

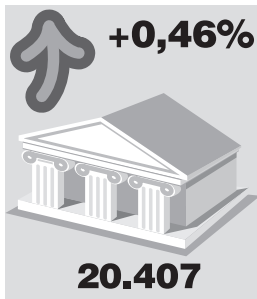
RISALE A DICEMBRE LA FIDUCIA DEI CONSUMATORI

MILANO È in risalita a dicembre la fiducia dei consumatori. L'indice grezzo, rileva l'Isae, è salito a 103 punti dai 101,8 di novembre, mentre quello destagionalizzato si porta a 105,2 da 104. Il miglioramento riguarda soprattutto giudizi e previsioni sulla situazione economica generale, ma la fiducia aumenta anche sul quadro corrente, grazie alla maggiore convenienza all'acquisto di beni durevoli. Segnali positivi anche sul fronte dei prezzi. Si attenua la sensazione di forti aumenti nel 2003, mentre per il 2004 i consumatori si attendono un costo della vita sostanzialmente stabile.

L'indice di fiducia grezzo relativo al solo quadro economico generale a dicembre è tornato a crescere dopo quattro mesi di flessione, portandosi a quota 88,9 da 86,6. Il recupero, sottolinea l'Isae, è da attribuire, in

particolare, al miglioramento delle prospettive del mercato del lavoro. Si sono ridotti infatti al 38% dal 45% coloro che si attendono un incremento 'forte' o 'moderato' della disoccupazione, mentre sale dal 38% al 44% la percentuale di chi non si aspetta variazioni ed è in leggera crescita (al 12% dall'11%) quella di chi prevede una flessione del numero dei disoccupati.

I giudizi migliorano anche sul fronte inflazionistico. La percentuale di chi ritiene i prezzi «molto» aumentati negli ultimi dodici mesi è scesa dal 49% al 46%, mentre quelli che li considerano «abbastanza» cresciuti sono il 44% del campione contro il 43% di novembre. Cresce anche al 5% (dal 4%) la percentuale di coloro i quali li ritengono «poco» aumentati o diminuiti.



petrolio



euro/dollaro



Africartoon

Il lato oscuro dell'Africa: la satira

In edicola con l'Unità a € 3,50 in più

economia e lavoro

Prendiamoci la vita

Dieci anni di passioni 1968-1978
Oggi in edicola con l'Unità a € 4,50 in più

Trasporto pubblico, spiraglio per il contratto

Le risorse per chiudere dall'accisa sulla benzina. Epifani: la firma o sarà il caos

Laura Matteucci

MILANO Sbloccata la vertenza per il contratto degli autotrovanvieri. Spinto dall'Anci (l'associazione dei Comuni) e dalle Regioni, costretto all'angolo da una situazione che a detta degli stessi sindacati rischiava di diventare esplosiva, il governo ha finalmente deciso di trovare il modo di finanziare perlomeno il rinnovo del contratto di lavoro dei 120mila autotrovanvieri, dopo due anni e passa di vertenza e nove scioperi. Non ci sono ancora i 650 milioni necessari per il rilancio dell'intero settore trasporti, come chiedono Asstra e Anav, le associazioni delle imprese, ma almeno la situazione dei lavoratori può rientrare nella normalità. Il che significa anche che non ci dovrebbero più essere scioperi dei mezzi pubblici.

Le risorse per il rinnovo del contratto arriveranno dall'accisa sulla benzina (intorno ai 0,005 euro al litro), che comunque non dovrebbe comportare aumenti del costo finale: sarebbero le imprese petrolifere, infatti, visto il vantaggioso cambio euro-dollaro, a non abbassare il costo della benzina, come potrebbero fare, e usare la stessa somma per il trasporto pubblico. Per gli utenti, insomma, qualcosa che si avvicina molto alla sterilizzazione dell'Iva sul carburante.

La soluzione, dopo i numerosi incontri degli ultimi giorni, è maturata nel corso di un'anomala colazione, ieri a Palazzo Chigi, tra Berlusconi, Fini, il sottosegretario al welfare Sacconi, i ministri Tremonti, Maroni, Buttiglione e Lunardi, il presidente della conferenza Stato-Regioni, Ghigo, ed il governatore

re della Regione Lazio, Storace.

Per i sindacati le risorse dovranno innanzitutto risolvere la questione del contratto. Ma le imprese datoriali non

sono d'accordo. Resta infatti aperta la questione più generale del risanamento del settore, un problema che ha impegnato il tavolo della trattativa fino a

tarda sera. «Se le risorse sono meno dei 650 milioni previsti - dice il segretario generale della Filt-Cgil, Fabrizio Solari - devono servire a riparare prima

di tutto due anni di ritardo sul riallineamento dell'inflazione». Negli ultimi due anni gli scioperi nel trasporto pubblico hanno reso alle aziende risparmi

per circa 110 milioni di euro.

È stata l'Anci, con il suo presidente Leonardo Domenici, a lanciare l'idea, già mesi fa, di un incremento

delle accise sulla benzina per finanziare il trasporto pubblico. Idea che il governo aveva sempre rifiutato. L'impasse si è sbloccata quando Comuni e Regioni hanno esercitato una pressione congiunta sul governo perché si facesse carico di un provvedimento ad hoc. Il governo infatti aveva cercato fino all'ultimo di rilanciare la palla alle Regioni.

Dopo due anni e passa, dunque, i lavoratori finalmente avranno il loro contratto. Un tempo interminabile persino per il presidente di Confindustria: «Bisogna fare rinnovi contrattuali in tempi fisiologici - dice infatti Antonio D'Amato - Confindustria ha rinnovato decine e decine di contratti senza conflittualità», nel rispetto dell'accordo di luglio '93.

«È troppo facile - commenta il leader della Cgil, Guglielmo Epifani - dire che è colpa del sindacato quando sono gli altri a non fare ciò che dovrebbero. Noi intendiamo rispettare le regole. Alla fine però l'equilibrio si rompe se a rispettare le regole è solo una parte». Ancora: «Nell'esasperazione il lavoratore è portato ad iniziative sempre più clamorose che possono determinare conseguenze, come l'interruzione di una strada o di un pubblico servizio». Come dire: o la firma del contratto, o sarà il caos.

Del resto, anche Regioni e Comuni avevano fatto la loro parte, arrivando a coprire il 35% del costo del servizio così come prescrive la legge. La stessa norma affida la rimanente copertura del 65% ai trasferimenti e a compartecipazioni che, invece, assommano oggi solo al 51%, con un differenziale di 14 punti. Quindi è il governo ad essere inadempiente.

Ma per il rilancio del settore i soldi non ci sono. Solari (Cgil): innanzitutto bisogna riparare due anni senza rinnovo



Un momento dello sciopero di lunedì dei dipendenti Alitalia

Fragaglia/Apl

Alitalia, un duello blocca l'azienda

Fini si schiera con Mengozzi mentre la Lega non molla il «suo» Bonomi

Bianca Di Giovanni

ROMA È arrivata 24 ore dopo l'attacco di Roberto Maroni la «difesa d'ufficio» dell'amministratore delegato Alitalia Francesco Mengozzi. Troppo tardi? Chissà. A pronunciarla, il vicepremier Gianfranco Fini. «Il piano non si cambia - ha detto - L'unica soluzione per il salvataggio di Alitalia è la fusione con Air France e Klm». Quando si dice «piano», in questo caso, si intende Mengozzi. Proprio quello che il ministro del Welfare vorrebbe almeno «ridimensionare», restringendo le sue deleghe in favore della presidenza. Così l'uscita di Fini rende esplicito un braccio di ferro che si consuma dentro l'azienda e si riflette nel governo (e viceversa). È il duello tra il presidente

della compagnia Giuseppe Bonomi e l'amministratore delegato: il primo appoggiato dalla Lega, il secondo ancora da Fini (ma non allo stesso modo dalla destra sociale), e non più in modo compatto dall'Udc e Fl. Insomma, la guerriglia dei dipendenti (il cui tam-tam risuona ormai da mesi) sta indebolendo la posizione del quasi plenipotenziario Mengozzi. In favore di Bonomi? Difficile dirlo. Le voci della Magliana prefigurano anche un'altra ipotesi: che lo scontro al vertice alla fine faccia precipitare tutti e due, secondo il principio (spesso seguito in questi casi) del «nessun vincitore tutti vincitori». In ogni caso la partita politica sarà virulenta almeno tanto quanto quella sindacale. Lo dimostrano le dichiarazioni di Francesco Storace, che annuncia l'intervento di Silvio Berlusconi, by-passando lo stesso Fini che finora ha

tenuto i rapporti tra Palazzo Chigi e Alitalia.

Tornando ai piani alti della Magliana, c'è da dire che tra Mengozzi e Bonomi è stato «odio» a prima vista. Il primo raffinato esperto finanziario, il secondo seppia padano. Il primo abituato a navigare nelle stanze del Palazzo con un passato in Rai e Ferrovie, il secondo «atterrato» a Fiumicino dalla milanese Sea. «Come mettere un garagista a capo della Fiat», commentò atterrito un esponente politico quando seppia della nomina del presidente. E il «lumbard» si è fatto sentire subito, esprimendo profondi dubbi proprio su quell'alleanza che Fini vede come unica strada. Il fatto è che per Bonomi l'abbraccio con i francesi sarebbe fatale per la «sua» Malpensa: per questo preferirebbe rallentare e magari uscire.

Il presidente gioca su due punti di forza. Primo:

ai francesi non ha creduto fino in fondo neanche il governo, visto che si è ricordato assai in ritardo di avviare contatti politici con Parigi. Lo stesso Mengozzi fu lasciato solo a gestire una trattativa impossibile, senza azioni da scambiare e senza direttive politiche. Del vuoto ha approfittato la Klm, che in un balzo ha superato gli italiani e oggi «marcia» verso Parigi in modo spedito. Secondo: anche il sindacato preferirebbe frenare piuttosto che buttarsi tra le braccia dei francesi in queste condizioni. Meglio rafforzarsi in patria (magari costituendo un polo del trasporto aereo con le piccole compagnie) e poi trattare da un punto di forza. «Ma perché non pensare anche a Lufthansa?», comincia a chiedersi qualche parlamentare. Insomma, la strada non è obbligata. E il piano va in frantumi.

i manager di Albertini

Fossa lascia la Sea, meno male

Oreste Pivetta

MILANO Giorgio Fossa, presidente e amministratore delegato di Sea (dal 1999 e dal gennaio 2000), ha rassegnato le dimissioni. A sostituirlo sarà chiamato probabilmente Giuseppe Bencini, ex manager Montedison, adesso vicepresidente della stessa società e presidente dell'azienda municipale dei servizi ambientali, l'Amsa, scelto proprio dal sindaco di Milano. Albertini si vantava d'aver scelto anche Fossa. Il quale aveva esordito annunciando la privatizzazione, che in quattro anni non s'è riusciti a fare e che era una delle grandi promesse del sindaco. Tra i due l'alleanza è stata di ferro. Adesso si rompe, con un bilancio sottotono: lo si tocca persino nelle sfilate poltroncine di Malpensa, il gran vanto lombardo e milanese, che non è mai riuscito a decollare.

Giorgio Fossa era soltanto un giovane imprenditore, nato a Gallarate nel 1954, messo a capo dell'azienda di famiglia, amministratore unico della Silvio Fossa spa, impresa di progettazione e produzione di cilindri oleodinamici, settanta dipendenti, quando si mise in testa di far carriera e cominciò a bruciare le tappe della politica: presidente dei piccoli industriali della provincia, vice presidente di qua, presidente di là, sempre tra i piccoli. Poi conobbe Romiti nei momenti d'oro e fece il salto tra i grandi: alla presidenza di Confindustria (tra il 1996 e il 2000). Non si ricorda molto di lui, se non il profilo basso, la taglia larga e la cautela: chiedeva me-

no tasse per gli industriali e questo lo fanno tutti, credeva nell'Europa e giunse a riconoscere che il governo dell'Ulivo aveva avuto il gran merito di sanare i conti pubblici. Quattro anni che non passeranno alla storia. Gli toccò anche il tormentone delle 35 ore (risolto alla svelta in Francia da Jospin, causa di una crisi di governo in Italia) e naturalmente disse che era contrario.

Ovviamente conosceva già bene Gabriele Albertini, metalmeccanico e piccolo industriale come lui, frequentatore di congressi e di trattative prima di diventare sindaco. Le amicizie contano, al momento buono. Passata Confindustria, Fossa cercò qualcosa

altrove per il futuro e lo trovò a Milano: due posti, non uno solo, presidente e amministratore delegato della Sea, la società (patrimonio in parte pubblico) per l'esercizio aeroportuale. Cosa grossa, Malpensa e Linate. Cominciò così la storia dell'hub internazionale, delle alleanze internazionali, della competizione con Roma, dell'infinito discutere se era meglio un hub al posto di due o viceversa eccetera, eccetera.

Non si può dire che Fossa sia stato fortunato: a un certo punto pensò perfino di cancellare quello sfigatissimo nome di Malpensa (proprio da Malpensata) e scrivere un bel «La Scala», tanto per darsi un tono attraverso

la lirica. L'idea rimase al palo, in compenso capitò di tutto.

Nel Natale del 2000 una nevicata di pochi centimetri paralizzò il neo-hub internazionale, migliaia di passeggeri rimasero a terra, fu un tracollo d'immagine. Fossa si giustificò

dando la colpa alle aziende che avevano appaltato la spalatura, ai vecchi dirigenti incapaci. Lui era in Svizzera: che cosa avrebbe dovuto fare? Pochi mesi dopo un operai, si chiamava Dario Comerio, morì fulminato sfiorando una spina da un display di pista. Di display se ne fulminavano dodici o tredici a notte, denunciavano i sindacati. Sempre colpa degli appalti.

Peggiorò per Fossa arrivò l'ottobre del 2001, a Linate. Per errate e insufficienti segnalazioni (il radar di terra che non funzionava) un aereo di linea si scontrò con un jet privato: centodiciotto morti. Naturalmente Fossa disse di non aver colpa di nulla, si difese gagliardamente e si stimò

AVVISO DI GARA A PROCEDURA APERTA
La Casa di Soggiorno "Elli Mozzetti" di Vizzola (TV) indice un pubblico incanto a procedura aperta con le modalità di cui all'art. 6 lett. a) e c) del criterio di cui all'art. 23 lett. b) del D.Lgs. 17/3/95 n. 157. L'appalto consiste nei Servizi di assistenza di base, infermieristica, pulizia, lavanderia e sostituzione per la Casa di Soggiorno "Elli Mozzetti" di Vizzola, per la durata di tre anni. L'offerta dovrà pervenire entro le ore 12.00 di martedì 27 gennaio 2004 agli Uffici Amministrativi dell'Ente, via San Francesco, 2 - 31028 Vizzola (TV), con le modalità indicate nel bando integrale. Per ulteriori informazioni e documentazione di gara tel. 0423/749688. Il Segretario-Direttore: Dr. Stefano Barazza