

Venerdì 1 agosto 1997

14 l'Unità

ECONOMIA E LAVORO

Dopo il caso Avellino, è la volta dell'accordo relativo a Crema

Contratti d'area e salari Scontro tra i sindacati

La Cgil contesta l'intesa per la città lombarda: «La disoccupazione è bassa» ma per la Cisl la flessibilità riguarda più l'orario di lavoro che le retribuzioni. Intanto per il capoluogo irpino anche la Uil si dichiara contraria alla firma.

Dal Sud al Nord, è polemica in casa sindacale sui contratti d'area. Dopo Avellino, ecco il bis a Crema. Analoga la storia: la Cgil nazionale contesta, o meglio sconfessa l'accordo intervenuto tra sindacati e Unione industriali locali finalizzato alla realizzazione di un «contratto d'area». La Cgil non vedrebbe la necessità di applicare in un'area dove la disoccupazione è su livelli «fisiologici», ovvero molto bassa, uno strumento in realtà studiato contro l'emergenza lavoro nel Mezzogiorno. Si teme che di questo passo, allargando cioè eccessivamente l'intervento, si finisca con il sottrarre risorse a zone più bisognose.

Decisamente contraria a questa spiegazione si dichiara la Cisl con il segretario federale Natale Forlani, il quale sostiene che quello di Crema è un contratto finalizzato alla reindustrializzazione dell'ex Olivetti, da attuarsi senza il concorso di risorse statali. Forlani sottolinea che in questa circostanza non è stato richiesto alcun finanziamento ma solo la possibilità di usufruire delle flessibilità previste dal contratto d'area. Infatti a Crema si prevedono - stando all'intesa tra sindacati e Unione industriali locali - forme di flessibilità salariali moderate rispetto a quelle di Avellino (nel capoluogo irpino i salari saranno al 67% del minimo contrattuale, oltre che ricorrere a con-

tratti a termine ampliati e alla moratoria per la contrattazione aziendale), mentre una flessibilità vera e propria è applicata sull'orario di lavoro, con un'oscillazione del 20% in più o in meno rispetto a quanto stabilito dai contratti nazionali. Intesa quindi «valida».

Resta da vedere come ora la Cgil procederà su questo fronte, considerando tra l'altro che le differenze di vedute si vanno ampliando. E per la verità la confederazione guidata da Sergio Cofferati non è isolata in questa vicenda dei contratti d'area, quantomeno sul caso Avellino. Anche la Uil, infatti, è dell'avviso che «norme sulla flessibilità possono essere concertate solo a fronte di investimenti che nel caso di Avellino non ci sono ancora». Era questa l'obiezione maggiore venuta dalla Cgil dopo la firma dell'intesa per il capoluogo irpino, obiezione sostenuta a più riprese dai segretari confederali Walter Cerfeda e Angelo Airoldi, ma che per il segretario generale della Cisl Sergio D'Antoni non ha senso perché l'accordo di Avellino è frutto «del patto per il lavoro ed è il modello da seguire per lo sviluppo futuro del sud». Per D'Antoni, pertanto, «non saranno i diktat demagogici ed antistorici della Cgil a fermare questo processo».

E.C.

Pulizie rotte le trattative

«Endless story», la storia infinita di un contratto. Quello degli oltre 450 mila lavoratori delle pulizie, ormai al palo da trentuno mesi.

Ieri un nuovo, brutto, capitolo. Si sono infatti interrotte le trattative al ministero del lavoro fra Cgil Cisl Uil da una parte e Confindustria dall'altra. Una situazione che le confederazioni sindacali e le federazioni di categoria, Filcams, Fisascat e Uil trasporti, definiscono gravissima e che illustreranno oggi in una conferenza stampa che sarà tenuta dai segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, Sergio Cofferati, Sergio D'Antoni e Pietro Larizza.

Le prime indicazioni sulla semestrale parlano di un giro d'affari in calo del 10,4%

Olivetti, scende il fatturato Rodolfo De Benedetti se ne va

Il figlio dell'ex presidente si è dimesso dal consiglio della società «perché ormai è una public company». Prosegue la cessione di attività non strategiche: anche Opera Multimedia esce dal gruppo.

MILANO. L'Olivetti ha realizzato nei primi 6 mesi di quest'anno un fatturato di 3.100 miliardi circa, inferiore di ben il 10,4% (a parità di perimetro di attività) a quello del corrispondente periodo del 1996. Nel primo semestre di quest'anno, inoltre, il gruppo ha generato un fabbisogno effettivo di 300 miliardi di lire, contro i 634 dell'annoscorso. Sono queste le due cifre essenziali del comunicato che ha chiuso la riunione del consiglio di amministrazione tenuta a Ivrea.

Al consiglio è giunta anche una lettera con la quale Rodolfo De Benedetti, figlio di Carlo, amministratore delegato della Cir, rassegna le proprie dimissioni dall'incarico di consigliere ricoperto ininterrottamente da circa 8 anni. La lettera del dimissionario non è stata resa nota: il comunicato del consiglio si limita a parlare di una decisione «in coerenza con la natura di public company che la Olivetti ha assunto».

Con questa mossa, che segue di quasi un anno la drammatica uscita di scena dell'ex presidente Carlo De Benedetti, si formalizza lo sganciamento della famiglia dalla società di Ivrea. Ed è curioso che queste dimissioni giungano proprio quando si moltiplicano in Borsa le illusioni che indicano proprio nei De Benedetti i mag-

giori responsabili del crollo del titolo dei giorni scorsi, quando in particolare la Cimò - intermedio indicato in passato come «vicino» alla famiglia - si è distinto nelle vendite che hanno travolto il titolo, costringendolo a un arretramento che i recuperi delle ultime due sedute hanno colmato soltanto in parte.

La Cir ha confermato di essere tuttora ferma al 6,2% nel capitale dell'Olivetti. E non ha ulteriormente giustificato le dimissioni di Rodolfo: la società di Ivrea è una public company da un paio d'anni, e non da ora; restano del resto in consiglio molti uomini - a cominciare dal presidente Antonio Tesone, e dall'amministratore delegato Roberto Colaninno - che sono certamente espressioni dell'ex azionista di riferimento. Così la saga dell'Olivetti si arricchisce di un passaggio sostanzialmente oscuro, e davvero non se ne avvertiva il bisogno.

Ma torniamo all'andamento del gruppo. Il consiglio rimanda ulteriori informazioni alla semestrale, che sarà esaminata dopo le ferie (che per la prima volta sarà oggetto di certificazione). Non sappiamo così praticamente nulla del conto economico (se Olsy e Lexicon producono utili o perdi-

te, per intendersi), né nulla sugli sviluppi della tormentata vicenda di Infostrada (anche se l'impressione è che il regolamento del settore delle telecomunicazioni possa condurre a una stretta risolutiva l'estenuante negoziato con France Télécom e soprattutto con gli americani di Bell Atlantic).

Di certo si apprende che il gruppo prosegue nello sforzo di concentrarsi sul core business, sacrificando ogni altra partecipazione minore. In questi giorni sono state cedute Opera Multimedia (Cd-Rom a carattere editoriale), Duel (applicazioni multimediali), mentre sono state cedute le quote di maggioranza nella Veron (produzione di carte con microprocessore).

Nel primo semestre erano state cedute la Olivetti Pc (sulle cui sorti è sceso un impenetrabile silenzio) e la Syntesis (mobili per ufficio), con un taglio di fatturato di circa 750 miliardi.

Ieri il titolo ha proseguito nel «rimbalzo» dopo i tracolli dei giorni scorsi, recuperando un altro 7% abbondante. Sarà interessante verificare come saranno accolte queste informazioni dai mercati nel prossimo futuro.

Dario Venegoni

Steve Jobs alla Apple Ma solo come longa manus

Steve Jobs ha pronunciato il «gran rifiuto»: dopo una giornata frenetica in cui il titolo della Apple ha guadagnato fino al 5% sull'onda delle voci che davano per scontata la sua candidatura alla guida della società di Cupertino, l'inventore dei computer Macintosh ha fatto sapere di non essere interessato all'offerta. Jobs, il ragazzo prodigo che negli anni '70 inventò il concetto di personal computer, ha citato come scusa i suoi doveri di amministratore delegato della Pixar Animation Studios, la società specializzata in animazione grafica divenuta famosa con il film della Disney «Toy Story». Jobs non ha però rinunciato a far valere la sua presenza alla Apple, agendo praticamente come amministratore delegato ad interim fino a quando la Heidrick & Struggles, l'agenzia di cacciatori di teste assoldata dalla Apple, sarà in grado di offrire i nomi di nuovi candidati.

Via a una Commissione sul problema

«Bonus» ai medici, no di Rosy Bindi a incentivi economici

ROMA. Sarà risolta nell'ambito del «collegato» alla prossima Finanziaria la questione degli accordi fra aziende sanitarie e medici di medicina generale per la realizzazione di risparmi della spesa farmaceutica. Lo ha spiegato ieri pomeriggio in Senato il ministro della Sanità Rosy Bindi. Sarà una apposita commissione mista ministero-Regioni-Comuni a discutere della proposta di concedere un «bonus» ai medici che faranno risparmiare spese inutili al sistema sanitario. Per quanto riguarda gli accordi già avviati a livello sperimentale da alcune aziende sanitarie locali Bindi si è mostrata cauta, definendo «prematuro» un parere definitivo. Il ministro, comunque, si è detta «contraria ad incentivi di natura economica», e invece favorevole a meccanismi «di carattere organizzativo, di qualificazione professionale, di aggiornamento». Al sistema premiante, ha aggiunto, deve essere abbinata «la previsione di sanzioni per i comportamenti impropri sulle prescrizioni farmaceutiche: riteniamo che ce ne siano molti, ed è strano pensare di dover premiare qualcuno per com-

battere i comportamenti impropri». L'azione da compiere, secondo il ministro, deve andare oltre il discorso della spesa farmaceutica: «Non bisogna puntare solo su questa voce; servono piuttosto dei protocolli diagnostici-terapeutici che non squilibrino il sistema». Bindi ha poi proposto «un grande patto etico sulla distribuzione» con le case farmaceutiche.

Intanto, con il sì del Senato è diventato ieri legge dello Stato il decreto sull'incompatibilità sull'attività liberale professionale dei medici ospedalieri. Durissima la battaglia procedurale sostenuta dal Polo, che chiedeva un rinvio di cinque anni. Per il relatore, Ferdinando Di Orto (Sd), «l'opposizione del Polo deriva da una irresponsabile difesa di interessi di quella lobby medica che vuole conservare le garanzie offerte dai doppi incarichi nel pubblico e nel privato». Per Di Orto, le norme «introducono un principio di trasparenza nel rapporto di lavoro che lega il medico alla struttura ospedaliera, privata o pubblica che sia, e favorisce l'offerta di servizi a più alto contenuto professionale».

Dopo l'attacco del ministro Ronchi, vertice da Prodi e poi ai Trasporti con Tav e Fs

Alta velocità, a rischio la società mista Ultimatum di Burlando alle banche

È certa la realizzazione della linea dorsale Napoli-Milano, ma i privati della Spa per i supertreni, istituti di credito e assicurazioni, non si decidono a versare la loro quota nel capitale. «Se Tav non regge, si cambia».

Volvo esce definitivamente da Renault

La Volvo ha venduto la sua partecipazione nel capitale della francese Renault, pari all'11,4% circa, con un introito di 5,9 miliardi di corone (circa 1300 miliardi di lire). Il guadagno in conto capitale della società svedese è indicato in 750 milioni di corone. La notizia si era diffusa ieri in mattinata ed è stata poi confermata ufficialmente dalla stessa Volvo. La Volvo ha collocato la sua quota, pari a circa 27 milioni di azioni, tramite la banca svizzera Ubs ad un prezzo di 171 franchi per azione.

ROMA. È a rischio l'Alta velocità ferroviaria italiana? Salta uno dei più ambiziosi programmi infrastrutturali degli ultimi decenni, con investimenti per 100 mila miliardi? Quasi certamente non è a rischio il progetto, almeno riguardo alla tratta dorsale da Napoli a Milano, se non altro perché molti cantieri sono già all'opera e l'iter procedurale che precede i lavori è praticamente concluso, mentre il treno veloce - Etr 500 - comincia già ad essere in esercizio nella rete tradizionale con le alterne vicende di Eurostar. Ma certamente è a rischio la Tav, ovvero la società mista tra Fs e i 43 soci privati (banche e assicurazioni) che hanno accettato di entrare nel «projet financing» e sottoscrivere il 60% del capitale, per la costruzione dell'infrastruttura. E tuttavia non si decidono a partecipare alle successive tappe degli aumenti fino a 2.000 miliardi nel capitale sociale, tuttora bloccato a 400 mld.

Motivo del traccheggiamento, l'incertezza politica sulla realizzazione del progetto, decisiva per la redditività dell'investimento con la

vendita dei biglietti a partire dai primi anni del 2000. A metterci il carico da undici, ecco il ministro dell'Ambiente Edo Ronchi auspicare la rinuncia al progetto per le traversate Milano-Venezia, mentre gli esponenti del suo partito, i Verdi, insieme a Rifondazione non cessano di sparare a zero contro l'intero progetto definito «mangia-soldi».

Ieri il ministro dei Trasporti Burlando ha riunito i vertici delle Fs e della Tav per fare il punto, e il giorno precedente la cosa sarebbe stata affrontata dallo stesso presidente Prodi. Dice Burlando in una intervista a «La Stampa»: capivo i dubbi dei banchieri prima, ma adesso che «lo sbocco su Milano» della dorsale c'è non hanno più ragioni d'essere. Quindi a settembre vedremo «se c'è ancora un interesse privato a investire capitale di rischio in questa operazione», se non c'è ne discuteremo ed entro l'anno la faccenda sarà definita. In fondo «la Tav è solo uno strumento, se non regge alla prova si può cambiare».

Raul Wittenberg

Sulla rotta delle vacanze tropicali dura vertenza alla «Lauda Air»: la Filt-Cgil minaccia lo sciopero

Assistenti di volo in lotta per il diritto alla poltrona

MICHELE URBANO

MILANO. È la guerra della poltrona alata. Che nei cieli si sviluppa su una domanda: l'assistente di volo ha diritto di sedersi negli intervalli previsti sulle linee delle vacanze tropicali? Sì, risponde fiero il sindacato. No, giurano con un pizzico di sdegno i rappresentanti dell'azienda. Capita alla «Lauda Air», una compagnia fondata nel '91 da tre soci, tutti con un terzo del capitale (il primo è Niki Lauda, l'indimenticabile campione di formula uno). Che come clienti ha i leader del turismo da sogno purché organizzati: Alpitour, Ventaglio, Franco Rosso, Dimensione. Le rotte preferite sono quelle che incrociano le spiagge dei Caraibi partendo da Malpensa: fanno felici i clienti e il bilancio (135 miliardi di fatturato). Attualmente i dipendenti sono 170 in prevalenza giovani (l'età media è di 25 anni). Così suddivisi: 104 assistenti di volo, 20 piloti, 15 tecnici e una trentina tra impiegati e dirigenti.

La selezione e l'addestramento del personale è tutta interna con

grande soddisfazione e orgoglio dell'amministratore delegato, l'ing. Andrea Molinari che mai, peraltro, si sarebbe aspettato di trovarsi al centro di una vertenza come questa. I livelli salariali? Attualmente un junior - il livello più basso - guadagna un milione e mezzo di stipendio più - in media - un milione di diaria (si aggiunga, inoltre, vitto e alloggio in alberghi a cinque stelle nelle località di arrivo a carico completo dell'azienda).

Tutto è filato liscio fino alla vertenza per il rinnovo del contratto. Appuntamento a cui il sindacato (la Filt-Cgil) è arrivato con una piattaforma riassumibile in due punti. Il primo è tutto economico. Premesso che attualmente le ore di volo-mese sono 65-70 per un totale medio di quattro voli (con nove giorni di riposo), la proposta era un aumento di 200 mila lire al mese - con un aggravio complessivo del costo del lavoro di 430 milioni l'anno - e un contestuale abbassamento a 50 ore della soglia di ore-mese, trasfor-

mando l'eccedenza eventuale in straordinario o in riposo compensativo. Spiegazione del sindacato: «La proposta è in linea con una strategia di differenziazione dei compensi e quindi di riconoscimento del lavoro reale svolto». Il secondo punto era, invece, di principio con ricaduta economica: il diritto alla poltrona sui voli intercontinentali per il meritato e contrattualmente riconosciuto riposo. «Così come accade in altre compagnie, alcune delle quali hanno attrezzato, con tendine, degli spazi riservati», spiega Pier Gianni Rivolta, segretario provinciale della Filt-Cgil di Varese.

La controproposta dell'azienda? Un aumento superiore alla richiesta, ma forfettizzato, di 270 mila lire al mese (il riferimento è sempre agli assistenti junior) pari ad un aumento del costo del lavoro annuo di 670 milioni. No, però, alla proposta della poltrona-riposo. E non solo per ragioni economiche (una poltrona frutta trecento milioni l'anno). Anche perché - si spiega - lo «jar» l'ente

aeronautico europeo sta per decidere una nuova normativa che promulgata diventerà vincolante in merito anche alle condizioni del personale di bordo delle diverse compagnie.

La risposta del sindacato dopo aver consultato la base è un «sì» all'aumento di 270 mila lire ma senza rinunciare alle 50 ore di base (conteggiando, quindi, come straordinario gli stornamenti) e nemmeno alla poltrona di riposo. La vertenza s'inasprisce. I dipendenti proclamano uno stato di agitazione con l'osservanza puntuale di tutte le norme contrattuali minacciando uno sciopero di quattro ore per il 4 agosto. Sale la tensione e si scatena la guerra del «riassetto poltrone». Chi deve pulire a bordo? La Filt sostiene che non è compito degli assistenti. L'azienda il contrario. E così, a scanso di equivoci, in queste settimane, a provvedere alla bisogna sono andati i dirigenti e qualche assistente di volo dissidente. Anche perché, ragioni igieniche a parte, al-

le compagnie è fatto obbligo di far salire i passeggeri solo se, ben visibili, nella tasca posteriore di ciascuna poltrona, c'è il depliant delle norme di sicurezza e l'ordine sacchetto d'emergenza. L'intervento di dirigenti e dissidenti a sua volta crea il problema del pulmino che raccoglie gli equipaggi dalle piste. Rifiutandosi di ripulire l'aereo gli assistenti pretendono di andarsene subito senza aspettare che gli improvvisati sostituti finiscano il loro lavoro. Ma la direzione non ha nessuna voglia di pagare due volte il bus di servizio dell'aeroporto. E così, impugnando il contratto e brandendo l'orario sindacale, impone loro di aspettare. Ma gli interessati si arrabbiano e fanno partire una doppia denuncia: per comportamento antisindacale e privazione della libertà. La guerra della poltrona alata alla «Lauda Air» continua. E lo sciopero si avvicina. Margini di mediazioni per evitarlo? Si potrebbe trovare sulla pista di decollo di una vertenza che in fondo si è sviluppata come nessuno voleva.