

Mercati imprese

Contratti, Confindustria divisa

Guidi contro Fossa: «Si può andare avanti»



Giorgio Fossa

ROMA Ha proprio ragione Sergio Cofferati quando parla dell'atteggiamento, anzi dei diversi atteggiamenti di Confindustria rispetto alla revisione dell'Accordo del luglio '93 e al rinnovo dei contratti. Due giorni fa il presidente degli industriali, Fossa, ha lanciato l'idea che le parti sociali vadano avanti sulla revisione di quello storico accordo anche in assenza del Governo e ha aggiunto che pur in presenza di un'intesa che certamente facilita i contratti, questi ultimi non si rinnovano automaticamente a causa delle incognite internazionali. Ieri Guido Alberto

Guidi, vicepresidente di Confindustria, rispondendo a margine di un convegno a Modigliana (Forlì) a una domanda su crisi politica e trattative tra le parti sociali, ha mostrato l'altra anima di Confindustria. Quella che insieme ai Sindacati vuole un Governo con cui trattare sul nuovo patto sociale, quella che ritiene che i contratti non siano a rischio. «La concertazione presuppone che ci sia un governo - ha detto Guidi - Quindi è chiaro che un governo che non sia nella pienezza delle sue funzioni e che possa prendere impegni duraturi, toglie una gamba a questo tavolo. Le parti



sociali non possono senza il governo parlare di concertazione». «Diverso - ha aggiunto - è il problema dei contratti, perché riguarda il sindacato e le parti datoriali». «I contratti si sono fatti in qualunque momento, ma tutto rientra in un problema di stabili-

tà, perché se le parti non hanno tranquillità su cosa succederà in futuro i limiti si restringono». Proroga dell'Accordo del '93? «Questo - ha risposto Guidi - vorrei lasciarlo a coloro che discuteranno in pratica di questi problemi e dovranno fare le scelte».

Il Cer: in Italia lavoro più caro

ROMA È l'Italia il paese nel quale il prelievo contributivo sul lavoro a carico delle imprese è il più alto in Europa: è quanto emerge dal rapporto Cer (Centro europeo ricerche) sul «Lavoro negli anni dell'Euro»; secondo una tabella inclusa nel rapporto, a fronte di un prelievo contributivo complessivo del 62,9% sulla retribuzione, i datori di lavoro pagano il 40,2%. Nonostante l'elevato livello di imposizione l'Italia resta agli ultimi posti per politiche attive per il mercato del lavoro e per ammortizzatori sociali, a partire dall'importo e dalla durata del sussidio di disoccupazione. Viceversa l'Italia figura al top della classifica come «vincoli legislativi su assunzioni e licenziamenti» nonché negli indicatori sulla regolamentazione degli orari, dei diritti di rappresentanza, dei minimi salariali. La densità sindacale è in linea con gli altri paesi europei se si escludono quelli del Nord Europa dove il tasso di sindacalizzazione è molto forte.

Malpensa, oggi il verdetto

Prodi attacca Kinnock: ha approfittato della crisi

FRANCO BRIZZO

ROMA Il decreto Malpensa c'è, il via libera definitivo della Ue non ancora. Il giudizio di Kinnock arriverà probabilmente oggi, e sino a quando non sarà reso noto saranno in molti a trattenere il respiro. Certo, la coincidenza tra la decisione sull'hub milanese e l'apertura della crisi di governo italiana non ha contribuito a rasserenare gli animi. E ieri Romano Prodi ha attaccato Bruxelles: in pratica - ha sostenuto il presidente del Consiglio uscente - appena saputo del voto di sfiducia della Camera, Kinnock se ne è approfittato, dettando condizioni ancora più dure di quelle stabilite appena il giorno prima. «Quando è stato chiaro che il governo non aveva più la fiducia in Parlamento, ci è stato detto che ci volevano clausole più punitive, che non si erano ben capiti, forse a

causa delle lingue», ha raccontato Prodi, che ha molto insistito sui guasti che la caduta dell'esecutivo ha provocato al prestigio che l'Italia in questi due anni e mezzo si è guadagnata verso i partner europei e internazionali.

Ma torniamo al decreto di Burlando, che fissa al 25 ottobre prossimo la partenza dello scalo milanese di Malpensa e che è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.

È l'articolo 3 del decreto quello che sembra tuttora lasciare dubbiosi i tecnici Ue. Il primo comma dispone infatti che dal 25 ottobre possano continuare a operare su Milano-Linate «solo i vettori



STRATEGIA ALITALIA
Per Cempella adesso bisogna «essere più presenti in Europa Istituzioni e aziende»

comunitari, esclusivamente per collegamenti già precedentemente in essere e con aeromobili della medesima capacità, nel limite del 34% delle frequenze realmente effettuate nella precedente corrispondente stagione di traffico lata». La formulazione del testo lascia intendere quindi l'obbligo di trasferimento a Malpensa per le compagnie non comunitarie. Ma nella premessa l'accesso a Linate durante la fase transitoria non sembra limitato alle sole compagnie Ue. La possibile limitazione, nel mirino di Bruxelles, ha già suscitato la reazione contrariata di alcuni vettori non Ue, tra cui Swi-

sair, che minacciano ricorsi.

Gli uomini di Kinnock per ora tengono le bocche cucite, ma si delineano tre scenari possibili.

Secondo il primo scenario, il più ottimista, trattenuto da esperti europei a Bruxelles, Kinnock potrebbe dare una risposta positiva all'Italia, anticipando di fatto una sua proposta formale alla Commissione per ottenere il via libera all'accordo di principio concluso con il ministro Claudio Burlando. Se invece i dubbi sussistessero Kinnock potrebbe, come secondo scenario, rilanciare i contatti con Roma nel tentativo di portare alcune correzioni al decreto già firmato. In questo caso, si sottolinea a Bruxelles, si potrebbe ricercare una soluzione aggiungendo ad esempio un «allegato interpretativo» al decreto bis. La procedura verrebbe chiusa successivamente con un via libera formale della Commissione. Infine il caso limite e più ne-

gativo: quello della «bocciatura» per il decreto bis. Che però «difficilmente interesserà l'intero decreto», mentre potrebbe essere mirata alle parti su cui Kinnock solleva delle riserve. E questo per non «gettare ai pesci» una misura in gran parte condivisa.

Nell'attesa del «verdetto» si moltiplicano i segnali sulla necessità di ricucire gli strappi tra l'Alitalia e la Commissione europea, nell'ambito di una nuova strategia della compagnia di bandiera. «Deve essere colto l'auspicio dell'amministratore delegato di Alitalia Domenico Cempella di una maggiore presenza e di una nuova strategia in ambito comunitario della compagnia» ha sottolineato il consigliere d'amministrazione di Alitalia Maurizio Maresca. In un'intervista Cempella ha affermato che «sarebbe ora che tutti fossimo più presenti in Europa, istituzioni e aziende».



L'aeroporto di Malpensa

Bruno/Ap

5000 miliardi di patrimonio.
E poi dicono che separarsi non conviene.

Sei un mostro.

www.unim.it

* Dati studi ISTAT del 1997

Da INA nasce Unim-Unione Immobiliare. Prima in Italia, tra le prime in Europa.

A volte ci si separa d'amore e d'accordo. INA e Unim-Unione Immobiliare hanno degli ottimi motivi per essere soddisfatti. INA perché conferisce circa 5.000* miliardi di immobili, per un totale di 1.800.000 mq, a una società capace di amministrarli nel modo migliore possibile. Unim-Unione Immobiliare perché potrà contare su un patrimonio che la



LA DIVISIONE FA LA FORZA.

colloca al primo posto tra le società immobiliari in Italia e tra le prime in Europa. Un patrimonio che Unim-Unione Immobiliare vuole far crescere ulteriormente. Ristrutturando. Investendo. Progettando nuovi servizi. Seguendo le evoluzioni del mercato. E, infine, quotandosi in Borsa. Unim-Unione Immobiliare: se fosse una donna sarebbe da sposare.

