

Laura Matteucci

**MILANO** Stavolta si è chiusa davvero. L'intesa tra governo e sindacati per il rinnovo contrattuale degli autoferrotranvieri è stata raggiunta. L'aumento economico mensile si attesta sugli 81 euro (i sindacati ne chiedevano 106), mentre l'*una tantum* che deve sanare il pregresso per il periodo che va dal primo gennaio 2002 al 30 novembre 2003 è di 970 euro (la richiesta era di oltre mille). Le cifre, evidentemente un compromesso, segnano comunque una netta vittoria dei sindacati e in particolare della Filt Cgil e della Uil Trasporti che si erano opposte senza appello ad una *una tantum* fissata inizialmente in 500 e poi in 600 euro. I soldi necessari arriveranno dall'accisa sulla benzina, come ipotizzato dall'Anci (l'associazione dei Comuni) che, per un accordo con i produttori, non dovrebbe comunque comportare costi aggiuntivi, se non minimi, per i cittadini. Una parte dell'*una tantum*, pari a 170 euro, sarà coperta dalle Regioni e delle Autonomie locali attraverso il contratto di servizio o i rapporti di concessione. La soluzione della vertenza costerà circa 360 milioni di euro: 37 milioni saranno a carico delle Regioni e 322 a carico del fondo trasporti, alimentato con le accise sulla benzina.

Difficile dire, comunque, se i termini dell'accordo riusciranno a convincere i lavoratori, e se nei prossimi giorni la protesta rientrerà. Non si tratta certamente della migliore delle intese possibili. Ma, come spiega il leader della Cgil, Guglielmo Epifani: «Questo accordo è un punto fermo di mediazione e compromesso di un sistema che non ha certezze di finanziamento. È stato siglato per evitare che il settore cadesse in un disordine crescente». Secondo Epifani, i lavoratori «comprenderanno lo sforzo che è stato compiuto». «In condizioni difficilissime per il settore, abbiamo salvato la prospettiva e la funzione del contratto nazionale di lavoro».

Perché l'accordo raggiunto tenta di salvare il salvabile. Il rischio forte, infatti, oltre a quello già accertato di non corrispondere il giusto compenso ai lavoratori, era che saltasse il contratto collettivo nazionale, aprendo la strada

**I soldi necessari arriveranno in parte dall'accisa sulla benzina e in parte da Regioni e autonomie locali**

”

“ Per sbloccare la trattativa e battere la rigidità del governo sono dovuti intervenire i tre segretari generali di Cgil, Cisl e Uil



Con l'intesa raggiunta si è evitato anche il rischio che saltasse il contratto nazionale e si aprisse la strada agli accordi locali

”

# Trasporto pubblico, una firma difficile

Terminata ieri la «maratona»: aumento di 81 euro al mese, una tantum di 970 euro



Il tavolo delle trattative di ieri sera per il rinnovo contrattuale degli autoferrotranvieri al ministero del Lavoro

Mario De Renzi/Ansa

## «I lavoratori adesso capiranno...»

I sindacati difendono il «difficile compromesso». Maroni attacca il diritto di sciopero

**MILANO** I lavoratori del trasporto pubblico locale capiranno l'importanza dell'accordo sottoscritto. La soluzione alla quale si è arrivati dopo una complessa trattativa è un «punto fermo», il «miglior compromesso possibile» è l'approdo «più dignitoso» di questa trattativa. Non hanno dubbi i tre leader di Cgil, Cisl e Uil, Guglielmo Epifani, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti nel commentare l'accordo sottoscritto ieri sera al Ministero del Welfare.

A sottolineare la complessità di questa vertenza, è stato il leader della Cgil Guglielmo Epifani. «È un accordo che abbiamo firmato in condizioni difficilissime - ha detto Epifani - ma siamo riusciti, in questo modo, a fissare un punto fermo in un settore completamente abbandonato a se stesso, evitando che le cose precipitassero ancora di più. Ora con questo contratto si può dare una prospettiva per realizzare la riforma necessaria e ineludibile del settore e dare ai lavoratori la certezza e sicurezza che chiedono e alla quale hanno diritto».

to».

«Questo accordo - ha insistito ancora Epifani - è un punto fermo, una mediazione in una situazione che non ha nessuna certezza. Se non l'avessimo firmato, sarebbe stato travolto dal disordine e avrebbe radicalizzato la lotta». Insomma, per Epifani, questo è un «accordo che ora consente di ripartire per ricostruire». E il leader della Cgil dice anche di capire «l'esasperazione e la rabbia dei lavoratori», ma quella arrivata ieri «è una risposta vera che consente di cambiare pagina». E soprattutto il valore di questo accordo è quello di aver mantenuto «quell'idea di rapporto di solidarietà tra tutti i lavoratori del Paese e ha frenato la spinta alla aziendalizzazione». «Ora comincia la vera sfida che è quella della riforma», ha concluso Epifani.

Come ha sottolineato Pezzotta la trattativa che si è appena conclusa è stata particolarmente difficile. «Credo che sia stata una trattativa complessa anche perché ha alle spalle

ha detto il segretario generale della Cisl - un percorso difficile di mobilitazione e di lotta. Noi crediamo di aver dato una prospettiva anche perché sappiamo che il nuovo contratto dovrà essere rinnovato l'anno prossimo». Ieri, il sindacato ha dunque ottenuto, per il leader della Cisl, un primo importante risultato. «Abbiamo realizzato una parte - ha sottolineato Pezzotta - ora cercheremo di portare avanti anche le altre. L'intesa raggiunta, che coinvolge governo imprese e sindacato, è una soluzione di grande dignità».

Secondo Luigi Angeletti alla fine è stato raggiunto «un risultato apprezzabile grazie alla lotta dei lavoratori che è stata efficace ma anche costosa per i lavoratori stessi e i cittadini. Speriamo di aver segnato una pagina nuova da cui ricominciare ad investire per i lavoratori e gli utenti». Il leader della Uil ha ricordato che è stata una vertenza «molto lunga, dura e difficile per la caparbia con cui il governo, gli enti locali e le aziende hanno per

più di due anni rifiutato di fare una cosa normale e cioè il rinnovo del contratto e dare gli aumenti salariali. Questo contratto ha evitato il rischio di fare accordi solo in alcune regioni che avrebbe segnato la fine del contratto nazionale di lavoro».

Il ministro del Welfare Roberto Maroni invece, dopo aver espresso soddisfazione per l'intesa raggiunta, ha subito annunciato che martedì porterà al Consiglio dei ministri una relazione sulla legge sui servizi pubblici essenziali. L'obiettivo esplicito è quello di una revisione in senso più restrittivo delle norme sugli scioperi per togliere «alcune della legge che regolamenta lo sciopero dei servizi pubblici essenziali e che ha consentito queste proteste selvagge che dovranno in futuro essere efficacemente contrastate».

Già lo scorso 1° dicembre, dopo lo sciopero degli autoferrotranvieri che aveva bloccato Milano, Maroni aveva parlato della possibile revisione della legge.

contratti

## Enti locali e chimici incrementi più alti

**MILANO** In questo mese di dicembre sono stati firmati due importanti contratti che riguardano i lavoratori chimici e i dipendenti delle Regioni e degli enti locali.

Federchimica, Fulc e i sindacati autonomi giovedì scorso hanno firmato l'accordo per il rinnovo di secondo biennio del contratto collettivo del settore chimico, chimico farmaceutico, delle fibre chimiche, delle ceramiche e abrasivi, dei lubrificanti e gpl, che interessa oltre 200mila lavoratori. L'intesa è stata raggiunta senza che sia stata fatta nemmeno un'ora di sciopero. L'aumento medio riconosciuto per i prossimi due anni agli addetti del settore è stato pari a 100 euro, 44 da gennaio 2004, ulteriori 44 a gennaio 2005, un'ultima tranche di 12 euro a ottobre 2005. Da gennaio 2005 sarà inoltre riconosciuta ai lavoratori turnisti una indennità di 4,5 euro per le prestazioni in turno notturno.

Venerdì scorso il Consiglio dei ministri ha dato infine il via libera al contratto collettivo relativo al quadriennio 2002-2005 per il personale non dirigente delle Regioni ed autonomie locali. L'intesa, che interessa circa 590 mila addetti, riconosce aumenti economici che ammontano complessivamente a 94,5 euro, pari al 5,66% di crescita delle retribuzioni, cui si aggiungono ulteriori 11,5 euro, pari allo 0,5% del monte salari, nonché lo 0,2% per gli enti in possesso di requisiti di «salute finanziaria», per un totale complessivo a regime di 106 euro mensili pro-capite.

da ad accordi locali. Un'ipotesi che si stava facendo sempre più concreta a Milano, innanzitutto, ma che di certo sarebbe stata battuta anche da altre città. Oltretutto, a pochi giorni dall'apertura di un altro tavolo di confronto per gli autoferrotranvieri, visto che il 31 dicembre scade il contratto nazionale quadriennale.

Alla fine, mentre era esplosa senza più controllo la situazione dei trasporti pubblici con scioperi improvvisi, presidi e assemblee a partire da Milano e poi con effetto domino quasi dovunque in Italia, a trattare sono stati direttamente i tre segretari generali, Epifani, Pezzotta e Angeletti. Per la vertenza che stava paralizzando l'Italia, si è mosso in ultimo anche Berlusconi, spingendo Tremonti, fino a ieri pomeriggio irremovibile, a trovare le risorse necessarie per sanare i danni economici

che due anni e passa senza contratto hanno procurato agli autoferrotranvieri. L'incontro di vertice a Palazzo Chigi, in serata, ha messo un punto alla vertenza.

La giornata era cominciata nel peggiore dei modi. Mezza Italia nel caos, Milano paralizzata per la seconda volta in venti giorni, i 120mila autoferrotranvieri italiani che continuavano ad aspettare l'adeguamento salariale sostanzialmente già concordato, in attesa solo della formalizzazione. Ma il governo non trovava di meglio che piangere miseria.

Dopo la rottura delle trattative nella notte tra venerdì e sabato, la partita è passata direttamente nelle mani dei segretari nazionali di Cgil, Cisl e Uil. Una giornata fitta di contatti e telefonate incrociate con Palazzo Chigi, culminata nell'incontro pomeridiano tra i tre leader sindacali, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta e il sottosegretario al welfare, Maurizio Sacconi.

Era stato proprio lui, Sacconi, nella notte precedente, ad arrivare alla rottura con i sindacati: 80 euro e non di più per gli stipendi, 600 euro e non di più per l'*una tantum*. Non abbiamo soldi, aveva motivato, aggiungendo come giustificazione persino un improbabile effetto-Parmalat: il crack del gruppo di Parma, secondo Sacconi, avrebbe avuto ulteriori, pesanti ripercussioni sull'economia nazionale.

Anche Berlusconi, costretto all'angolo, è (tardivamente) intervenuto nella questione. Ma solo per dire: «Per aumentare gli stipendi, dobbiamo aumentare la benzina. È probabile che con grande senso di responsabilità gli stessi produttori accettino di assorbire una parte di questi aumenti». Quello che il premier non dice, è che per effetto del favorevole cambio euro-dollaro i produttori avrebbero potuto già da un pezzo abbassare il prezzo del carburante. Morale: non lo fanno, e il guadagno gratuito lo useranno per assorbire gli aumenti dovuti all'accisa. Con buona pace del senso di responsabilità.

Per arrivare all'accordo, ieri la mobilitazione è stata generale. Su iniziativa del presidente dell'Anci Leonardo Domenici, sono intervenuti anche i sindaci delle grandi città, con un appello per la chiusura della vertenza rivolto al governo, alle imprese e ai sindacati.

**Nel corso della giornata c'era stato un appello dei sindaci delle grandi città per la chiusura della vertenza**

”

l'analisi

Segue dalla prima

Le cronache registravano, nella capitale, incidenti tra passeggeri imbufaliti e conducenti di autobus che difendevano le loro scelte. Una situazione grave, con gruppi di lavoratori contro altri lavoratori. Un Paese spaccato. Ma chi getta benzina sul fuoco? Non ha certo favorito l'allentarsi della tensione l'annuncio, anche quello contemporaneo alla firma, di un'iniziativa del ministro Maroni, tesa a mettere le mani sulla legge che regola gli scioperi, per renderla più punitiva. Ma se di sanzioni si parla, i primi da sanzionare dovrebbero essere coloro che in due anni non hanno mosso un dito per rispettare le regole relative al rinnovo contrattuale di questo settore.

Sullo stato d'animo dei lavora-

# Governo battuto, ma sindacato in difficoltà

tori del trasporto pubblico pesa il fatto che numerosi contratti del settore pubblico sono stati siglati superando la soglia di un aumento mensile pari a 100 Euro, mentre a loro sono stati riservati 81 Euro e dopo faticosissime, interminabili trattative. E pesa il ruolo di un governo che trova subito 40 miliardi per i dipendenti di Mediaset ma indugia e risparmia sulle buste paga dei lavoratori del trasporto pubblico.

La verità è che la coalizione di centrodestra, anche in questa vertenza, non ha mai cercato la coesione sociale. E' sua la responsabilità di aver scagliato la esasperazione

di centoventimila autoferrotranvieri contro popolazioni inermi e appiedate. Ha sempre sperato di poter spaccare i sindacati, isolare la Cgil, colpire al cuore lo stesso contratto nazionale di lavoro. Molti, anche nella Confindustria, perseguono da tempo l'obiettivo di affossare il sistema delle intese nazionali, capaci di dare risultati, nei diritti e nelle buste paga, per lavoratori che stanno al Nord e al Sud, senza differenza, senza ritorni a «gabbie» del passato. Non ci sono riusciti neanche in questa occasione e forse questo è il risultato più importante della soluzione strapata ieri dai sindacati.

C'è poi nella rivolta degli autoferrotranvieri la profonda insoddisfazione salariale nata dal fatto che dopo la caduta della vecchia scala mobile era stata delineata, con i grandi accordi degli anni Novanta, un'alternativa derivante dal rinnovato sistema contrattuale. Era quella che era stata chiamata «politica dei redditi», capace di recuperare l'inflazione, e che per gli autoferrotranvieri, ma non solo per loro, si è trasformata in una specie di punizione dei redditi. Questo spiega, anche se non giustifica, lo scoppio di scioperi improvvisi. Non è stata certo, ieri, per milioni di utenti, una bella esperienza. Ed è utile e

giusto ricordare, ancora una volta, come, anche in tempi peggiori, il movimento dei lavoratori abbia saputo darsi regole di autodisciplina, per conciliare il proprio diritto di sciopero con il diritto di altri a muoversi, a raggiungere le proprie case, le proprie fabbriche e i propri uffici. Non devono essere questi loro compagni le vittime delle angosce di imprenditori e governi incapaci.

Ma non è nemmeno giusto contrapporre come fanno illustri studiosi (Pietro Ichino sul Corriere della Sera) le condizioni degli operatori del trasporto pubblico a quelle dei lavoratori del sommerso

o dei Co.Co.Co. Certo che i cosiddetti «atipici» stanno peggio dei loro compagni con il posto fisso. Non possono scioperare, manifestare. E' un motivo per spingere, semmai, i sindacati ad occuparsi meglio di questo popolo dei nuovi lavori. Non ci sembra una ragione per convincere gli autoferrotranvieri a rinunciare al loro contratto di lavoro nazionale, a rinunciare ai loro diritti.

Il centrodestra esce, comunque, da questa vicenda, con evidenti segni fallimentari. Ha agitato il bastone e la carota, ha perso una quantità di tempo prezioso. Ha creduto di poter governare, abbat-

tendo le regole della concertazione. Ora lo scopre anche Fini e Alleanza Nazionale rivendica «più disponibilità al dialogo con le categorie e le parti sociali». Un modo per dire che questa disponibilità è mancata e i guasti li ha pagati l'intero Paese. Ecco la vera «verifica» che dovrebbero fare. E non è finita, visto che altre vicende rischiano d'incendiare il clima sociale. Basti pensare al caso Alitalia dove sono in ballo migliaia di licenziamenti. Sono le ore più delicate per il trasporto aereo, perché siamo a Natale e milioni di persone sono in movimento. Un governo serio avrebbe provveduto ad interventi immediati. No, hanno fissato l'incontro per il 29 dicembre, alla vigilia di Capodanno. Perché l'importante è salvare Mediaset, non l'Italia.

Bruno Ugolini