

◆ In gioco per la compagnia l'assegnazione esclusiva di rotte extraeuropee  
Gros-Pietro (Iri): «Liberalizzare, ma garantire a tutti le stesse condizioni»  
Kinnock: «Alcune clausole discriminatorie per gli altri vanno rimosse»

## Ue: «I privilegi all'Alitalia mettono a rischio gli aiuti»

### A marzo il parere sulla convenzione con lo Stato

RAUL WITTENBERG

ROMA Bocche cucite in Alitalia sul nuovo braccio di ferro - dopo quello su Malpensa - che si annuncia con l'Unione europea a proposito del rinnovo della convenzione fra lo Stato e la compagnia di bandiera. No comment anche da parte del sottosegretario ai Trasporti Luca Danese. E si capisce, trattandosi di una patata bollente sulla quale si gioca la possibilità o meno di mantenere per Alitalia l'esclusiva su certe rotte extraeuropee, bocciata anche dall'Antitrust italiana. Per l'Iri, azionista di maggioranza, il presidente Gian Maria Gros-Pietro si è limitato ad affermare che occorrono condizioni di «allineamento e reciprocità» sul mercato internazionale dei trasporti aerei. In un mercato che si sta aprendo alla concorrenza internazionale, governarlo spetta ai ministri nazionali e alla Commissione europea, l'Iri azionista di una compagnia aerea può essere favorevole «all'allargamento dei mercati purché questo avvenga contemporaneamente e con le stesse modalità in tutti i mercati dove siamo presenti e per tutti i competitori».

**ABBADESSA (FILT)**  
«Usciti dalla emergenza serve un patto per lo sviluppo tra l'azienda ed i lavoratori»

Per la verità Bruxelles smentisce di avere al momento bocciato la convenzione, anche perché non è stata ancora firmata. Anzi, lo staff del commissario Kinnock lamenta il ritardo con cui ciò avviene avendo superato il termine di fine '98. L'appuntamento è

rinvitato a marzo, quando l'Ue dovrà approvare il rapporto italiano sugli aiuti di Stato alla propria compagnia. E una delle condizioni per la concessione degli aiuti all'Alitalia, fu a suo tempo l'eliminazione di ogni forma di privilegio entro il '98.

Comunque a Bruxelles della convenzione - giunta in bozza qualche giorno fa - si è parlato lunedì «a livello tecnico» in una riunione in cui il rappresentante del governo italiano si sarebbe mostrato disponibile a rivederla nel senso indicato da Bruxelles. Per il portavoce di Kinnock «alcune clausole chiaramente discriminatorie in favore dell'Alitalia devono essere rimosse». La commissione - ha spiegato l'assistente di Kinnock - è tenuta a verificare ogni anno il rispetto delle condizioni imposte e, tra l'altro, deve ancora formalmente autorizzare una tranche, seppur minima, dell'aumento di capitale. Finché tutto non si è concluso per il meglio, nessun dossier può dirsi archiviato.

Il privilegio in questione sarebbe l'assegnazione di 62 rotte extraeuropee in esclusiva all'Alitalia con il riconoscimento - nella convenzione sottoscritta dal ministro Fiori durante il governo Berlusconi - dei cosiddetti bacini di traffico. E una cosa complicata, i diritti di concessione sono stabiliti da accordi fra Stati che possono impedire a compagnie limitrofe l'esercizio di certe rotte. Il bacino di traffico è appunto la zona in cui si incrociano le esclusive. Però le riserve di caccia sono state una delle condizioni per la joint venture fra Alitalia e Klm. Anche perché l'Alitalia non ha potuto aumentare la flotta per coprire tutti i bacini di traffico assegnati, che a questo punto possono essere raggiunti da Klm.

IL PUNTO

### CON AEROPORTI DI ROMA AL VIA LA CONQUISTA DEI GIOIELLI IRI

di GILDO CAMPESATO

**A**eroporti di Roma ha festeggiato ieri, in un quadro di Borsa nervoso e alquanto flettente, il suo massimo storico con un picco che nel durante ha toccato quota 7,7 euro (14.907 lire). E questo nonostante la banca d'affari Goldman Sachs abbia abbassato la raccomandazione sul titolo da market outperformer a market performer.

La particolare brillantezza della società diretta da Gaetano Galia si spiega con ragioni analoghe a quelle che in questi giorni hanno accompagnato l'irresistibile ascesa di un altro cavallo della scuderia Iri, la Società Autostrade diretta da Giancarlo Elia Valori (+2,2% in una settimana nonostante il brutto sviluppo di ieri): l'imminenza della privatizzazione. Proprio oggi, infatti, parte l'iter parlamentare che in tempi brevissimi dovrebbe consentire al governo il quadro

di riferimento giuridico per dare al presidente dell'Iri, Gian Maria Gros Pietro, semaforo verde per la cessione.

La svolta nelle procedure, di cui la Borsa ha immediatamente preso atto, è avvenuta lunedì con la consegna al Parlamento della delibera con cui il consiglio dei ministri fissa le condizioni della cessione. Non vi sono indicazioni temporali, ma tutto fa presumere che i tempi dell'attesa saranno brevi. Il fatto che già oggi la commissione Trasporti della Camera prenda in esame il documento del governo lascia capire che ormai il consenso politico di massima sulla privatizzazione è stato trovato.

Entro metà febbraio entrambi i rami del Parlamento dovrebbero approvare la delibera così che in primavera la privatizzazione completa di Aeroporti di Roma potrebbe essere cosa fatta.

Ma la vera novità sta proprio



Un aereo durante il rifornimento all'aeroporto di Malpensa

Pino Farinacci/Ansa

in quei due articoli che il governo ha sottoposto all'esame del Parlamento. Nel primo si prevede che per Aeroporti di Roma non verranno esercitati i poteri della camera share come invece previsti dalla legge generale, nel secondo si chiarisce che la privatizzazione potrà avvenire attraverso un'offerta pubblica di vendita, con una forma mista opzionale placement oppure anche con la vendita in blocco ad un unico acquirente della quota ancora in mano all'Iri (54%). «Si è voluto garantire la massima flessibilità anche al fine di mas-

simizzare il ricavo della cessione», si spiega.

Proprio quest'ultima osservazione fa capire che la lancetta delle scelte dovrebbe fermarsi sulla vendita in blocco, magari attraverso un'asta al miglior offerente. Interessati ad Aeroporti di Roma si sono dette sinora tre cordate (che potrebbero però, nel corso della gara, scomporsi o ricomporsi): la Hermes (Edizioni Holding-Benetton, Pirelli, Caltagirone, San Paolo-Imi), la Cir (con De Benedetti marcano anche British Airport Authority e Banca di Roma) e Acqua Mar-

cia-Francesco Caltagirone. Interesse ha manifestato anche lo stilista Trussardi.

L'Iri punta a valorizzare al massimo gli introiti (ad oggi la sua quota vale 1.700 miliardi senza contare il premio di maggioranza) anche se, ovviamente, dovrà tener conto del futuro industriale di Aeroporti. In ogni caso, se si andrà all'asta, i vincitori dovranno poi lanciare l'Opa sull'intera quota. Sarebbe un modo per far partecipare alla gara anche i piccoli azionisti, ben 185.000 al primo collocamento.

## «Non è esportabile nelle Ferrovie dello Stato il modello della compagnia di bandiera»

La Filt Cgil: «Non ci saranno nelle Fs società a basso costo e contratti di serie B»

SILVIA BIONDI

ROMA Il modello Alitalia non è esportabile nelle Fs. Da Malpensa il segretario generale dei Trasporti della Cgil, Guido Abbadessa, mette in guardia da eventuali degenerazioni che possono arrivare sul fronte ferroviario. È polemica aperta con la Cisl, che invece sostiene che «ora più che mai bisogna fare in Fs quello che è stato fatto in Alitalia, cioè coinvolgere direttamente, con una rappresentanza nel Cda, i sindacati nell'operazione di risanamento». Ma è anche, e soprattutto, un chiaro messaggio all'azienda e al suo principale azionista, il Governo: la Cgil non vuole società a basso costo in ferrovia, non vuole contratti di serie A e contratti di serie B. Anzi, rilancia e torna a chiedere con forza il contratto d'area sostitutivo di quello aziendale.

Tra Alitalia e Fs le diversità, secondo la Cgil, sono molte. La condivisione del piano d'impresa, l'operazione di salvataggio di un'azienda che veniva ormai considerata tecnicamente fallita, le lezioni ai dipendenti, il progetto di sviluppo: tutto questo stava nel piano d'impresa di Alitalia. «Ha funzionato - dice la Cisl - perché non provarci anche con le Fs?». In casa cislina non c'è troppo entusiasmo

sul passaggio parlamentare: «Non è con le leggi che si risanano le Ferrovie».

Ma in Cgil si pensa un'altra cosa. E l'assemblea programmatica della Filt-Cgil, che si è aperta ieri a Malpensa con la relazione di Abbadessa e che si concluderà domani con il segretario generale della Cgil Sergio Cofferati, ha spiegato perché. «La costituzione di una compagnia a basso costo - dice Abbadessa - è stata una scelta subita perché in quella fase non è stato possibile trovare il consenso degli assistenti di volo. Ora dobbiamo superare quell'articolazione contrattuale ed arrivare ad un unico contratto». La Cgil critica anche l'ingresso dei responsabili delle organizzazioni sindacali nel Cda di Alitalia, in rappresentanza dei lavoratori azionisti, e propone un nuovo patto per lo sviluppo, che coinvolga anche le sigle sindacali che allora non firmarono (come il Sulta).

Se queste sono le cose non esportabili (oltre, ovviamente, al fatto che il valore delle azioni delle Fs non è assolutamente comparabile con quello delle azioni Alitalia), non bisogna fare confusione sul riordino organizzativo e societario delle Ferrovie. La Cgil dice sì alla divisionalizzazione, dice sì alle due società (trasporto e infrastrutture) ed anche alla graduale attribuzione di uomini e mezzi nelle tre successive divisioni del trasporto (merci, lunga percorrenza e trasporto locale). Ma avverte: contestualmente si deve superare il contratto aziendale e fare quello d'area. «Tutto il trasporto ferroviario deve essere sottoposto a re-

### Autonomi uniti nello sciopero Comu: «Ringraziate Confindustria»

■ Sciopero, e alla grande. La data verrà decisa oggi, quando i macchinisti autonomi del Comu si riuniranno con i capistazione dell'Ucs e con lo Sma (altra sigla minoritaria). Una riunione «europea», visto che avverrà in concomitanza dell'incontro con i sindacati francesi. Oggi si decide il primo sciopero (che sarà a febbraio) che metterà a dura prova il patto delle regole, ma si inizia anche ad organizzarsi per uno sciopero europeo delle ferrovie. Nel frattempo, il Comu promette battaglia a tutti i tavoli aperti in giro per l'Italia sull'applicazione del contratto che i macchinisti autonomi non hanno firmato. «Certo, se avessimo trovato l'accordo sulle regole, questa conflittualità sarebbe venuta meno», commenta Giulio Moretti, leader del Comu. Ma non si è trovato. All'ultimo momento, quando anche i confederali erano d'accordo, il veto di Confindustria ha bloccato tutto. «L'azienda non vuole l'accordo con noi, perché cerca pretesti per non averci al tavolo in cui si discute la divisionalizzazione - spiega Moretti -, Confindustria fece analoghe interferenze anche nella trattativa per il rinnovo contrattuale». E se guerra deve essere, per quanto a malincuore, guerra sia. Gli autonomi stavano per sottoscrivere le regole che impediscono scioperi selvaggi ed invece si torna punto a capo. Lo sciopero di febbraio è contro il contratto firmato nel '98 dai confederali, quello che, secondo il Comu, introduce l'orario spezzato in Ferrovia.

gole comuni - spiega Franco Nasso, segretario nazionale della Filt-Cgil -, perché quando arriveranno altre società non dovranno avere la possibilità di fare concorrenza alle Fs sul costo del lavoro». Si al mercato, ma regole certe che spingano la concorrenza sull'efficienza dell'impresa.

Tutto questo dovrà essere discusso ai tavoli aziendali già predisposti dall'azienda. Il problema è che siamo in stand-by in attesa del piano d'impresa, che dovrà essere varato entro il 31 marzo. Adesso la discussione è in Parlamento, chia-

mato ad esprimersi sul documento presentato da Treu e a dare le indicazioni per la direttiva che emanerà il Governo. La Cgil vuole essere ascoltata in commissione. Chissà se il Parlamento si confronterà con i sindacati. E, soprattutto, chissà se chiamerà anche l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli. Non sentirlo, tenerlo ai margini e consegnandoli semplicemente la direttiva chiedendone l'applicazione, lo metterebbe al riparo da polemiche politiche che potrebbero anche sfociare in una sfiducia dei vertici aziendali.

## LAVORO WORK ARBEIT ΕΡΓΑΣΙΑ

## ARBEITETRAVAIL ARBEIT TRABAJO

## ARBETEAR BEIDTRABALHO TYÖ

**Conferenza nazionale delle lavoratrici e dei lavoratori**  
Roma, 29-30-31 gennaio 1999 - Centro Congressi Hotel Ergife - Via Aurelia 619

<p><b>Programma</b></p> <p><b>VENERDI 29</b></p> <p>Ore 16.00 Accredito delegati</p> <p>Ore 17.00 Apertura dei lavori Presidente Rita Sicchi</p> <p>Relazione di <b>ALFIERO GRANDI</b></p> <p>Ore 18.30/22.30 Dibattito</p> <p><b>SABATO 30</b></p> <p>Ore 9.00/13.00 Presidente Lorenza Predome</p> <p>Dibattito</p> <p>Intervento del Presidente del Consiglio <b>MASSIMO D'ALEMA</b></p>	<p>Ore 15.00/19.00 Dibattito per commissioni sul tema "I lavori che cambiano":</p> <p><i>I commissione:</i> Le condizioni dei lavori alle soglie del 2000. Introduzione di <b>Paolo Brutti</b></p> <p><i>II commissione:</i> Diritti e pari oppor- tunità nel lavoro oggi e domani. Introduzione di <b>Elena Cordoni</b></p> <p><i>III commissione:</i> Unità sindacale, rappresentanza, partecipazione, concertazione. Introduzione di <b>Gianni Italia</b></p> <p>Ore 20.30/23.00 Presidente <b>Enrico Morando</b> Dibattito</p>	<p><b>DOMENICA 31</b></p> <p>Ore 9.00/13.00 Presidente <b>Giancarlo Tapparo</b></p> <p>Relazioni delle Commissioni:</p> <p><i>I commissione</i> <b>Renzo Innocenti</b></p> <p><i>II commissione</i> <b>Carlo Smuraglia</b></p> <p><i>III commissione</i> <b>Pietro Gasperoni</b></p> <p>Dibattito</p> <p>Ore 13.00 Conclusioni di <b>WALTER VELTRONI</b></p> <p>Elezione del Consiglio Nazionale delle Lavoratrici e dei Lavoratori</p>	<p>Hanno assicurato, tra gli altri, il loro intervento:</p> <p><b>Fulvia Bandoli</b> <b>Franco Bassanini</b> <b>Antonio Bassolino</b> <b>Luigi Berlinguer</b> <b>Pierluigi Bersani</b> <b>Claudio Burlando</b> <b>Pierre Carniti</b> <b>Vannino Chiti</b> <b>Sergio Cofferati</b> <b>Sergio D'Antonio</b> <b>Antonello Falomi</b> <b>Pietro Folena</b> <b>Renzo Innocenti</b> <b>Francesca Izzo</b> <b>Pablo Larizza</b> <b>Fabio Mussi</b> <b>Vincio Puletti</b> <b>Laura Pennacchi</b> <b>Alfredo Reichlin</b> <b>Giorgio Ruffolo</b> <b>Cesare Salvi</b> <b>Carlo Smuraglia</b> <b>Antonella Spaggiari</b> <b>Bruno Trentin</b> <b>Livia Turco</b> <b>Vincenzo Visco</b></p> <p><b>Interverranno inoltre docenti ed esperti dell'economia e del lavoro</b></p>
---	--	---	---

Segreteria organizzativa: Direzione Nazionale Democratici di Sinistra  
 Via delle Botteghe Oscure 4, 00186 Roma - Tel. 066711450 - Fax 066711491 (Hotel Ergife - Tel. 066644)  
 Indirizzo internet: [www.democraticidisinistra.it/conflav](http://www.democraticidisinistra.it/conflav)  
 Indirizzo e-mail: [conferenza.lav@democraticidisinistra.it](mailto:conferenza.lav@democraticidisinistra.it)

