

# La P rotesta

Strip-tease velato per chiedere un posto di lavoro a tempo determinato. È la provocazione delle ex centraliste precarie dell'ospedale di Legnano, licenziate dal decreto Brunetta che vieta al pubblico impiego di prolungare il lavoro a chi ha svolto tre degli ultimi cinque anni da atipico



## PER I VEICOLI COMMERCIALI FRENATA DEL 5 PER CENTO

Continua la frenata del mercato dei veicoli commerciali, fino a 3,5 tonnellate di peso. A luglio, con 19.352 unità, si registra una flessione del 5,8% rispetto alle 20.540 unità dello stesso periodo 2007 e ad agosto del 21,4%. Le consegne per i marchi italiani, sempre ad agosto, sono scese del 17,4%, mentre per quelli esteri del 25,4%. La previsione complessiva per il 2008 è per un calo totale delle consegne intorno a 5%.

## L'AUTORITÀ PER L'ENERGIA AUMENTA I CONTROLLI SUL GAS

Più controlli sulla qualità e la sicurezza del gas naturale fornito ai consumatori. L'Autorità per l'energia ha deciso di incrementare del 20% il numero delle verifiche rispetto agli anni precedenti, per il periodo primo ottobre 2008-30 settembre 2009. Controlli a campione dal primo ottobre effettuati in collaborazione con la «Stazione Sperimentale per i Combustibili» e il comando Unità speciali della Guardia di Finanza.

# Nella nuova Alitalia novemila rischiano il posto

## Battaglia aperta sugli esuberanti. Intanto rispunta l'ipotesi di Air France come compratore

di Roberto Rossi / Roma

**A SPASSO** Per il commissario straordinario Augusto Fantozzi, la nuova Alitalia decollerà il prossimo primo novembre. E lo farà, per ora, senza novemila lavoratori. La cui sorte, come ha detto il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi, sarà tema di discussione

con i sindacati il prossimo lunedì. La nuova società, come ha spiegato il suo futuro amministratore delegato Rocco Sabelli, si dedicherà solo ai passeggeri. Niente più trasporto merci, niente cargo. Quest'attività, assieme alla manutenzione pesante e le attività della zona grigia, cioè call center, information technology e amministrazione, resta in mano al commissario straordinario. In tutto 2.750 lavoratori, che per ora sono «esternalizzati», e la cui sorte è nelle mani di Fantozzi che ieri ha dichiarato ufficialmente l'insolvenza della vecchia società. Possibile, dunque che la previsione ottimistica di Sacconi, che giovedì aveva annunciato solo 3.250 esuberanti, sia da rivedere. Al rialzo. Tanto che Avia, il sindacato degli assistenti di volo, minaccia una rottura. Anche perché sarà difficile trovare un posto di lavoro per tutti. La manutenzione pesante, ad esempio, che fine farà? Se lo sono chiesto anche i lavoratori dell'Atitech di Napoli che ieri hanno bloccato l'aeroporto di Capodichino. Per loro Sacconi ha promesso una soluzione. Che, per il ministro, potrebbe essere Finmeccanica, anche se la società statale, quotata in Borsa, più volte ha espresso la sua contrarietà. In definitiva, al momento seimila lavoratori sono a spasso. Se poi a questi si aggiungono i 3mila precari, che non fanno statistica ma che comunque mangiano anche loro, la cifra raggiunge le novemila unità. Il doppio di quanto previsto dal piano Air France.

L'elevato numero di esuberanti permetterà alla Compagnia aerea italiana, società guidata da Roberto Colaninno e pronta a rilevare la parte buona di Alitalia, di «impostare una strategia di breve periodo» come ci spiega una fonte qualificata. Anche perché molti nodi strutturali nel piano di Intesa fatto proprio da Colaninno non vengono affrontati. Ad esempio Malpensa. Secondo Sabelli, nell'aeroporto varesino resteranno 14 voli intercontinentali. Ma erano proprio i voli intercontinentali il tallone d'Achille della vecchia compagnia. Non si capisce perché se quattro mesi fa un passeggero

L'OCCUPAZIONE NELLA NUOVA ALITALIA		
<b>14.250</b>	i lavoratori che verranno riassorbiti nella nuova Alitalia. Attualmente i dipendenti della Compagnia più quelli di AirOne sono 17.500	
<b>3.250</b>	i lavoratori in esubero che saranno ricollocati. Il governo non ha indicato dove, ma in ogni caso, la ricollocazione avverrà presso società private	
<b>2.750</b>	il numero dei dipendenti che usciranno dal perimetro dell'Alitalia. Le attività nelle quali sono impegnati, verranno affidate in outsourcing	
CHI ESCE DA ALITALIA		
<b>700</b>	lavoratori addetti ai call center	
<b>1.600</b>	lavoratori addetti alla manutenzione pesante cioè il controllo periodico degli aerei a partire dai motori e dalla struttura dei velivoli	
<b>450</b>	addetti al settore Cargo, ovvero il trasporto delle merci sugli aerei. Questo settore, come prevede il piano messo appunto dalla Cai, sarà dismesso	

lombardo sceglieva di partire da un aeroporto minore (Brescia, Bergamo o Verona), e fare scalo in un hub europeo per raggiungere la propria destinazione, oggi

dovrebbe cambiare idea e farsi quattro, cinque, ore di auto per raggiungere Malpensa. Anche su Linate ci sarà da discutere. «Se a Linate dovesse rimanere il solo col-



Un tecnico Alitalia. Foto Ansa

Tutto questo, secondo la fonte qualificata, «porta a pensare che la strategia della cordata sia quella di rivendere le partecipazioni tra tre anni a qualche partner estero, tanto un modo per aggirare le clausole di lock up si trova sempre». A chi? «Air France». Che secondo la stampa d'oltralpe, preferirebbe avere la maggioranza, ma è possibile che entrerà con una quota vicina al 20%. «Ma basta anche il 10 o il 12% - va avanti la fonte - Sarebbe un segnale rassicurante per i soci italiani». Un segnale di disponibilità. Ieri il quotidiano La Tribune ha parlato di un accordo segreto con Intesa Sanpaolo per la cessione del gruppo nel 2013. La notizia è stata smentita. Ma il dubbio rimane visto che Air France non entrerà in Alitalia per scopi benefici. Alla fine, dunque, il piano Intesa potrebbe far rientrare Parigi dalla porta. Con una differenza rispetto a marzo: «che Air France - conclude la fonte - i soldi non li darà più allo Stato italiano ma a Colaninno e soci». Proprio un bel piano.

## COSTRUTTORI Airbus batte Boeing 708 ordini a 586

La battaglia dei cieli si gioca anche a terra tra i due principali costruttori di aerei che si contendono gli ordini delle compagnie. In questa competizione Gli europei di Airbus continuano a battere gli americani di Boeing, che hanno chiuso agosto con un totale di 586 ordini. A fine luglio Airbus aveva annunciato 754 ordini poi ridotti a 711 da 43 cancellazioni. Le tre nuove cancellazioni ricevute ad agosto hanno fatto scendere il totale a 708. Boeing, che ha invece finora ricevuto solo due cancellazioni, ha accumulato ad agosto 43 nuovi ordini mentre Airbus non ne ha ricevuto nessuno.

# Milano: Penati vorrebbe volare, la Moratti no

## Il presidente della Provincia pronto a scambiare le azioni Sea con quelle della futura compagnia

di Laura Matteucci / Milano

**IL PUNGOLO** La proposta di un scambio fra azioni della Sea, la società di gestione degli aeroporti milanesi in mano alla Provincia di Milano, con azioni della

nuova compagnia di bandiera nata per Alitalia «rimane in piedi». Come provocazione, quantomeno. I soldi ci sono, per la verità, visto che la Provincia possiede il 15% di Sea, per un valore di almeno 250 milioni di euro. Ma è lo stesso presidente della Provincia Filippo Penati, che aveva lanciato la proposta già l'altro giorno, a

precisare: «Sappiamo bene che non è compito di un ente locale quello di occuparsi di una compagnia di bandiera, ma il nostro ipotetico intervento ha il senso di difendere gli interessi di un territorio e di due scali che sarebbero penalizzati come Linate e Malpensa». In altri termini: «Il governo sembra disposto ad accettare a scatola chiusa tutto quello che arriva, c'è solo la Provincia a cercare di difendere il sistema aeroportuale milanese». In particolare lo scalo di Linate, penalizzato dal nuovo piano. E, soprattutto, «nel nome dell'italianità la privatizzazione non può far nascere un monopolista dei cieli piccolo piccolo - continua Penati - che il governo



Filippo Penati. Foto Ansa

protegge non liberalizzando i diritti di volo». Un nuovo monopolio, ma alla fine, «chi pagherà il conto sarà ancora una volta il cittadino», prevede Penati. Perché il governo autorizzerà l'aumento delle tariffe aeroportuali per compensare i mancati introiti derivati dal taglio dei

voli previsti dal piano Fenice. «Partiranno meno aerei ma pagheranno di più alle società aeroportuali e il maggior costo farà aumentare il prezzo del biglietto», spiega Penati. Che osserva: è «uno strano mercato a cui tutti si appellano, che consente uno straordinario intreccio di interessi tra chi investe nella nuova compagnia e ha già forti interessi nelle società che gestiscono i servizi aeroportuali. E alla fine, ancora una volta, chi pagherà il conto sarà ancora il cittadino». «Credo comunque che alla fine non ci faranno entrare nella compagnia azionaria - aggiunge Penati - perché vogliamo che siano rispettate le regole del mercato: se il compito della Provincia non è quello di entrare in Alitalia, allora

non è certo compito di un amministratore delegato (il riferimento è per l'ad della Cai, Rocco Sabelli) decidere le politiche del traffico aereo del Paese». La Provincia è in allarme, e anche la presidente di Assolombarda Diana Bracco spende qualche parola per sostenere il sistema aeroportuale milanese: «Non dimentichiamo che Linate, le cui caratteristiche di city airport dovranno essere preservate, è tuttora il primo aeroporto italiano per i voli privati, aspetto di importanza crescente nell'avvicinamento all'Expo». Il Comune di Milano viceversa ha una posizione acritica: «Non è una prospettiva che al momento abbiamo preso in considerazione», commenta secca il sindaco Letizia Moratti all'ipotesi di entra-

re nell'azionariato della nuova Alitalia. «Il Comune - continua Moratti - è già sufficientemente impegnato nel sistema aeroportuale, e non credo ci sia la volontà di impegnarsi in una iniziativa di impresa». Ancora: «Stiamo lavorando con Banca Intesa per analizzare il piano e capire eventuali impatti negativi sugli scali milanesi», dice Moratti. Questa è «la novità di oggi: che stiamo lavorando con Banca Intesa per verificare la compatibilità del piano Alitalia con il piano Sea». Visto che la «nuova Alitalia potrebbe avere una configurazione tale da portare a degli impatti su Sea», il Comune deve «tutelare l'interesse di Sea, ovvero dell'occupazione diretta e dell'indotto di Linate e Malpensa».

# I metalmeccanici chiedono un contratto internazionale per i diritti alla Fiat

## A Torino, alla vigilia della presentazione della piattaforma per l'integrativo, i delegati dei principali stabilimenti del gruppo nel mondo. Una concorrenza spietata e insostenibile

di Eugenio Giudice / Torino

A Mirafiori, un operaio Fiat guadagna 1200 euro al mese, in Turchia a Bursa arriva a 500, a Betim in Brasile sfiora i 600, e altrettanti a Tychy in Polonia dopo un contratto record che ha irrobustito le buste paga di 150 euro. Alla vigilia della presentazione della piattaforma sull'integrativo Fiat, di cui sta per essere avviata la discussione, i sindacati metalmeccanici portano a Torino - ed è la prima volta in Italia - i delegati dei principali stabilimenti del gruppo nel mondo. E toccano con mano una geografia internazionale sempre più ostile per le fabbriche italiane, che rappresentano, or-

mai con 89mila dipendenti su 210mila complessivi, meno della metà della forza lavoro globale. Pur con i loro lati oscuri gli stabilimenti esteri corrono, mentre in Italia la produzione è ferma al palo. «Ci diano allora un po' degli utili che hanno fatto in Brasile», dice baldanzosamente Giorgio Airaud, segretario torinese della Fiom pensando all'integrativo. Il sindacato cerca insomma di rovesciare a suo favore il tavolo dell'internazionalizzazione e rilancia reclamando uguali diritti in tutti gli stabilimenti Fiat. E' questa in buona sostanza l'idea di un accordo

quadro internazionale annunciata ieri dal segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini, che sarà inserito appunto nella piattaforma per il contratto integrativo. «Vogliamo un accordo vero», dice Rinaldini - non ci basta un codice di condotta unilaterale». Sono 53 fino ad oggi i gruppi in-

In Brasile o in Polonia il salario mensile vale in media la metà di un salario pagato in Italia

ternazionali che hanno già sottoscritto un patto di questo genere, tra cui Volkswagen, Bmw, Daimler Chrysler, Psa, Renault, per restare nel mondo dell'auto, e Indesit e Impregilo tra le aziende italiane. Questo genere di intese non disciplinano la parte economica, anche se indicano genericamente una paga uguale per un lavoro di valore uguale, ma soprattutto la sfera dei diritti sul lavoro e dell'attività sindacale. Rinaldini lo definisce un percorso di solidarietà che parte dai paesi più ricchi e più evoluti sul piano del lavoro per contrastare la competizione, retributiva e di mercato, che sale invece dai paesi emergenti. Basta guardare alla Serbia. Nello stabi-

mento di Kragujevac, quella che fu la Torino dell'ex Jugoslavia, ci sono 4000 dipendenti per soltanto 30mila auto destinate al mercato locale. Ma l'accordo tra Zastava e Fiat, che Zoran Mihajlovic numero due del sindacato metalmeccanico Samostalni, definisce prudentemente ancora "un protocollo d'intesa", porterà nella fabbrica serba 200mila nuove auto, tra Nuova Y e nuova Topolino. Duecentomila auto? Si chiede Airaud. Strano: è la stessa cifra prevista e congelata per Termini Imerese. In un mercato che nel 2009 replicherà il calo del 2008 non c'è spazio per resuscitare due fabbriche. Il sindacato teme che ciò che si farà con Zasta-

va non si farà in Sicilia. Le testimonianze raccolte ieri sulla Fiat d'oltreconfine sono comunque storie in chiaroscuro. In Turchia per effetto della partnership con Tofas, ha riferito il segretario del sindacato Birlesik Metal, Ozkan Atar, è ammesso nella fabbrica di Bursa il solo sindacato

Ma ci sono vincoli all'azione del sindacato ritmi pesanti e altissimo precariato

giallo Turk Metal. A Bursa si lavora 45 ore alla settimana, mentre nello stabilimento brasiliano di Betim un ora in meno e quattro in più rispetto alle fabbriche metalmeccaniche di San Paolo, ha ricordato Marcelino Roche, presidente del locale sindacato metalurgico. Betim ha performance brillanti, ma ritmi di lavoro sempre pesanti, che accentuano il turn over: a fronte dei 21mila occupati, sono 100mila i dipendenti registrati nei 32 anni di vita della fabbrica. A Tychy, uno dei problemi è il precariato, ha sottolineato Wanda Strozzyk, presidente del sindacato auto di Solidarnosc: 1500 dei 6000 dipendenti hanno un contratto a termine.