci sono fondi per i dipendenti pubblici



La Cgil convoca mercoledì gli stati generali per preparare le piattaforme dei rinnovi. Imbarazzo e proteste di Cisl e Uil per le chiusure dell'esecutivo ”

Governo senza soldi, pagano i lavoratori

Scontro d'autunno per i rinnovi dei contratti. Nei conti di Tremonti un buco di 30 miliardi



Il ministro dell'Economia Giulio Tremonti con il presidente di Confindustria Antonio D'Amato. Carlo Ferraro/Ansa

trasporti

Terminata la tregua estiva, nuovi scioperi

MILANO La tregua estiva è terminata, ma con la ripresa di settembre la situazione dei trasporti si ripropone come prima. Il governo latta e così si ricomincia, e nel frattempo si sono inseriti nuovi fronti di crisi, come la vendita di Eurofly, società charter del gruppo Alitalia. Per protesta ieri hanno manifestato alle 14 i lavoratori dell'aeroporto di Malpensa.

Settembre è costellato da agitazioni su ogni fronte: aerei, treni, autobus e metropolitane. Il trasporto pubblico urbano con due intere giornate di protesta, entrambe di 24 ore. I treni nel fine settimana del 21 e 22 settembre, mentre disagi nel trasporto aereo sono prevedibili il 17 e il 28.

Le agitazioni nel settore aereo, sia per piloti sia per gli uomini radar e il personale Enac, sono motivate per lo più da problemi economici, o normativi a livello locale. Mentre gli scioperi nel trasporto ferroviario e in quello pubblico locale hanno come obiettivo il contratto. Un rinnovo di contratto per gli addetti del trasporto locale, circa 120 mila, per i quali il

IL CALENDARIO DELLE AGITAZIONI	
	Dalle 12 alle 16 di ferma il personale Enav del Crav di Padova
	Stop del personale di macchina del trasporto pubblico locale. 24 ore
	Dalle 12,30 alle 16,30 scioperano i piloti di Alitalia e Alitalia Team
	Trasporto ferroviario, sciopero degli addetti Fs per 24 ore
	Bus, Tram e Metro, 24 ore gli addetti al trasporto urbano ed extraurbano
	Stop dalle 10 alle 18 del personale per l'assistenza al volo dell'Enav

contratto è scaduto lo scorso 31 dicembre e le associazioni delle imprese rimandano il confronto con il pretesto che non hanno ricevuto i finanziamenti dalle Regioni. Ancora più grave la situazione nelle ferrovie: il contratto dei 100 mila ferroviari è scaduto il 31 dicembre 1999. Da allora neanche una lira di aumento. Con il precedente governo i sindacati confederali e alcuni autonomi hanno siglato un accordo in vista del contratto unico di settore al quale la Confindustria si oppone perché vuole la deregulation e favorire il business.

ti. Infine si dovrà calcolare l'incidenza degli aumenti delle tariffe, che peggiorano la situazione, nonostante il congelamento di tre mesi di Berlusconi che non avrà effetti, se non forse in peggio, rispetto alla difesa reale dei salari. Di tutti questi fattori deve tener conto la richiesta salariale dei nuovi contratti».

La stagione contrattuale parlerà dunque di un forte recupero salariale: «Non perché siamo diventati massimalisti o salaristi, ma per difendere i salari reali da

quell'insieme di scelte del governo che hanno di fatto ridotto il potere d'acquisto. Mercoledì faremo il punto sulle piattaforme ed individueremo parametri comuni in base ai quali ciascuna categoria deciderà la propria richiesta salariale. E la famosa produttività? Quella che ha rotto l'unità delle tute blu? «Questa sarà materia di decisione di ciascuna categoria. Ad esempio i meccanici potrebbero inserire nel contratto nazionale quote di produttività non messe a frutto nel secondo livello, al contrario degli edili che hanno rinnovato i contratti territoriali almeno all'80 per cento in tutt'Italia, ma anche gli edili potranno decidere diversamente». Se il fronte salariale si prospetta bollente, quello dei diritti non lo è di meno: «Le piattaforme dovranno recuperare tutto ciò che il centrodestra ha scippato, soprattutto in tema di diritti sindacali e di mercato del lavoro», spiega Carla Cantone. «Si tratta di decidere quali diritti inserire nelle piattaforme e quali invece demandare alle leggi di iniziativa popolare per le quali stiamo raccogliendo le firme». Infine, l'unità. Dopo decenni di unità, ora si profila lo spettro di piattaforme separate. La esperienza delle tute blu, alle quali Fim e Uilm hanno imposto un rinnovo economico senza il diritto di votare, si è ripetuta con Cisl e Uil con i contratti a termine e nel patto per l'Italia. Piattaforme separate, allora? «Le piattaforme separate sono pericolose, ma ancor più pericoloso è emarginare i lavoratori dalle scelte che li riguardano. Se vogliono piattaforme unitarie, Cisl e Uil devono prima scrivere con noi le regole di democrazia».

L'Intervista

Laimer Armuzzi Segretario FP Cgil

Felicia Masocco

ROMA Alla dichiarazione di guerra del ministro Frattini («non un euro in più per i dipendenti pubblici») la Cgil risponde affilando le armi. «Se il governo mantiene questa rigidità si aprirà una stagione conflittuale che andrà oltre l'approvazione della Finanziaria», promette il segretario generale della Funzione pubblica Laimer Armuzzi. Il quale respinge al mittente le accuse al suo sindacato di voler disdire la politica dei redditi: «È il governo che è venuto meno all'accordo del '93 programmando unilateralmente un tasso di inflazione di nessuna credibilità evidentemente "concertato" solo con Confindustria». Quanto al patto dello scorso febbraio sulla base del

I dipendenti pubblici non accetteranno la violazione degli accordi e la riduzione del potere d'acquisto

Frattini inaugura la stagione del conflitto

quale da domani iniziano con l'Aran le trattative per il rinnovo del contratto per circa 300 mila dipendenti dei ministeri, Armuzzi non ha dubbi: «È superato nelle cifre perché quelle reali sono di gran lunga differenti. E in ogni caso finora è rimasto lettera morta sempre per responsabilità dell'esecutivo. Dove sono le risorse che Fini aveva promesso?»

Dopo Maroni, Sacconi, Fini è arrivato anche il ministro Frattini a dire che il tasso di inflazione programmata quello è e quello resta. Gli adeguamenti per il prossimo anno non andranno oltre l'1,4%. È una provocazione?

«Se mezzo governo dice che per l'anno prossimo l'inflazione di riferimento è quella che in modo unilaterale è stata programmata all'1,4% intanto è il gover-

no che di fatto viene meno all'accordo del 23 luglio del '93. Quell'intesa parla di concertazione nelle questioni di natura macroeconomica, ma evidentemente questo esecutivo concerta solo con Confindustria. La seconda questione è che aprendosi martedì (domani, ndr) la trattativa per il contratto degli statali è evidente che - pur ponendo che abbia uno sviluppo lineare e si chiudesse ad esempio in un mese - saremo di fronte a un tasso di inflazione reale per l'anno in corso vicino al 2,5%: è assurdo pensare che un contratto che si chiude in questi tempi e in questa situazione inflattiva possa fare semplicemente i conti con l'inflazione programmata l'anno scorso, un tasso (l'1,7%) peraltro del tutto sbagliato dal punto di vista delle previsioni».

Questo per l'anno in corso.

L'aut-aut del governo riguarda anche l'anno prossimo.

«Infatti: avendo oggi il 2,5%, pensare a un costo della vita all'1,4% è pura bugia. Siamo abituati alle bugie, ma in ballo ci sono gli stipendi di milioni di persone, non possiamo far finta di crederci».

Quindi quali sono per voi gli aumenti da chiedere?

«Per l'anno in corso un aumento vicino al tasso reale; per l'anno prossimo riteniamo credibile il tasso di inflazione citato anche da esponenti di altri sindacati, intorno al 2%. L'1,4% non sta né in cielo né in terra. Per il biennio precedente il 2% di recupero è già stato riconosciuto, ma va ribadito perché ad oggi non si è visto un euro. E l'accordo di febbraio è superato, va incrementato di una cifra

non inferiore all'1% (ovvero lo 0,5% in più per ognuno dei due anni)».

A che punto è l'applicazione di quel patto? Quando Fini lo firmò con i sindacati, Cgil compresa, l'inchiesta si sprecò per il grande successo del governo che aveva trovato i soldi per i contratti pubblici. Dove sono?

«L'applicazione di quel patto è inesistente. Il primo a venir meno è stato il governo che evidentemente reputa l'impegno del vicepremier qualcosa che si può tradire quando si vuole. Per fare un esempio, sui provvedimenti che intervengono sulle materie di contrattazione non c'è stato alcun limite basti vedere la sanità o nel caso delle privatizzazioni quel che è successo al Coni. Delle risorse poi, nessuna traccia, non sono state indicate

in nessuna sede. C'è solo la ripetizione di buoni propositi. Tant'è che i contratti non li abbiamo ancora fatti perché le risorse non ci sono. Si tratta di aumenti pari al 5,56% (195 lorde medie mensili), di cui 2 punti di recupero inflattivo del biennio 2000-2001, quindi recupero di potere di acquisto già bello che perso».

Dai buoni propositi il governo è intanto passato agli altolà: il negoziato parte in salita. Con quali conseguenze secondo la Cgil?

«Se il governo dovesse mantenere questa rigidità è evidente che inizierà una fase conflittuale molto lunga che coprirà tutto l'arco della Finanziaria, dove si decidono le risorse, e andrà oltre. Come era già avvenuto l'anno scorso quando fissammo lo sciopero generale per metà febbraio».

Massimo Burzio

Oggi i dipendenti tornano a Mirafiori dopo una pausa lunghissima tra ferie e cassa integrazione. La produzione ridotta di 40mila auto

Riaprono le fabbriche Fiat, ma la crisi non è superata

TORINO Ore 6.00: riaprono i cancelli di Mirafiori e delle altre fabbriche Fiat. E non soltanto questi, visto che a riprendere l'attività sarà la gran maggioranza delle aziende metalmeccaniche e dell'indotto. Finisce con oggi uno dei periodi storicamente più lunghi di stop produttivo degli stabilimenti italiani del settore automobilistico: tra ferie estive e cassa integrazione la maggior parte delle fabbriche era ferma addirittura dalla prima metà di luglio.

Tutto questo, alla Fiat, ha portato ad un totale di 40.000 auto non prodotte nel periodo e, sempre stando alle dichiarazioni dell'azienda, è servito a «bilanciare la contrazione del mercato evitando la creazione di stock di prodotto». Purtroppo, però, mentre stanno per riaprirsi le linee di montaggio, fatta eccezione di quelle per quelle di Arese dove viene appli-

cata la CIG sino alla fine di questo mese, non arrivano segnali positivi dal mercato dell'auto. La crisi economica, il rallentamento tradizionale della domanda in agosto, la partenza per adesso lenta degli ecoincentivi governativi e di quelli proposti autonomamente dalle Case, non pare abbiano invertito il trend negativo. Gli ordini raccolti dai concessionari per le consegne di settembre, infatti, non sarebbero tali da far intravedere una vera svolta.

Con questi presupposti, da parte sindacale è intuibile una grandissima preoccupazione: «È una riapertura in sordina, una sorta di falsa partenza quella di oggi - dice il segretario della

Fiom torinese, Giorgio Airaud, - E proprio perché è una falsa partenza noi vogliamo "scoperchiare la pentola". Non si può, infatti, affrontare una crisi straordinaria come quella che stiamo attraversando e che non è soltanto torinese, così come si sta facendo. Occorre aprire in autunno una vera e propria vertenza sociale. Vale a dire che bisogna far sì che tutti riconoscano che la crisi non può essere gestita soltanto con la mobilità o con la cassa integrazione ordinaria». Che fare, allora? «Prima di tutto - afferma Airaud - e lo ripeto, bisogna riconoscere l'eccezionalità del momento. La crisi non può essere gestita unicamente e sempre con la



Operai all'uscita della Fiat

cassa integrazione o, peggio, con la mobilità. Serve, invece, una modulazione della Cig che permetta di guadagnare il tempo necessario per nuovi investimenti e politiche di sviluppo. E poi - rileva - bisogna rifinanziare i contratti di solidarietà e pensare ad un sistema di riduzioni d'orario. La mobilità è, dunque, l'ultimo dei provvedimenti da adottare. E invece, le aziende, non solo Fiat, lo hanno scelto per primo».

La Fiom - e non solo per la questione Cig/esuberanti e il futuro dell'auto in Italia ma anche sugli altri temi di politica sociale come il contratto nazionale e l'art. 18 - si prepara alla mobilitazione: «Anche perché - dice

Airaud - nessuno si deve illudere che il modello Fiat, quello degli ultimi tempi, sia estensibile ad altre aziende. Non ci sarà una discussione azienda per azienda perché - conclude - tutto va affrontato globalmente».

Ma anche nelle altre componenti sindacali la preoccupazione per il futuro è notevole. La Uilm propone con il segretario regionale Attilio Capuano: «Un tavolo di discussione che inizi subito dopo il 2 settembre che è un vero e proprio ritorno alla realtà rappresentato dalla riapertura delle fabbriche in un periodo critico, in cui non sappiamo come stia andando precisamente il mercato automo-

bilistico. Per il futuro bisogna far sì che le auto Fiat siano sempre più vendute in Italia e nel mondo e si riconfermi la vocazione all'automotive della città di Torino e del suo distretto industriale». Antonio Sansone della Fim Cisl afferma che: «Nonostante l'accordo firmato a luglio sugli esuberanti, i problemi rimangono. Temo che nei mesi a venire ci sarà altra cassa integrazione, soprattutto se gli incentivi tarderanno a dare dei risultati. E poi, alla Fiat sta per partire una transizione tra i vecchi e i nuovi modelli e queste sono altre criticità occupazionali da gestire così come va monitorato l'evolversi del piano di ristrutturazione del Lingotto». A parere di Roberto Di Maulo della Fismic, infine, la situazione «è precaria ma lo sarebbe ancora di più se non avessimo firmato l'accordo sulla mobilità in luglio. L'autunno non sarà forse "caldo" - prevede Di Maulo - ma certamente sarà complicato anche dalla questione del contratto nazionale».