



Telecom, quando l'ora non è più esatta

RICCARDO LIGUORI

Crolla un mito: l'ora esatta non è più esatta! Ieri 5 agosto alle ore 20,58 - debitamente interpellato - il servizio 161 della Telecom forniva la seguente risposta: «Ore 6 e 47»... E qui uno pensa: ma che dice? «...di lunedì 14 dicembre», prosegue impertentita la voce dall'altro capo. Tombola! Niente male per un servizio (costo: due scatti a chiamata) che si vanta di essere attendibile al secondo. Chissà se la Telecom si accorgerà dell'errore, e se vi porrà rimedio. In caso contrario, suggeriamo almeno di cambiare la musica di sottofondo. Invece del minuetto «La danza delle ore», «I giardini di marzo» di Lucio Battisti: «Che annoè, che giornoè?».

€ c o n o m i a

Flessibilità? Basta quella che c'è Il governo: no a nuove misure. Ma si avvicina lo scontro sui licenziamenti

LA BORSA

MIB	950	-1,960
MIBTEL	22.435	-1,897
MIB30	31.850	-2,102

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,079	-0,003	1,076
LIRA STERLINA	0,667	+0,005	0,662
FRANCO SVIZZERO	1,598	-0,002	1,600
YEN GIAPPONESE	123,370	-0,020	123,390
CORONA DANESE	7,443	+0,002	7,441
CORONA SVEDESE	8,777	+0,022	8,755
DRACMA GRECA	325,900	-0,080	325,820
CORONA NORVEGESE	8,309	-0,006	8,303
CORONA CECA	36,360	-0,033	36,393
TALLERO SLOVENO	197,323	-0,098	197,225
FIORINO UNGERESE	254,470	+0,590	253,880
SZLOTY POLACCO	4,275	-0,049	4,226
CORONA ESTONE	15,646	0,000	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,579	0,000	0,579
DOLLARO CANADESE	1,610	-0,001	1,611
DOLL. NEOZELANDESE	2,025	-0,020	2,005
DOLLARO AUSTRALIANO	1,644	-0,011	1,633
RAND SUDAFRICANO	6,648	-0,012	6,636

I cambi sono espressi in euro.
1 euro = Lire 1.936,27

FERNANDA ALVARO

ROMA Al di là della sua naturale avversione per l'estensione della flessibilità, la domanda è: «Scambio pensioni-flessibilità? Quale flessibilità? C'è rimasto soltanto l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori. Lo scambio dovrebbe essere su questo? Sulla libertà di licenziare senza giusta causa? Non credo proprio che il Governo voglia aprire questo capitolo». Ha ragione Sergio Cofferati, segretario generale della Cgil. Nell'agenda che palazzo Chigi riaprirà dopo la pausa estiva che comincia oggi, non è segnata la parola flessibilità del lavoro. C'è il confronto sul welfare, «schietto e trasparente con le parti sociali», come ha detto il premier nella conferenza stampa di bilancio, mercoledì scorso. Ma nessuno scambio pensioni-flessibilità. Scambio che verrebbe disponibile un altro segretario generale, Sergio D'Antoni.

«La flessibilità è il primo punto della mia agenda della modernizzazione - ha spiegato il leader della Cisl in un'intervista a la Repubblica - Siamo pronti a discutere di flessibilità negoziata nel lavoro e nel salario. Mi piace la proposta di Bassanini». Ma il sottosegretario alla presidenza, chiamato in causa come proponente dello scambio, non ci sta. Le sue parole di mediazione, il suo invito a un patto per le riforme mirate a svegliare l'Italia, hanno avuto un'ottima eco che lo stesso non è particolarmente interessato a smentire. «Ho parlato di infrastrutture, snellimento delle regole e dei carichi burocratici, valorizzazione del capitale umano, istruzione, liberalizzazioni e apertura del mercato, riduzio-

ne fiscale e contributiva - dice - Si ho aggiunto, nell'ambito del patto per le riforme, anche flessibilità del lavoro specificando che non vuol dire licenziabilità ad nutum».

A smentire ulteriori interventi sulla flessibilità pensa

CESARE SALVI
Per il ministro del Lavoro prima bisogna utilizzare gli strumenti esistenti

SERGIO COFFERATI
«Non credo che l'Esecutivo vorrà mettere in discussione l'articolo 18 dello Statuto»

anche il ministro del Lavoro. «Niente in cantiere - spiegano a via Flavia - Se al di là delle parole ci sono dei progetti, siamo disposti a valutarli, ma per ora non abbiamo progetti. Se non rendere davvero esigibili le già tante forme di flessibilità del lavoro introdotte in questi anni? La politica dei «bassi salari» non è la strada scelta dal ministro Cesare Salvi.

E la strada scelta dalla Cisl, da D'Antoni che plaude alla «logica dell'accordo di Milano» ed è pronta ad «estenderla» ad altre realtà? Ma qual è poi, al di là della logica, il con-

creto del patto milanese? Cisl e Uil territoriali sostengono che non c'è alcuna deroga alle regole nazionali (e in questo caso la Cgil è pronta a ridiscuterne). Ma come si concilia questa affermazione con la liberalizzazione del contratto a tempo determinato, con il salario fermo a 600mila lire? Fatta la cornice, è difficile vedere la fotografia di quello che succederà a Milano. Perché potrebbe bastare un ricorso basato sul rispetto di una legge o di un contratto per smontare il patto e le polemiche di questi giorni.

Polemiche che dalla flessibilità made in Milano, si stanno allargando a quella made in Italy? Attualmente sono le zone interessate dai Contratti d'area ad avere forme di flessibilità salariale e oraria (possono contenerla anche i Patti territoriali, ma non è nella struttura del patto stesso). Proprio per questo Confindustria, col suo responsabile per il Mezzogiorno Antonio D'Amato, ha spesso chiesto di trasformare tutto il Sud in un grande Contratto d'area. Un'altra flessibilità che piacerebbe molto agli industriali è quella in uscita, quella «governata» dall'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori che regola la disciplina dei licenziamenti. Fermo restando il risarcimento patrimoniale, vorrebbero che non fosse obbligatoria la riassunzione del lavoratore licenziato individualmente senza giusta causa. Una norma che si applica alle aziende che hanno più di 15 dipendenti e che i radicali hanno fatto oggetto di uno dei 20 referendum. «In nome della flessibilità vogliamo mettere in forse l'articolo 18? - si domanda Cofferati - Non credo che il Governo voglia chiederci questo».



Il Piano per il Mezzogiorno non piace alle Regioni

ROMA «La Conferenza delle regioni rinvia al mittente la proposta del Governo sul Piano di sviluppo del Mezzogiorno». Lo ha dichiarato il vicepresidente della Conferenza, Enzo Chigo, secondo il quale «l'idea di affidare il 30% dei fondi comunitari ai ministeri (per Programmi Operativi Nazionali, Pon) e solo il 70% alle regioni del sud (obiettivo 1) è semplicemente «curiosa» e riporta il nostro Paese «indietro almeno di 20 anni». La regione siciliana ha approvato un documento nel quale si stigmatizza «la proposta conclusiva formulata dal ministero del Tesoro, che segna un arretramento rispetto a quanto definito in sede di Cipe perché prefigura la definizione di un Pon con una dotazione finanziaria fortemente sbilanciata rispetto alla corrispondente azione regionale». «Sconcertato» il presidente della Campania, Andrea Losco. Così, dice ««si incide pesantemente sulla centralità decisionale delle Regioni e delle autonomie locali».

TRASPORTI

Il trasferimento dei voli su Malpensa è confermato

ROMA Il trasferimento dei voli su Malpensa proseguirà, per il momento, come da programma e gli eventuali problemi che si dovessero verificare verranno esaminati di volta in volta.

È quanto è emerso dalla riunione tenuta ieri presso il ministero dei Trasporti sul nuovo hub milanese. Si trattava di un incontro interlocutorio anche per l'assenza del nuovo presidente della Sea (la società che gestisce gli scali milanesi), Giorgio Fossa, nominato proprio l'altro ieri. Nel corso dell'incontro - secondo quanto si è appreso - è stata presa visione dei problemi che ancora caratterizzano il nuovo aeroporto, ma non è stata presa alcuna nuova decisione, riguardante la gestione dello scalo aeroportuale.

Insomma, per adesso non cambia nulla. Pertanto, il trasferimento dei voli prosegue, per il momento, come da programma, e un nuovo esame complessivo della situazione sarà fatto all'inizio di settembre. Ogni eventuale decisione di rivedere o meno la tempistica delle attività dello scalo è quindi rinviata a dopo l'estate, nonostante i numerosi nodi irrisolti.

Per quanto riguarda, infine, l'assegnazione dei voli dell'aeroporto milanese alle diverse compagnie aeree resta ancora valido il progetto a suo tempo presentato dalla Sea e approvato dalla comunità europea.

Autostrade, sbloccati 2500 mld di investimenti Via libera dai Lavori pubblici a 7 convenzioni fra Anas e società private

Via libera alle convenzioni tra Anas e 7 società autostradali. Con la firma dei relativi decreti, il ministro dei Lavori Pubblici Enrico Micheli, di concerto con il ministro del Tesoro Giuliano Amato, ha dato l'ok definitivo al rinnovo delle convenzioni tra l'Anas e le società autostradali Brennero, Ativa, Autostrada dei Fiori, Milano-Serravalle, Rav, Torino-Milano, Padova-Venezia. La formalizzazione delle concessioni, già stipulate in un pre-accordo con l'Anas in giugno, definisce anche i relativi piani d'investimenti da parte delle società che ammontano a 2.430 miliardi in tre anni. In sostanza, grazie alla firma di ieri, si «liberano» circa 2.500 miliardi di risorse che erano rimaste «bloccate» a causa dell'incertezza delle imprese sul rinnovo

della convenzione con l'Anas. La «torta» degli investimenti (in maggior parte privati con aiuti pubblici) è così suddivisa: 723 miliardi per la Torino-Milano, 491 Ativa, 389 Brennero, 217 Autostrada dei Fiori, 320 Milano-Serravalle, 147 Rav, 143 Venezia-Padova. Inoltre, in base agli orientamenti espressi dalla Corte dei Conti e dalla Commissione europea, le convenzioni prevedono la trasformazione di un contenzioso in atto, in anni di proroga della durata della concessione con ciascuna società: per Ativa fino al 2016, per Autostrada dei Fiori fino al 2021, Milano-Serravalle al 2028, Rav al 2032, Torino-Milano al 2026, Venezia-Padova al 2009. Per quanto riguarda l'Autostrada del Brennero, invece, è in corso da parte del ministero la valutazione delle proposte formulate dalla società. Durante tale valutazione, la durata della convenzione resta fissata al 2005.

L'INTERVISTA

Cicconi: ci sarà nuova occupazione ma il project-financing non si fa così

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA Quanto «fruttano» circa 2.500 miliardi in tre anni in termini occupazionali? Secondo le stime del settore edile, una somma di questo tipo corrisponde in totale a circa 12mila addetti (non solo operai, ma anche personale amministrativo e direttivo), che vuol dire 4.000 occupati in un anno. «Sarebbe un impatto considerevole rispetto all'attività complessiva, se riguardasse ad esempio interventi di restauro, ma nel caso della manutenzione e costruzione autostradale l'effetto si ridimen-

sione». A pensarla così è Ivan Cicconi, direttore di Itaca, l'Istituto per la trasparenza, l'aggiornamento e la certificazione degli appalti promossa da gran parte delle Regioni italiane, assieme a sindacati, associazioni di imprese e dai consigli professionali di architetti e ingegneri. «Nel recupero urbano l'effetto degli oltre 2mila miliardi sarebbe quasi doppio - spiega - Ma nelle infrastrutture l'efficacia è ridimensionata».

Come si arriva a 12mila? «Facendo un calcolo 'a valle'. Cioè, si è visto che nell'edilizia ciascun occupato fattura all'anno 200 milioni. Quindi, se si divide-

no 2.500 miliardi per 200 milioni si ottiene la cifra dei 12mila, da suddividere poi in tre anni».

Perché l'impatto non lo consideriamo significativo? «Perché nel settore in questi anni gran parte degli investimenti e delle attività sono stati assorbiti dall'Alta Velocità e dalle Autostrade, che hanno assorbito il 20-25% del settore edile. Vuol dire circa 250mila addetti. È chiaro che una cifra di quattromila in questo comparto non 'sposta' molto».

Qual è il problema? «È un'osservazione di carattere generale, e riguarda queste convenzioni tra società pubbliche, come

l'Anas, e società private. Che cisano oltre duemila miliardi che il pubblico dà a questi soggetti, toglie il velo sulla grande mistificazione delle privatizzazioni italiane. Si continua a ripetere che se si privatizza, il privato rientrerà dei costi. Dopodiché i pezzi privatizzati da tempo, come questi, oggi sono necessari forti «esborsi» pubblici. Probabilmente il finanziamento è stato accelerato dal contesto di incidenti frequenti, proteste di autotrasportatori. In questo senso potrebbe essere condivisibile».

Veramente è circa 2.500 miliardi sono stanziamenti privati, «dibe-



L'autostrada Venezia-Milano

Bruno Ap

rati» dal rinnovo delle convenzioni.

«Vorrei proprio vederle queste convenzioni e sapere la quota davvero privata. Anche sull'Alta velocità si è parlato per anni del contributo pari al 60% dei privati. Poi si scopre che i finanziamenti sono costituiti da prestiti chiesti alle banche dai privati, ma garantiti dallo Stato. Il tanto declamato project-financing spesso è così».

A che punto siamo sulle regole per gli appalti e i subappalti? «Negli ultimi anni c'è stato un allentamento molto forte sui controlli, per le riduzioni di organico negli organismi deputati a questo (Asl e ispettorati). Inoltre c'è un grande allarme per le infiltrazioni della criminalità organizzata nei contratti di sub-appalto (in cui la legge prevede il certificato antimafia), ma nei contratti di nolo per il movimento terra e per quelli di fornitura dei materiali».

