

ROMA Martedì si riunirà il consiglio d'amministrazione di Alitalia, in cui sarà presentato (forse) il nuovo piano industriale. Lo stesso giorno si riunirà (forse) l'ennesimo vertice (sempre decisivo) di governo sulla compagnia di bandiera. È una data, il 20 aprile, l'ultima «novità» sul precipizio Alitalia. Una data neanche tanto sicura. Per il resto, si è ancora alle esternazioni e alle bordate politiche. Naturalmente si accusa Bruxelles (tanto per confermare l'antieuropismo imperante) per la possibilità che bocci il decreto sul settore aereo. «È una cosa un po' strana che ci siano delle perplessità su un decreto che non c'è - dichiara irritato Rocco Buttiglione - C'è invece, forse, un eccesso di attenzione da parte di qualcuno nella Commissione verso l'Italia. Che aspettino. Quando avremo preso dei provvedimenti li valuteranno. Valutare provvedimenti che non sono stati presi dà l'impressione di un sospetto che non meritiamo». Ma a smentire la sensazione di Buttiglione è il suo collega Roberto Maroni. «Fa parte della trattativa che si fa normalmente prima di formalizzare una decisione sentire informalmente l'opinione di Bruxelles», dichiara il titolare del Welfare. Forse dovrebbe informarne

Martedì riunione «al buio» del Cda della compagnia di bandiera, mentre domani a Fiumicino si terrà l'assemblea dei lavoratori di terra

Alitalia, il governo diviso e senza progetti

quello delle Politiche comunitarie. In ogni caso è chiaro che Maroni ha scelto un altro capro espiatorio: Roberto Palea, il consigliere che ha presentato le dimissioni. «Dimissioni che non ho capito - afferma il ministro - si viene messi nel consiglio proprio per affrontare i problemi: questo è un segnale brutto, ma non cambia il nostro impegno nell'operazione di rilancio di Alitalia».

Quel che è certo è che domani i lavoratori di terra di Fiumicino si riuniranno in assemblea senza un progetto in mano, senza una prospettiva, senza una strada. Probabilmente all'appuntamento saranno presenti anche i tre segretari generali Guglielmo Epifani, Savino pezzotta e Luigi Angeletti. Il rischio dell'apertura di un conflitto è altissimo. «Spetta al governo decidere dopo che ha perso già troppo tempo - chiosa Epifani - È visibile che al suo interno ci siano in campo opinio-



Aerei sulla pista romana di Fiumicino

ni diverse. Il governo sa che troverà un sindacato disposto a ragionare su un piano di rilancio che comporti anche dei processi di razionalizzazione, ma troverà anche un sindacato che ostacolerà in tutti i modi qualsiasi tentativo diretto o indiretto di far fallire l'azienda, di fare strane operazioni societarie, di dividerla tra parte buona e cattiva».

Ma ieri sul fronte dell'esecutivo per la prima volta Maroni e Pietro Lunardi sembravano usare lo stesso vocabolario. Per i due ministri «è tutto molto complicato». Se ne sono accorti ora? Lunardi esclude la scissione della compagnia. Ma, attenzione, «per adesso». Maroni avverte che non ci sono «soluzioni semplici, che sarebbero semplicistiche». Di più. «Chi si aspettava un decreto salva-calcio resterà deluso». Ok, niente ricette-lampo. Ma qualcosa che possa assomigliare a uno straccio di decreto dopo due anni

di tira e molla forse qualcuno se lo aspetterebbe. Almeno se lo aspettano i 22mila dipendenti. Così aumenta l'impressione del fuggi-fuggi dal pantano Alitalia. Le ultime voci danno infatti anche la Lega come pronta a cedere il campo, con il presidente Giuseppe Bonomi in uscita verso la presidenza di Ferrovie.

Intanto anche dal Parlamento si levano voci di protesta per la latitanza del governo. «L'impotenza del governo è palese - dichiara Gabriella Pistone del Pdc - tanto da non riuscire a mettere in campo nessuna soluzione per la compagnia. La cosa allarma e preoccupa: in gioco purtroppo ci sono le condizioni di lavoro di migliaia e migliaia di persone. È ora che il parlamento venga messo al corrente della situazione: è un dovere istituzionale a cui il governo non può sottrarsi». Angelo Bonelli dei Verdi pensa invece che una strategia precisa sulla compagnia di bandiera (purtroppo) ci sia: «Quella di vendere Alitalia a basso prezzo. Probabilmente Maroni e la Lega hanno già pronto una compagnia "Alipadania" che nascerà dopo il funerale di Alitalia». Un piano probabile. Ma non della Lega: di Forza Italia.

b. di g.

Maroni: «Troppi soldi agli statali»

Al ministro del Welfare non piace l'ultimo accordo firmato da Fini

Bianca Di Giovanni

ROMA Nuovo affondo di Roberto Maroni sul vicepremier Gianfranco Fini. La «mitragliata» è in perfetto stile leghista: sugli stipendi degli statali il Carroccio vuole chiudere il rubinetto. «Chiediamo espressamente un incontro di maggioranza al premier, Silvio Berlusconi, sui rinnovi contrattuali del pubblico impiego l'ultimo dei quali è stato chiuso in modo troppo generoso», annuncia il titolare del Welfare senza lasciare troppi spazi a dubbi. Tradotto in «padano» significa: basta soldi a «Roma ladrona» (come se a nord non ci fossero dipendenti di scuole, ospedali e amministrazioni pubbliche). In politichese, invece, vuol dire: niente spazi di manovra al leader di An, che nel 2002 concluse per l'appunto quell'«accordo generoso». Altro che deleghe per l'economia, che Fini ancora aspetta.

E subito spunta il messaggio-slogan per le prossime elezioni. Un accordo «oneroso» come quello di febbraio 2002 infatti «non si concilierebbe, da una parte, con il trattamento che hanno avuto i lavoratori del settore privato nel rinnovo dei contratti - sostiene Maroni - e con la proposta sacrosanta di Berlusconi di ridurre la pressione fiscale». Lo scambio è il seguente: meno stipendio (per i pubblici), meno tasse (per tutti, compresi i ricchissimi). A naso non sembra tanto conveniente per i ceti medi. E non solo. A pagare sembra essere una categoria precisa: chissà prepara alla netta opposizione del sindacato. Stessi toni espliciti (e ultimativi) da parte di Savino Pezzotta. «Bisogna smetterla di fare trattative sui giornali. Se qualche ministro ha qualche novità da dire, convochi un tavolo perché è lì che ci si confronta - dichiara il leader Cisl - Noi abbiamo fatto i contratti l'altra volta rispettando i parametri del 23 luglio. Voglia-



Il vicepresidente del Consiglio Gianfranco Fini e il ministro del Welfare Roberto Maroni

Foto Plinio Lepri/Agf

accordo in Comune

Empoli: più diritti per i co.co.co.

Francesco Sangermano

EMPOLI (FI) Trenta giorni di ferie, sei mesi di maternità e il permesso di assentarsi temporaneamente per l'allattamento. Quasi come in un contratto vero. Quasi, appunto. Perché delle suddette tutele potranno usufruire gli undici lavoratori con contratto di collaborazione coordinata e continuativa (i cosiddetti co.co.co.) attualmente assunti presso il Comune di Empoli. Quello siglato tra l'amministrazione e Cgil, Cisl, Uil, è un accordo quadro che va a rafforzare la posizione di quei lavoratori che, invece, di tutele e diritti non ne hanno riconosciuto alcuno. Un accordo che i sindacati giudicano «qualitativamente avanzato» e che va a costituire una novità pressoché assoluta non solo a livello toscano ma in ambito nazionale.

I punti qualificanti dell'intesa sono plurimi: si va dal riconoscimento di un periodo di ferie di 30 giorni all'anno, all'accesso al servizio mensa alle stesse condizioni di tutti i dipendenti effettivi. E ancora dal mantenimento dell'incarico in caso di malattia fino a 60 giorni e per 6 mesi in caso di maternità (e astensione anticipata dal lavoro nel caso di maternità a rischio) alla possibilità, per le mamme lavoratrici, di assentarsi temporaneamente dal lavoro nel periodo dell'allattamento. Non solo: i co.co.co. avranno anche la possibilità di vedere estesi i propri diritti sindacali attraverso un rappresentante nella Rsu ogni 10 addetti nonché il riconoscimento, previa modifica del regolamento comunale, quale titolo di merito preferenziale nelle selezioni pubbliche per assunzioni a tempo determinato e indeterminato. E, ancora, la previsione di meccanismi che consentano l'estensione di questi diritti anche alle aziende di servizi che lavorano o lavoreranno per conto del Comune di Empoli. Si ristabilirà così una maggiore omogeneità tra i contratti attualmente in corso (a fronte degli 11 co.co.co. ci sono 253 dipendenti a tempo indeterminato) e stabilirà la base per quelli che saranno sottoscritti d'ora in avanti. «È un passo importante - dice il sindaco di Empoli Vittorio Bugli - per l'estensione dei diritti a tutti coloro che lavorano per l'ente. E stiamo già lavorando per estendere questo accordo anche agli altri dieci Comuni del circondario dell'empolese Valdelsa».

mo fare i contratti partendo dalla nostra piattaforma, perché è lì che bisogna trovare un tavolo e discutere. non vedo altre strade». «Abbiamo ottenuto aumenti salariali assolutamente in linea con quelle che erano all'epoca le regole - aggiunge Luigi Angeletti (Uil) - l'inflazione programmata e i recuperi». Stavolta anche l'Ugl alza la voce. «I patti sottoscritti vanno rispettati - fa sapere il sindacato vicino ad An - Quanto previsto in Finanziaria dal governo non copre infatti neanche il differenziale tra il tasso di inflazione programmata e quello che realmente si è registrato. Ciò mette in discussione lo stesso protocollo del '93 sulla politica dei redditi».

Il contenzioso aperto, su cui Maroni spara cannonate, riguarda proprio la somma prevista in Finanziaria (circa 2,3 miliardi di euro) che non copre neanche la metà di quanto servirebbe al rinnovo del biennio 2004-2005. Senza contare che i circa 3,6 miliardi «promessi» da Fini all'inizio del 2002 per coprire l'effetto inflazione e il differenziale tra programmata e reale nel biennio appena chiuso in molti casi non si sono ancora visti. O sono rimasti scritti sulla carta, o sono arrivati in ritardo rispetto al dovuto. Questa è la «generosità» di cui parla il titolare del Welfare? E che dire del contratto della sanità, fermo a due anni fa per un contenzioso sollevato dalla Corte dei Conti sulla effettiva copertura?

Ma è chiaro che Maroni in questo caso non pensa tanto al tavolo sindacale, o alle regole di contrattazione. Pensa alle urne, agli annunci da talk-show, al braccio di ferro con il leader di An. «Il momento è particolare. Qui non si tratta semplicemente - spiega il ministro - di rinnovare i contratti ma di farlo proprio mentre il governo ha deciso di effettuare una rilevante riduzione della pressione fiscale. Riduzione che obbliga a trovare le necessarie risorse e a decidere chi ne deve beneficiare, in che modo effettuare il taglio della spesa pubblica». Chiaro? Sul fronte di An ha replicato subito Adolfo Urso, appellandosi alla collegialità. E Fini? Pare preferisca l'understatement ai toni ringhiosi. Almeno fino alle elezioni. Poi i conti si faranno tutti. Senza sconti per nessuno. Soprattutto per la Lega.

FINCANTIERI

Consegnata nuova nave passeggeri

È stata consegnata allo stabilimento Fincantieri di Venezia - Marghera la nave passeggeri «Westerdam», commissionata dalla società armatrice Holland America Line del gruppo Carnival Corporation & plc, primo operatore al mondo nel mercato delle crociere. «Westerdam» è la terza di quattro unità che Fincantieri sta realizzando per Holland America Line.

SAIPEM-ENI

Due gasdotti nel Golfo

Saipem, società del gruppo Eni, si è aggiudicata un contratto da 115 milioni di dollari dalla società degli Emirati Arabi Dolphin Energy. Entro il 2006 verranno realizzati due gasdotti, nell'ambito di un progetto da 3,5 miliardi di dollari per la creazione di un network di trasporto del gas naturale nel Golfo. La Dolphin Energy è controllata, con il 51%, dal governo di Abu Dhabi mentre la francese Total e la statunitense Occidental Petroleum ne detengono il 24,5%.

I SINDACATI

Assitech: dipendenti dimenticati

Cgil, Cisl e Uil sollecitano le istituzioni per la ricollocazione dei 20 dipendenti della Assitech dell'Aquila, in cassa integrazione straordinaria da 6 mesi (l'azienda operava nel campo della manutenzione delle attrezzature elettromedicali, ha cessato l'attività a novembre 2003). Ad oggi i lavoratori non hanno ancora percepito l'indennità di cassa.

TRASPORTI

Trenitalia entra al 50% nella società Hannibal

Hannibal è il nuovo operatore di trasporto multimodale che collegherà i porti italiani con l'Europa centrale. Nasce da un accordo di partnership tra Trenitalia-Divisione Cargo (Gruppo Fs) e Sogemar, controllata di Contship Italia, per il trasporto combinato di container marittimi dai principali porti italiani al centro dell'Europa, principalmente il sud della Germania, la Svizzera e l'Austria. Con questo accordo Trenitalia entra al 50% nella società Hannibal già operativa da gennaio.

Un convegno economico-patriottico di An. Adolfo Urso: «La ricchezza del nostro popolo è l'apertura al mondo, a cominciare dall'Impero romano»

Per il «Made in Italy» un ritorno sui colli fatali

DALL'INVIATO

Michele Sartori

PADOVA Convegno economico-patriottico di An: «Love Made in Italy». Gianfranco Fini arriva in Bmw: «Se la Fiat è in crisi, la ragione è la scarsa se non inesistente qualità dei suoi prodotti», spiega. Sotto il solito trench bianco da tenente Sheridan esibisce un austero gessato italiano - grigio scuro, righe bianche - con camicia biancoabbagliante ed una cravatta scura con tante goccioline rosse. Detta: «Vestire italiano ti dà uno scatto di qualità in tutto il mondo». Sul palco, i suoi colleghi indossano cupe grisaglie, ravvivate però da cravatte rosse - Alberto Giorgetti, Raffaele Za-

non - o rosso nere: Adolfo Urso. Questo è il convegno preparato e voluto dal viceministro Adolfo Urso: il più lampante esempio di «made in Italy», a sentir Fini: «Adolfo è una delle più belle sorprese che il governo italiano ha fatto al mondo». Tutti gli invitati lo lodano. Massimo Calero, presidente degli industriali vicentini, invita Fini: «Uomini come Urso ce n'è pochi, dovreste cercare di clonarlo». Beniamino Quinteri, presidente dell'Ice, si preoccupa: «Facciamoli sottovoce, questi complimenti. Se i cinesi se ne accorgono, ci copiano anche Urso». Adolfo, dunque: intende presentare agli imprenditori - e ce ne sono tanti, presenti - ciò che definisce «una rivolu-

zione copernicana»: «Abbiamo proposto che l'Europa obblighi una stampigliatura del marchio del paese d'origine su ogni prodotto importato». I partners sembrano sentirsi poco: producono tutti altrove. L'Italia è l'unica a conservare

una consistente industria locale, quindi l'unica prontissima al marchio «Made in Italy». Che sarebbe poi anche un modo per proteggersi da contraffazioni e concorrenze ambigue. Conclude Urso: «Noi non possediamo materie prime se

non il nostro ingegno. La ricchezza del nostro popolo ha sempre coinciso con l'aprirsi al mondo: dall'impero romano al rinascimento».

Ah, sì. Italia è bello, non ci piove. «Smettiamola con la retorica europeista, puntiamo sull'identità nazionale», si commuove il vecchio Antonio Gozzi, padrone delle acciaierie Duferco: «Noi, per esempio, abbiamo acquisito gli impianti di Marcinelle, in Belgio, dove metà degli operai è di origine italiana. Non si può neanche immaginare l'importanza per loro, considerati per secoli carne da cannone, di avere un padrone italiano». Applausi. E Nerio Alessandri, presidente Technogym: «Il made in Italy più conosciuto è la nostra qualità della

vita. Questo dobbiamo vendere, l'Italian Life Style: la Cina non potrà mai comprarcelo». E Vittorio Missiroli: «È vero, tutti ci dicono ma come vivete bene, ma come mangiate bene, ma come vestite bene...».

C'è un problemino. Cos'è il «made in Italy» a termini di legge? Le magliette di Benetton filate all'est? Le scarpe Geox prodotte in Romania? Il dilagante abbigliamento alla brasiliana? Le Nappi norvegesi pensate in Valle d'Aosta? Si delineano tre scuole di pensiero. Quella rigorista: «Made in Italy vuol dire fabbricato, prodotto da manodopera stabilita in Italia. Non vuol dire semplicemente pensato, ideato, styled in Italia», si incaponisce Rossano Soldini, pre-

sidente nazionale dei calzaturieri; e addio Geox. Quella pragmatica: «L'importante è che in Italia restino creatività, progettualità, distribuzione», spiegano Vittorio Merloni e Gaetano Marzotto; e riccio le Geox. Quella incazzata di brutto: «Prima di tutto ci vuole una legislazione interna, perché anche in Italia abbiamo chi ci copia, non solo in Cina. L'Italia è il terzo paese copiatore al mondo», sbuffa ruvido Roberto Snaidero, il mobiliere. Fini conclude mediando: «Potremmo pensare ad un marchio «Made in Italy»?». Continua a Roma: dove si aprirà un tavolo di confronto su «Le 4 A dell'eccellenza italiana: Agroalimentare, Abbigliamento, Arredo, Automazione» (più la quinta: Adolfo).

www.irpiniatipico.com

COMPRA VINI
ON LINE

Lioni (Av) Italia
e-mail: dal1971bar@tiscali.it

www.parcopicentini.it

www.fianodiavellino.com

www.irpinivini.it