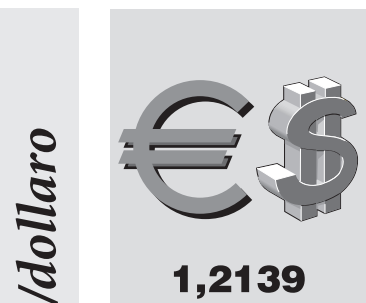
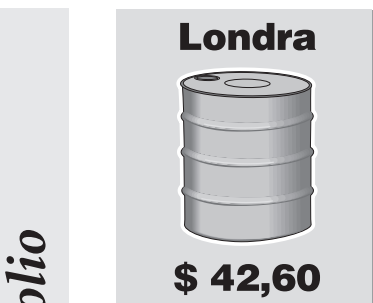
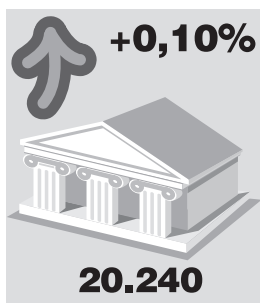


EUROSTAT: IL SALARIO MINIMO IN EUROPA



BRUXELLES Lo scorso gennaio il salario minimo in 18 dei 25 stati membri dell'Unione europea - non sono disponibili i dati dell'Italia - variava tra i 1.403 euro mensili del Lussemburgo e i 121 euro della Lettonia. I dati sono stati forniti da Eurostat. Per fare un raffronto con quanto avviene oltreoceano, negli Stati Uniti, nello stesso periodo, il salario minimo medio era di 724 euro.

Nei Paesi dell'Unione europea la cifra è superiore ai mille euro mensili in Irlanda, Regno Unito, Francia, Belgio e Olanda. Oltre, ovviamente, al Lussemburgo. È invece compresa tra i 605 e i 471 euro in Grecia, Spagna, Portogallo, Malta e Slovenia. Ancora più basso - tra i 207 e i 121 euro - in Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Estonia, Slovacchia, Lituania e Lettonia.

Le differenze tra i diversi Stati membri si riducono però se si calcola il salario minimo in base alla «parità del potere d'acquisto» per le spese delle famiglie. In questo caso la «forchetta» varia tra i 1.237 euro del Lussemburgo e i 281 euro della Lettonia.

La percentuale di lavoratori dipendenti a tempo pieno che guadagnano il salario minimo varia da stato a stato. Nel 2002 la percentuale oscillava tra lo 0,8 e il 4 per cento in Spagna, Regno Unito, Repubblica Ceca, Irlanda, Olanda, Malta, Polonia e Portogallo. Questa saliva all'8,9 per cento in Romania, 11,4 in Ungheria, 14 in Francia, 15,1 in Lussemburgo e 15,4 per cento in Lettonia. Era invece dell'1,5 per cento negli Stati Uniti. Per Francia, Spagna e Lussemburgo Eurostat ha incluso anche i lavoratori part-time.

mibtel

petrolio

euro/dollaro

Giorni di Storia
Sciopero!
dal 27 agosto
in edicola il libro
con l'Unità a € 4,00 in più

Sacco e Vanzetti
canzoni d'amore
e di libertà
in edicola il vhs
con l'Unità a € 7,50 in più

economia e lavoro

Per Alitalia lo spettro del commissario

L'azienda e il governo: o i sindacati accettano i tagli o c'è la liquidazione

Felicia Masocco

ROMA Il giro di vite sui costi del personale Alitalia è iniziato, il contratto degli assistenti di volo va totalmente rivisto: meno ferie e riposi aggiuntivi (anche quelli mensili per le hostess), una diversa struttura della retribuzione, meno personale a bordo. E per fronteggiare su alcune tratte l'aggressività delle compagnie a basso costo, Alitalia si dice pronta ad sposare il modello *low cost*. Per evitare il commissariamento dell'avioleone i sindacati dovranno accettare i tagli, i sacrifici e gli esuberanti che verranno proposti, lasciare significa portare la compagnia alla liquidazione e 22mila persone in mezzo alla strada. Prendere o lasciare, margini di contrattazione non ce ne sono, o si trova un accordo entro il 15 settembre o si chiude bottega. La strada è segnata, il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi l'ha detto chiaro e tondo ieri che «la palla è ai sindacati». «Il governo ha fatto il massimo», «ognuno si deve prendere le proprie responsabilità», ha aggiunto, tralasciando il fatto che la definizione dei «requisiti di sistema» per i sindacati necessaria a salvare la compagnia, è rimasta lettera morta. Ora i conti sono quelli che sono, Giancarlo Cimoli non li ha taciuti, va da sé che molti punti dell'accordo «non saranno negoziabili».

È stata una giornata shock per il titolo che in Piazza Affari ha chiuso con un calo del 5,15% dopo che in mattinata era arrivato a perdere quasi il 7%. La Borsa ha reagito immediatamente alle cifre diffuse il giorno prima dal presidente e amministratore delegato di Alitalia, dati pessimi, una situazione gravissima quella tracciata da Cimoli, a fine agosto i ricavi saranno inferiori di 17 milioni di eu-

ro rispetto alle previsioni, gli obiettivi di budget sono stati mancati. In poche ore in Piazza Affari è stato scambiato l'1,12% del capitale sociale, oltre 43 milioni di pezzi Alitalia sono passati di mano, otto volte la media giornaliera del mese, un controvalore pari a 8,65 milioni di euro.

La Borsa non scommette sulla sopravvivenza della compagnia e il tracollo sui mercati arriva il giorno in cui al quartier generale della Magliana i sindacati e l'azienda hanno cominciato ad affrontare il nodo dei contratti. Quello degli assistenti di volo e dei piloti va integralmente riscritto: questa la richiesta dell'azienda. Vanno ridotte le ferie, i riposi, alcune voci della retribuzione legate all'indennità di volo, interventi sui fondi di previdenza, la riduzione del personale di cabina da quattro a tre o a due membri, a seconda della lunghezza del volo. Vanno aumentati i limiti di volo e di servizio. «Fare questo significa mandare a casa 700-800 persone», è il commento di Patrizio Corbi della segreteria nazionale della Filt-Cgil. Tra hostess e steward attualmente l'organico è di 4.500; tra gli 800 e i 1000 i lavoratori a tempo determinato. Tra le proposte, anche



LE CIFRE DELLA COMPAGNIA

Fatturato	5 miliardi di euro
Aeromobili	180
Dipendenti	22.000
Voli giornalieri	oltre 8.000
Passeggeri all'anno	22 milioni
Destinazioni	512
Paesi	114

Lo spazio della nostra compagnia di bandiera all'aeroporto di Napoli

quella di licenziare chi, nell'arco di 36 mesi, sta in malattia per due anni anche in modo non continuativo così come previsto dall'attuale contratto. Dai nuovi assetti dipende molto, nel piano industriale di Alitalia la previsione dei risparmi sul costo del lavoro è di 310 milioni di euro entro il 2008 e il grosso, 230 milioni, dovrà essere reperito intervenendo sui costi del personale.

La riunione con i sindacati è iniziata nel tardo pomeriggio, mentre voci all'insegna di un pragmatico pessimismo si levavano da più di una parte. Per l'amministratore delegato di Banca Intesa, Corrado Passera «Alitalia negli ultimi anni si è impegnata molto per fallire, oggi ha l'ultima occasione per uscire dalla crisi», per farcela deve fare «quello che hanno fatto altre compagnie». Tagliare, ristrutturare, «ammazzare la bandiera degli sprechi», ha sintetizzato il senatore Ds Franco De Benedetti.

Grazie agli accordi siglati prima dell'estate, il 2004 si chiuderà con 30 milioni di risparmi. Altri verranno dal recupero di produttività e dagli esuberanti che saranno dichiarati, eccedenze che i sindacati non vogliono vengano tradotte in licenziamenti. L'offerta messa sul piatto da Alitalia non raccoglie entusiasmo tra i sindacati che lamentano ancora la «mancanza di progetto complessivo». «L'azienda non sta presentando un contratto», afferma Mauro Rossi, della Filt-Cgil, sottolineando che «il quadro è molto negativo». «Al sindacato non manca la consapevolezza della crisi - spiega - ma non si possono distruggere normative serie senza sapere cosa succederà dopo». Per la Uil sono «proposte pesanti», che mettono mano al costo del lavoro, organico e limiti di impiego. Il 30 agosto il prossimo incontro.

Toyota investe 17,8 milioni nello stabilimento francese

MILANO Il costruttore giapponese di automobili Toyota ha annunciato ieri un investimento di 17,8 milioni di euro in nuove attrezzature e macchinari per il suo sito industriale di Onnaing, nel dipartimento del Nord, vicino a Valenciennes, in Francia, dove vengono prodotti in particolare i modelli Yaris destinate al mercato europeo. L'investimento, dicono al quartier generale della casa giapponese, permetterà 30 assunzioni nei rami produzione e manutenzione, portando così a circa 3.300 il numero di salariati della fabbrica di Onnaing. La Toyota Motor Manufacturing France produce oltre 920 Yaris al giorno: nel 2003 in Europa ne sono state vendute 216.000, delle quali 184.000 fabbricate a Onnaing.

«La Molisana», rinviata la ripresa della produzione

MILANO Il pastificio «La Molisana» riprenderà la produzione agli inizi di settembre, con una decina di giorni di ritardo rispetto a quanto annunciato nei giorni scorsi dal gruppo campano che gestirà, con un contratto di affitto, il pastificio, dichiarato fallito. «Stiamo procedendo a porre in essere - dichiarano, giustificandosi, i responsabili dell'azienda - tutti quegli adempimenti necessari al passaggio di consegne. Bisogna considerare che agosto è un mese un po' particolare e, inoltre che il pastificio è rimasto chiuso per circa cinque mesi. È necessario quindi fare anche degli interventi per la manutenzione». Quanto alle assunzioni la nuova gestione dichiara che per completare i lavori di manutenzione sono stati già assunti una decina di operai, già dipendenti del pastificio. Gli altri dovrebbero venire riassunti entro i 18 mesi della cassa integrazione.

Il presidente della Piaggio assicura che non ci saranno licenziamenti con l'acquisizione di Aprilia. Possibile un anticipo della quotazione in Borsa del gruppo di Pontedera

Colaninno: ai metalmeccanici un contratto veloce e senza tensioni

DALL'INVIATO **Michele Sartori**

ROMA «C'era una volta una azienda italiana che fabbricava sogni, e viveva un momento difficile. Vennero alcuni uomini, che credevano in quell'azienda, e volevano portarla in un mondo migliore...». Roberto Colaninno si presenta in versione Andersen padano. Ad una platea di giovani di Cl sta spiegando come, in pochi mesi, ha «salvato» Piaggio: «È una storia a lieto fine. E adesso quegli uomini sono andati da altri uomini, per portare sollievo...». Il salvataggio-bis: l'Aprilia. Ah, questa pattuglia di cavalieri erranti della finanza.

È parole di speranza Colaninno le pronuncia anche guardando alla prossima stagione contrattuale. Metalmeccanici compresi. Da loro, alla Piaggio, dopo un approfondito confronto, hanno chiuso l'integrativo con soddisfazione di tutti. Ed ora dice che sulla base di quell'esperienza si possono «concludere anche i contratti dei metalmeccanici». «Perché non c'è nessun interesse a uno scontro tra industria, società e maestranze».

Intanto la storia dell'Aprilia è appena iniziata. Che ci sia il lieto fine tutti lo spera-

no, pochi lo sanno. A cominciare dai lavoratori, dai sindacati. Loro, si sa, facevano il tifo per Ducati. Toh, combinazione. Al dibattito del meeting di Rimini, a fianco di Colaninno, c'è Claudio Domenicali, ad di Ducati corse. La corsa per Aprilia l'ha persa, e non se l'è ancora messa via: «Faccio i migliori auguri. Però noi avevamo fatto un'offerta ragionevole. L'unica che ritenevamo ragionevole». Vuol dire che l'offerta di Piaggio è irragionevole? «Vuol dire che credevamo non ragionevole un'offerta diversa». Fiabe e tormentoni linguistici.

Nel concreto? Ducati sembra sperare ancora nell'acquisizione di Guzzi: a questo punto comprandola da Piaggio anziché da Aprilia. «C'è una buona sinergia tra i marchi», ripete Domenicali. Avete già contattato Piaggio? «Mi è difficile rispondere. Siamo in bilico». Quanto avete offerto? Trenta milioni? Quaranta? Sorride, non risponde. Cento, quanti ne aveva pagati Beggio a suo tempo? «Cento sono decisamente troppi». Colaninno, il potenziale venditore, nega volontà di spezzatini. A essere pignoli, non con la stessa decisione che riserverà ad altre prospettive. «Noi vediamo l'acquisizione di Aprilia come un'operazione industriale, che include la



Roberto Colaninno ieri al Meeting di Rimini

Guzzi. Il nostro piano industriale, presentato a banche ed azionisti, include la Guzzi. Non c'è una volontà strategica a priori di cedere la Guzzi».

Già, il piano industriale. Che prevede? «È prematuro parlarne con voi. Posso anticipare che non prevede la chiusura di alcun sito di Aprilia, né di Guzzi, né riduzioni di personale». I sindacati temono molto gli effetti di una sovrapposizione di modelli tra

ordinario interesse la collaborazione Piaggio-Aprilia nella produzione di motori. Piaggio potrebbe arrivare a farne 450-500mila all'anno. Potrebbe nascere una unità indipendente di progettazione e fabbricazione di motori».

Siamo di nuovo davanti alla platea. Colaninno racconta cosa farà con gli uomini Aprilia: «Continueremo cogliendo il meglio delle esperienze. Dobbiamo metterli assieme, darli tranquillità, dargli ordine, dargli obiettivi, e farli partecipare alla continua azione della loro storia».

Quando prendi in mano un'azienda in crisi, ti trovi sempre preso tra esigenze contrapposte. Da una parte c'è la spinta integralista: gli obiettivi da raggiungere, i tagli, i licenziamenti, i sacrifici... Dall'altra ti devi misurare con la drammaticità di queste scelte. Il grande obiettivo è minimizzarle. È fare squadra, incoraggiare, motivare, ridare una dignità che nelle crisi si affievolisce. Questo è successo in Piaggio, questo succederà in Aprilia. Non vorrà dire che ci saranno anche tagli? «No, non prevediamo licenziamenti. Quando parlo di sacrifici, intendo lavorare più intensamente dal punto di vista qualitativo. Intendo sacrifici culturali: cambiare una

organizzazione non è così facile».

Ovvio che il principe azzurro pronto a baciare l'Aprilia sul frontalino sia ottimista. Soprattutto per le dimensioni che - finiti entro ottobre i passaggi necessari - assumerà il gruppo. Anzi, Colaninno già accelera: potrebbe quotarsi in Borsa anche un anno prima del 2007 annunciato. «Piaggio sta andando inaspettatamente bene. I mercati rispondono, i debiti sono scesi e continuano a scende-

re, gli utili sono in crescita e continuano a crescere, già da maggio l'utile netto post tasse è positivo. Bisognerà vedere come inciderà Aprilia sul consolidato. Comunque cerchiamo risultati nel minor tempo possibile». L'incontro finisce. Se qualcosa vuol dire, i giornalisti accerchiano Colaninno ignorando Domenicali, i ragazzi a caccia di autografi accerchiano Domenicali ignorando Colaninno.

COMUNE DI EMPOLI
TEL. N. 0571 - 757.999 - FAX N. 0571 - 980.033

Si avverte che, ai sensi dell'art. 20 della legge 19.03.90, n° 55 "Legge Antimafia", è stato affidato, in data 30.06.2004, a seguito di PUBBLICO INCANTO, l'appalto dei lavori di eliminazione delle barriere architettoniche nel capoluogo III° e IV° lotto, per l'importo a base di gara di € 1.623.314,98, di cui € 1.534.520,69 per importo lavori e € 88.794,29 per importo oneri della sicurezza.

DITTE PARTECIPANTI: N. 40.

DITTA E IMPORTO DI AGGIUDICAZIONE: Ditta CAV. POZZOLINI LORENZO S.R.L. di Empoli. € 1.404.767,09, comprensivo degli oneri della sicurezza.

Il testo integrale è pubblicato presso l'Albo Pretorio del Comune ed è inserito sul sito Internet "www.comune.empoli.fi.it".

Empoli, li 4 agosto 2004

IL DIRIGENTE AMMINISTRATIVO
Dott. Salvatore Marchini