

Il presidente della Sea, Bonomi: «In caso contrario vi sarebbero gravi danni economici»

Milano difende Malpensa 2000 «Non si modifichi il decreto»

Bruxelles chiede garanzie sulle infrastrutture

Italair Più voli su Pisa

ROMA. La compagnia Italair potenzia la sua presenza su Pisa, passando da 4 a 21 voli alla settimana. Dal primo luglio, infatti, il Pisa-Alghero diventerà bigiornerale e riprenderà quello quotidiano per Napoli (che era stato sospeso). A partire da fine luglio, verrà istituito anche un collegamento Pisa-Brindisi. L'Italair ha cominciato ad operare su Pisa il 25 agosto 1997 ed a oggi ha trasportato al «Galileo» 9.697 passeggeri. «Pisa - ha affermato il direttore commerciale della Italair Giorgio Zadra - è una carta vincente come mercato».

MILANO. British Airways, Air France e Lufthansa guidano la «cordata della protesta» di nove compagnie aeree internazionali contro il trasferimento (già programmato dal decreto Burlando con l'entrata in vigore il 25 ottobre, del prossimo orario invernale) dall'aeroporto di Linate al nuovo supercalo di Malpensa. Denunce e lamentele, per «trattamento sfavorevole» (rispetto ad Alitalia), per «mancata tutela della concorrenza», per «mancata difesa degli interessi dei consumatori» e soprattutto per «ritardi nel completamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento con Milano», hanno sortito un qualche effetto presso la commissione trasporti Ue. Insomma da Bruxelles è partita una pesante pressione sul Governo italiano, affinché venga modificato il decreto Burlando. Obiettivo? Come minimo il trasferimento graduale dei voli delle compagnie estere da Linate a Malpensa. E se ciò non accadesse, ecco la minaccia: la commissione europea potrebbe formalizzare l'apertura di una procedura contro l'Italia per «distorsione di concorrenza nella distribuzione dei voli». Da Bruxelles

comunque fanno sapere che al momento non esiste alcuna bocciatura di Malpensa 2000.

Ma alla Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, le mosse della commissione europea destano non poca preoccupazione. Il presidente Giuseppe Bonomi è esplicito: «Una modifica del decreto Burlando arrechierebbe danni economici gravissimi al sistema Italia e incalcolabili per Milano e la Lombardia». Secondo Bonomi «una simile decisione provocherebbe gravi ripercussioni, perché una diversa ripartizione del traffico aereo impedirebbe l'avvio di Malpensa come aeroporto hub (nodo di traffico internazionale), con l'inevitabile ridefinizione dei collegamenti aerei, decisi nei giorni scorsi alla conferenza mondiale Iata di Montreal che, con un incremento del 40 per cento di voli sul sistema aeroportuale milanese, ha dimostrato quale sia l'interesse del mercato internazionale verso il nuovo hub del Sud Europa». Insomma è il mercato, attraverso una richiesta di ben 650 nuovi slot (le finestre orarie di decollo e atterraggio) su Malpensa (attualmente gli slot di Malpensa sono 150) da

parte delle compagnie aeree mondiali, a sancire l'importanza e la non procrastinabilità dell'apertura del nuovo supercalo. Non basta. Da Montreal arrivano altre indicazioni che fanno a pezzi tutte le polemiche relative al dualismo Milano-Roma, con presunta perdita d'importanza dello scalo di Fiumicino, e alla questione della «marginalizzazione» dell'aeroporto di Linate. Le cifre della domanda vanno in senso opposto: anche per Fiumicino, nonostante il massiccio esodo verso Nord già programmato da Alitalia, è previsto un incremento del 17 per cento del volume di traffico, mentre su Linate (tratta Milano-Roma) altre due compagnie, la Virgin ed Air Sicilia, andranno ad affiancarsi ad Alitalia e Air One, per un totale di 150 movimenti aerei al giorno.

Partendo proprio da questo quadro favorevole allo sviluppo dell'intero sistema aeroportuale italiano, proposto dal mercato, il presidente della Sea legge in filigrana le pressioni che vengono da Bruxelles, avanzando non pochi dubbi su una vera e propria guerra in corso fra alcuni colossi internazionali e la compagnia di bandiera italiana. «Non vor-



Lavori per l'aeroporto Malpensa 2000

De Bellis

rei - spiega Bonomi - che dietro argomentazioni tecniche e di pretesa tutela dei diritti dei passeggeri si celano invece precise scelte politiche miranti a penalizzare non tanto la Sea ma l'intero Paese, garantendo vantaggi economici a operatori non italiani». Ora la patata bollente è nelle mani del Governo italiano che Bonomi si augura «sappia intervenire con efficacia per garantire le condizioni di sviluppo che il merca-

to nazionale e internazionale espressamente richiedono». Sulla stessa lunghezza d'onda si è sintennata anche la Filt-Cgil che chiede al «Governo Prodi di mantenere gli impegni su Malpensa 2000, strumento indispensabile per il rilancio definitivo di Alitalia, per la difesa e l'espansione dei livelli occupazionali di tutto il Paese».

Carlo Brambilla

Possibili prepensionamenti. I sindacati hanno a disposizione altre tre ore di stop Genova, un'ora di sciopero all'Ansaldo Esuberi, trattativa nella fase decisiva

A rischio 2.050 posti di lavoro, martedì vertice a Roma

ROMA. Suscita curiosità e polemiche la prima legge che regola la rappresentatività del sindacato e rende cogenti i contratti di lavoro. La legge è in discussione alla Camera, e si è sbloccata dopo che Cgil e Cisl hanno superato le loro divisioni su come consultare i lavoratori. Ma la legge fa discutere anche per il potere contrattuale riconosciuto alle Rappresentanze aziendali (Rsu). Ne parliamo con Raffaele Morese, segretario generale aggiunto della Cisl. Che cosa ha riguardato il lungo contrasto fra Cgil e Cisl, qual è stato il compromesso?

«Più che d'un compromesso, parlerei d'un intreccio di culture che hanno trovato l'equilibrio. Reso possibile da mezzo secolo di rinnovo comune dei contratti nazionali, che ha prodotto il rispetto reciproco delle due culture valorizzando gli aspetti più solidi. Anche per questo la legge affida molte decisioni importanti ai sindacati. Quali sono le due culture che si sono intrecciate?

«La cultura propriamente associativa che ha caratterizzato la Cisl, e la cultura del sindacato come avanguardia rappresentante di tutti i lavoratori propria della Cgil. In questi anni cultura associativa è compenetrata anche nella Cgil, mentre nella Cisl è cresciuta la sensibilità alla rappresentanza di tutti i lavoratori e non solo degli iscritti. Una evoluzione che ha consentito a tutti e due di arrivare non solo a definire le norme sulla rappresentanza, ma anche ad avere un ruolo nella

ROMA. Un'ora di sciopero stamane a Genova dei lavoratori di Ansaldo Energia, riuniti in assemblea nello stabilimento di Campi, a sostegno delle vertenze che vede a rischio 2.050 posti di lavoro. «Ora siamo in attesa di quanto scaturirà dall'incontro di Roma tra il ministro Bersani e i rappresentanti nazionali Fiom, Fim e Uilm - ha commentato Angelo Pastorino della Uilm di Genova - Poi decideremo se e quando indire le altre tre ore di sciopero decise nei giorni scorsi». Per i sindacati, preoccupati per la grave situazione in cui versa soprattutto l'Ansaldo Energia e gli stabilimenti di Legnano e Genova «occorre uno sforzo da parte del Governo, società e sindacati per cercare di salvare l'azienda».

Si starebbero stringendo i tempi per la trattativa. Un nuovo appuntamento tra le parti, fissato dal Ministro dell'Industria Bersani, è in programma per martedì prossimo. Nella stessa giornata, i sindacati hanno convocato un coordinamento che dovrà esprimere una valutazione e dare l'avvio alla «no-stop» conclusiva. Ne dà notizia il segretario nazionale della Uilm Giovanni Contento. Ricordando che prosegue il confronto tra Daewoo e Ansaldo e tra Enel e Ansaldo, Contento ha sottolineato che da parte del governo è venuto l'impegno all'individuazione di strumenti per l'accompagnamento alla pensione e da parte dell'Azienda la disponibilità a prevedere l'eventuale destinazione delle aree non più utilizzate.

L'INTERVISTA

Rappresentanza, parla Morese, Cisl

«Non abbiamo abdicato alle Rsu»

«Il manico del coltello lo hanno sempre i contratti nazionali e i sindacati firmatari».

concertazione». Qual è stato il punto di equilibrio raggiunto nella legge?

«La rappresentanza misurata facendo un mix tra il peso elettorale delle organizzazioni nei luoghi di lavoro, e il loro peso associativo. Questa soluzione, assicurando l'equilibrio fra le due culture, è stata la premessa che per noi ha reso possibile l'intervento legislativo sulla materia».

Quanto ha pesato la questione del referendum persancire i contratti appena siglati?

«È stato lo spartiacque, che almeno per la Cisl segnava la possibilità o meno di proseguire sulla strada del-

la legge. Noi infatti riteniamo che sia responsabilità dei sindacati rappresentativi l'indicare le modalità attraverso le quali i lavoratori devono esprimere la loro opinione sul contratto che li riguarda. In un primo tempo la Camera voleva che nella legge si prevedesse esplicitamente il referendum. Dopo la nostra presa di posizione contraria, che oltretutto è stata anche unitaria, dal testo è scomparso il riferimento esplicito alla modalità del referendum. C'è l'obbligo di consultare i lavoratori sul contratto siglato, lasciando ai sindacati la definizione delle modalità. Noi della Cisl riteniamo che nessuna debba essere

esclusa, nonostante l'ambiguità del testo». È vero che, come sostengono il giuslavorista Pietro Ichino e la Confindustria, questa normativa depotenzia il contratto nazionale a favore di quello aziendale?

«Formalmente ha ragione Ichino quando sottolinea la forte autonomia contrattuale riconosciuta alla Rsu, che depotenzierebbe il livello nazionale della contrattazione. Però ci sono due obiezioni a questa tesi. Le materie su cui si cimenta la Rsu sono definite dai contratti nazionali, quindi i sindacati che li hanno sottoscritti delimitano i poteri negoziali delle Rsu. Inoltre se il sinda-



Raffaele Morese, segretario generale aggiunto della Cisl

Ravagli

cato confederale è così debole da non essere presente nelle Rsu, lo è anche nella contrattazione nazionale. Quindi è la sua debolezza intrinseca che non lo rende credibile sugli impegni delle Rsu, e non la legge sulla rappresentanza». Tuttavia secondo il vicedirettore della Confindustria Fadda il ruolo di eventuale mera assistenza dei protagonisti nazionali della contrattazione, crea una frattura tra i due livelli da mettere in discussione l'accordo del luglio '93.

«Mi sembra una drammatizzazione infondata. Il manico del coltello lo hanno sempre il contratto

nazionale e i sindacati che lo hanno sottoscritto. Assieme alle controparti possono allargare o restringere gli spazi contrattuali delle Rsu. Ma quello che conta è sempre la capacità associativa del sindacato».

Ritiene anche lei che questa regolamentazione della rappresentanza taglia fuori i nuovi lavoratori come quelli parasubordinati?

«È bene che la legge non abbia affrontato la rappresentanza di questi lavoratori. Sarebbe stato un tentativo di mettere un vestito standard su un bambino in crescita. Sta all'intelligenza sindacato costruire un sistema di rappresentanza nelle Rsu come seppa fare per le figure del qua-

dri, e dare voce a queste forme di lavoro a metà fra il dipendente e l'autonomo. Ma in tutta questa vicenda della legge sulla rappresentanza c'è un aspetto singolare: nel rapporto fra sindacato e Parlamento risalta l'assoluta assenza del governo. Quando andremo alla verifica dell'accordo del 23 luglio, dovremo definire procedure tali, che sulle questioni del lavoro le soluzioni siano trovate prima tra governo e parti sociali, e poi in Parlamento».

Forse all'interno del governo le culture diverse rischiavano di scontrarsi in maniera ancor più paralizzante.

«Possiamo mutare dall'esperienza europea la prassi per cui nessuna direttiva riguardante il lavoro può essere emessa prima di aver sperimentato possibilità di un accordo fra commissione e parti sociali. Se falliscono, decidono i governi».

Raul Wittenberg

Auto, la Fiat primo gruppo in Brasile

ROMA. La Fiat, che ha conquistato in questi giorni il primo posto nelle vendite di auto nel Mercosud, è oggi il maggior gruppo industriale brasiliano. Lo ha rivelato la classifica annuale pubblicata questa settimana da «Exame», la principale rivista economica brasiliana. Con un fatturato lordo di 10,2 miliardi di dollari, la Fiat ha superato quest'anno la General Motors, la Volkswagen e la Companhia Vale do Rio.

DALL'INVIATO

SAINT-QUINTIN-EN-YVELINES. A vederlo così, con i suoi 350.000 metri quadri di superficie, i tre grandi blocchi di edifici che occupano uno spazio immenso pure con una scelta architettonica che prova a renderli quasi discreti, i 1.650 miliardi di lire che è costato, i settemilacinquecento tecnici ed ingegneri che ci lavorano, quell'interminabile labirinto d'uffici alto trenta metri e giustamente definito «l'alveare» sembra quasi il frutto di una pianificazione da socialismo reale o, visto che siamo in Francia, l'ultimo prodotto di una grandeur stalinista dura morire.

Invece è la carta che Renault in via

di privatizzazione (la «regie» è ormai pubblica solo per un terzo) butta sul mercato della competizione globale.

Con una scelta apparentemente controcorrente in un mondo che punta a decentrare proprio mentre diventa universale. Quella di concentrare a Saint-Quentin-en-Yvelines, a pochi chilometri dalla storica fabbrica di Billancourt, l'intera ricerca: dallo studio delle nuove linee, al disegno dei modelli del futuro, alla realizzazione dei prototipi, alla messa a punto dei piani di costruzione.

Concepito ben dieci anni fa, il «Technocentre» è ora cosa fatta: via i 20 tradizionali centri di ricerca sparsi un po' dappertutto, via i rap-

porti con i carrozzieri e gli ideatori esterni, tutta l'intelligenza creativa della Renault è stata concentrata lì, alla periferia ovest di Parigi.

«Gli italiani sanno fare le migliori macchine italiane, i tedeschi i migliori veicoli tedeschi e noi francesi le migliori vetture francesi», spiega la filosofia Manuel Roldan, direttore del Technocentre dove comunque operano 1.000 tecnici stranieri di 24 nazionalità diverse.

Ma non si tratta tanto di aver dato vita alla maggiore «università dell'auto» esistente al mondo, quanto di una scommessa economica: investire massicciamente per riuscire a tagliare costi di sviluppo che per un prototipo valgono circa otto miliardi di franchi, 2.500 miliardi di li-

re. «Su ogni nuovo modello, e qui possiamo lavorarne sino a cinque contemporaneamente, riusciremo a risparmiare un miliardo di franchi - spiega Roldan - Tutti soldi che finiranno al consumatore sotto forma di taglio dei listini».

Ritornando in un'unica sede tutti i soggetti che partecipano alla progettazione di una nuova vettura e facendo lavorare insieme le équipes, Renault inaugura un modo «nuovo ed ambizioso» di concepire le automobili puntando a sincronizzare studio del prodotto e studio del processo produttivo.

Cambierà anche il modo di lavorare dei progettisti.

Gildo Campesato

COMUNE DI APRILIA

PROVINCIA DI LATINA

ESTRATTO

Questa Amministrazione indice gara per l'aggiudicazione dei lavori di costruzione della scuola elementare e materna «Gattone-Spaccasassi-Isola». Modalità di gara e criterio di aggiudicazione: pubblico incanto all'art. 21 Legge n. 109/94 e successive modifiche ed integrazioni: Importo lavori base d'asta L. 2.205.678.546 (al netto di IVA) Categoria 2° Iscrizione A.N.C. L. 3.000.000.000. Giorno di gara: 17.7.98 alle ore 9.30. Modalità di finanziamento e pagamento: l'opera sarà finanziata con mutuo Cassa DD.PP. Il bando integrale di gara, il capitolato speciale d'appalto e gli elaborati progettuali saranno visibili dalle ore 10.00 alle ore 13.00 del lunedì, mercoledì e venerdì e dalle ore 16.00 alle ore 18.00 nei giorni di martedì e giovedì, presso l'ufficio LL. PP. di questa Amministrazione (tel. 06/92864265). Il bando di gara è pubblicato integralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.148 del 27.6.1998 e all'Albo Pretorio di questo Ente.

Il Dirigente del Settore Ing. L. Giovannini