

RINASCENTE

## Sabato 13 ottobre si fermano in 30mila

Sabato 13 ottobre i lavoratori del gruppo Rinascente saranno in sciopero. L'agitazione interessa i 30 mila addetti di Rinascente e dei marchi Auchan, Sigros, Cedis Migliarini, Colmark. È stata proclamata dal coordinamento nazionale e dai sindacati del commercio «dopo sei mesi di trattative inconcludenti per il rinnovo del contratto integrativo aziendale». Il precedente contratto è scaduto da 21 mesi.

FIOM/1

## Tute blu alle urne per l'assemblea Co.Me.Ta

Gli oltre 330 mila metalmeccanici iscritti al Fondo pensioni complementare Co.Me.Ta stanno votando per posta per eleggere i componenti dell'assemblea del Fondo. Le operazioni, che si concludono l'8 ottobre, contrappongono la Ugl alla lista unitaria di Fim, Fiom, Uilm, Fismic, che hanno concretamente operato per sviluppare il più grande Fondo pensioni complementari italiano.

FIOM/2

## Sciopero il 16 novembre Piattaforma a 155mila lire

Il comitato centrale della Fiom ha spostato a venerdì 16 novembre la giornata dello sciopero nazionale che l'assemblea dei delegati di Verona aveva proclamato per il giorno 9. Motivo: unificare la lotta in rapporto ai tagli delle pensioni che il governo si accinge ad attuare entro il 16 coi decreti delegati. Ieri il comitato centrale ha anche rivalutato la piattaforma, alzando la richiesta a Federmeccanica da 135 mila a 155 mila lire.

EDITORIA

## Triplicato il costo di spedizione dei libri

La decisione di triplicare il costo della spedizione dei libri (da 1.700 lire a 5.500 quelli più leggeri) presa da Poste Italiane e dal Ministero delle Comunicazioni sta mettendo in crisi il settore: «Gli effetti sui conti economici sono devastanti soprattutto per i piccoli e medi editori». L'Associazione Italiana Editori ha deciso di rivolgere un appello al governo e alle istituzioni parlamentari per salvare quel mondo dell'editoria che di fatto si avvantaggiava di un sistema di vendita diretta e per corrispondenza.

NUOVO PIGNONE

## Non rispettata la sentenza di reintegro dei lavoratori

La Fiom giudica inaccettabile il mancato rispetto da parte della Nuovo Pignone della sentenza di provvedimento cautelare di reintegro di 14 lavoratori, prima in cassa integrazione poi in mobilità, predisposto dal Tribunale di Firenze il 17 agosto scorso. Lo dice in una nota il segretario nazionale, Riccardo Nencini, aggiungendo che «la non osservanza dell'ordinanza del Tribunale da parte dell'azienda è un atto grave ed ancora più negativo in quanto accompagnato da una nuova procedura di mobilità per 13 di questi lavoratori e dalla collocazione in mobilità lunga del quattordicesimo lavoratore».

MEDIASET

## Cinque giorni di sciopero dei giornalisti del Tg5

L'assemblea dei giornalisti del Tg5 ha affidato al comitato di redazione un pacchetto di cinque giorni di sciopero a sostegno della vertenza per il rinnovo del contratto integrativo. Una decisione presa in considerazione dell'atteggiamento «di totale chiusura dell'azienda». Da parte sua l'assemblea del Cdr di Mediaset «ritiene inaccettabile la posizione dell'azienda in merito alla piattaforma dell' integrativo» al contratto di lavoro. In un documento, i giornalisti hanno giudicato inadeguata «l'ipotesi di un incremento di spesa pari all' 1-1,5% del costo del lavoro attuale, pari a 59,2 miliardi all'anno, che equivale a 600 milioni lordi, da distribuire su 300 giornalisti. Cifra visibilmente inadeguata anche solo per intraprendere una trattativa».

Il consiglio di amministrazione in difficoltà. Ricorso a Bruxelles per l'aumento di capitale bocciato

# Alitalia, un piano col fiato corto

## Mengozzi chiede tempo. Solo risparmi, nessuna strategia di rilancio

Bianca Di Giovanni

ROMA Del piano di rilancio annunciato da Alitalia decollano soltanto le linee che riguardano i risparmi. Niente scelte strategiche, niente investimenti. Anzi: si ricomincia tutto daccapo. Alla luce degli avvenimenti dell'11 settembre il consiglio dà mandato all'amministratore delegato Francesco Mengozzi di accelerare il piano d'emergenza, con tagli al personale e all'attività, e di riscrivere nell'arco di sei mesi quello di rilancio relativo ai primi due anni.

Finisce così, in una semi-débacle, il consiglio d'amministrazione della compagnia aerea da cui si attendeva il piano per uscire dalla crisi e per riposizionarsi sul mercato mondiale. Deciso il no dei rappresentanti dei piloti in consiglio d'amministrazione, mentre i consiglieri espressi dai dipendenti azionisti (Barberini, Pedrini e Franchi) si sono astenuti. Oggi si riuniscono le nove sigle sindacali per decidere il percorso da seguire, ma l'assenza di prospettive di rilancio pone un ostacolo quasi insuperabile sulle relazioni industriali.

In estrema sintesi, il «board» della compagnia ha varato le linee che attengono all'efficiamento dei costi e alle dimissioni delle attività «non core», come la cessione della

sede e di altre partecipate quali Italtour. Quanto al network, la nota diffusa in serata dalla compagnia parla di un «ridisegno con focus su flussi di traffico selezionati» e la conferma del taglio delle rotte non autosufficienti e «povere anche in termini di apporto al sistema di rete. Il taglio sarà compensato da un rafforzamento delle tratte sulle destinazioni principali». Un capoverso è riservato anche agli «hub» di Malpensa e Fiumicino (l'altro ieri si era parlato di un ridimensionamento del primo, scatenando le proteste delle autorità lombarde): secondo la nota le strutture aeroportuali saranno utilizzate «secondo la vocazione naturale dei due aeroporti nel contesto di mercato in cui si collocano».

Non una parola sugli investimenti, mentre per la ricapitalizzazione si dà mandato all'amministratore delegato a procedere verso l'impugnazione della decisione Ue di definire aiuti di Stato anche la tranche di 750 miliardi di lire già approvata cinque anni fa. Insomma, non si è fatto nessun passo avanti.

Quanto basta per comprendere che il vero assente nella partita Alitalia è il governo italiano, e nella fattispecie il ministero dell'Economia, primo azionista della compagnia. Davanti al no di Bruxelles all'ipotesi di aiuti alle compagnie che mostravano

perdite già prima dell'11 settembre, non ci sono state prese di posizione. E non solo. Roma non si è fatta sentire neanche sulle misure di urgenza varate anche dall'Italia - per aiutare il comparto in crisi dopo l'attacco americano. Il portavoce della commissione ai Trasporti Loyola de Palacio ha rivelato ieri che i sostegni per la copertura assicurativa dei rischi creati dal terrorismo sono stati notificati soltanto da quattro Paesi: Gran Bretagna, Danimarca, Portogallo e Grecia. Insomma, l'esecutivo italiano si muove al rallentatore davanti a una crisi che avanza a ritmi incalzanti, mentre l'azionista di controllo Tesoro latita completamente, non ascoltando ne-

anche le richieste di un tavolo a tre provenienti dai sindacati. Così, tra perdite gigantesche già accumulate e crisi del settore, il vertice della compagnia resta alle corde. Quanto ai «numeri» diffusi alla vigilia, resta un mandato ad adire le vie legali per le voci circolate su documenti «non discussi e non autorizzati». Si era parlato di una ricapitalizzazione di tremila miliardi e di investimenti pari a settemila miliardi, concentrati soprattutto nel rinnovo della flotta.

La partita vera sul vettore italiano dunque resta ancora tutta aperta. Il governo ha fatto sapere che presenterà un «pacchetto» di proposte che porterà all'Ecofin di Bruxelles del 15

ottobre. La parola d'ordine, a quanto si è appreso, è quella di armonizzare i diversi interventi per arrivare a decisioni univoche su eventuali aiuti statali alle compagnie evitando di incappare nei veti della commissione. Anche per questo sarà proposta l'istituzione di un fondo europeo a cui attingere per coprire eventuali danni e si vareranno una serie di incentivi fiscali per consentire alle compagnie di «rottamare» i velivoli come i Jumbo 747. Nessuna decisione sarebbe invece stata presa sulla copertura assicurativa degli aeroporti. In ogni caso è probabile che Mengozzi aspetti le decisioni comunitarie prima di riscrivere il piano.



## Voli e politica

# Malpensa apre le piste alle compagnie straniere

Bruno Cavagnola

MILANO Una scelta miope e sbagliata, contraria agli interessi stessi dell'azienda. La decisione di Alitalia di tornare a puntare su Fiumicino ha scatenato la controffensiva di Milano e della Lombardia. Con la richiesta al governo perché Alitalia «non arretri di un millimetro da Malpensa», accompagnata dall'annuncio dell'avvio di «immediati contatti» con le altre compagnie europee interessate a convogliare il loro traffico sull'Hub lombardo.

Prima di partire per Roma, dove ha incontrato il sottosegretario Letta e il ministro Lunardi, il presidente lombardo Formigoni si è coperto le spalle. Colloquio telefonico con Giorgio Fossa, il presidente della Sea (la società che gestisce gli aeroporti di Linate e Malpensa) e prima contromossa: per salvaguardare l'accessibilità aerea della Lombardia e del Nord Italia, messa in difficoltà dalle recenti posizioni di Alitalia, la Sea prenderà «immediati contatti con quelle compagnie aeree europee che da tempo hanno manifestato interesse per una presenza più

forte su Malpensa e per alcune tratte italiane, come la Milano-Roma». Malpensa insomma può anche vivere senza Alitalia: «I viaggiatori - ha precisato Formigoni - continueranno a viaggiare. Se non ci sarà Alitalia, ci sarà Lufthansa, British Airways, eccetera».

Ma una volta arrivato a Roma, il presidente lombardo ha picchiato i pugni sul tavolo ed ha chiesto al governo, nella sua duplice veste di azionista di Alitalia e di garante per il trasporto aereo, «un intervento chiaro affinché Alitalia non compia un gesto sbagliato anche dal punto di vista aziendale: cioè penalizzare Malpensa che è l'Hub di riferimento delle regioni del Paese da cui si origina il 70% del traffico aereo dell'intera Italia».

Due le richieste al governo: che non ci sia l'arretramento «di un solo millimetro» rispetto alle linee aeree di Alitalia su Malpensa e che in prospettiva ci sia «un impegno chiaro di rafforzamento di Malpensa perché le difficoltà di Alitalia si superano anche attraverso gli investimenti».

Anche la Cgil lombarda ritiene sbagliata la decisione di Alitalia di ridi-

mentare i voli a Malpensa: «concentrare l'attività operativa a Fiumicino - ha dichiarato Franco Giuffrida, segretario generale della Fit Cgil Lombardia - è una politica miope e destinata al fallimento», e chiede al Governo (in particolare ai ministri lombardi) di intervenire «con iniziative concrete per affermare il rilancio del trasporto aereo italiano».

«Negli anni '90 - ha ricordato il sindacalista della Cgil - Alitalia scelse la sua base produttiva nell'aeroporto di Roma, scelta che portò ad una grave crisi finanziaria, superata successivamente anche con il contributo del sindacato e dei lavoratori. Oggi quella conclusione negoziale non è riproponibile con l'aggravante che, se si ripercorre una strada già sperimentata, è preannunciato un risultato negativo».

Gli industriali di Varese (nella cui provincia si trova Malpensa) intanto hanno fatto sapere che un eventuale depotenziamento dello scalo provocherebbe la perdita di duemila posti di lavoro.

Prossimo appuntamento lunedì 8 ottobre a Milano, quando Formigoni e Lunardi torneranno ad incontrarsi.

## Klm riduce le rotte e i dipendenti. Il traffico Usa è crollato del 30%

MILANO Drastico taglio delle rotte, riduzione di migliaia di posti di lavoro e richieste di aiuti allo Stato. Così le compagnie aeree di tutto il mondo cercano di reagire alla crisi che ha colpito il settore.

Negli Stati Uniti il traffico complessivo di United Airlines, Delta e Usairways è diminuito del 30% in settembre. Si sono già persi 44mila posti di lavoro e l'amministrazione Bush ha stanziato 15 miliardi di dollari per evitare la bancarotta delle compagnie aeree.

Altrettanta critica è la situazione in Europa. British Airways, la compagnia più esposta sulle rotte transatlantiche, a settembre ha registrato un calo del numero dei passeggeri dell'11,6%. E per il futuro annuncia una riduzione dell'organico di 7mila unità ed un drastico ridimensionamento dei collegamenti. Stesso scenario per l'olandese Klm, che ieri ha annunciato tagli per 2.500 posti e

riduzioni della capacità di trasporto del 15%. Oltre ad una richiesta ai dipendenti di ridursi lo stipendio in maniera «sostanziosa».

Più complessa, rispetto agli Stati Uniti, la partita degli aiuti di Stato. L'irlandese Ryanair e la spagnola Iberia (che ha già annunciato il taglio di 2mila posti di lavoro) hanno protestato presso la Commissione europea per gli aiuti concessi dai rispettivi governi a Swissair e Sabena. Ieri il rappresentante permanente svizzero presso l'Ue è stato convocato a Bruxelles per dare chiarimenti sul maxiprestito dato alla Swissair. «Non accetteremo - ha detto Giulles Gantelet, portavoce della Commissione europea responsabile dei trasporti - che l'intervento pubblico possa servire a sanare situazioni preesistenti. Ogni aiuto dovrà essere notificato a Bruxelles e non potrà essere erogato prima dell'autorizzazione».

bru.ca.

Ogni settimana con

# l'Unità

Motori

Lunedì

Salute

Venerdì

Arte

Domenica

Scienza & ambiente

Lunedì

Religioni

Giovedì

Libri

Sabato