

Economia e lavoro

Alitalia: nuovo accordo con British Midland

Procede a tappe forzate il piano di riassetto dell'Alitalia. Dopo l'accordo di ristrutturazione aziendale e l'intesa con la compagnia Usa Continental per i collegamenti con il nord America, la coppia Schisano-Rivero ha messo a segno un'altro colpo. L'Alitalia ha infatti raggiunto un accordo commerciale con la British Midland che consentirà collegamenti inediti per destinazioni del nord Europa. Lo afferma la stessa compagnia di bandiera la quale precisa che la firma dell'accordo è prevista per mercoledì prossimo a Roma, alla cerimonia prenderanno parte i presidenti delle due compagnie. La British Midland, il futuro partner commerciale europeo dell'Alitalia, rappresenta, dopo la British Airways, la seconda compagnia aerea britannica, con circa due milioni di passeggeri trasportati ogni anno. Secondo quanto si apprende negli ambienti della nostra compagnia di bandiera, l'aver preferito il secondo operatore aereo inglese rappresenta una scelta volta anche ad indebolire la British Airways a livello internazionale.



L'aeroporto di Linate a Milano

Lucky Star

E l'auto reinnesta la quarta

Le Fiat svettano verso il 50% del mercato

Agosto conferma la ripresa del mercato italiano dell'auto, con 71.220 immatricolazioni, secondo i dati forniti dal ministero dei Trasporti. E anche settembre sembra proprio «partire» bene. Continuano a fare la parte del leone le macchine del gruppo Fiat, che raggiunge il 48,94% del mercato, mentre appare decisamente avviata al ridimensionamento la tendenza negativa delle vetture estere.

FRANCO BRIZZO

ROMA. Nel mese di agosto in Italia sono state immatricolate 71.220 vetture. Lo ha reso noto il Ministero dei Trasporti in base alla propria proiezione statistica confermando così la ripresa del mercato italiano nello scorso mese: nello stesso mese del '93, infatti, erano state immatricolate 66.500 vetture e, quindi, l'incremento si attesta sul 7,09%. In luglio, le immatricolazioni rilevate dal Ministero erano state di 136.600 autovetture.

Anche ad agosto hanno continuato a fare la parte del leone le marche italiane del gruppo Fiat che, complessivamente, hanno raggiunto una quota di mercato del 48,94%, incrementando così il 45,82% di luglio. Ecco di seguito l'andamento delle immatricolazioni

(elaborate dalla Motorizzazione in base ai dati presenti in archivio fino a mercoledì) suddivisi per marca: Fiat-Innocenti 39,87, Ford 9,38, Renault 5,94, Lancia Autotob. 5,82, Opel 5,81, Volkswagen 5,43, Peugeot 4,99, Alfa Romeo 3,25, Seat 2,95, Citroen 2,63, Mercedes 2,01, Audi 1,98, Rover 1,77, BMW 1,70, Nissan 1,70, Volvo 0,92, altre 3,85%.

Anche in settembre le cose dovrebbero andare bene. «La situazione del mercato automobilistico italiano appare in chiaro miglioramento all'inizio del mese», sostiene il Centro studi Promotorche ha condotto un'inchiesta congiunturale negli ultimi giorni di agosto. Secondo Promotor le consegne effettuate nel mese scorso avrebbero

raggiunto le 80 mila unità, con un incremento del 12,7% rispetto alle 70.988 unità dell'agosto 1993.

Altre cifre positive arrivano dalle case automobilistiche estere che vedono qualche segno di ripresa nelle loro vendite sul mercato italiano nei mesi estivi: ieri l'Unrae, l'Unione dei rappresentanti, ha annunciato che in luglio le consegne hanno avuto un modesto calo dell'1,2% e che in agosto si è avuto un incremento del 12,2%. Le consegne di auto estere sono state rispettivamente di 86.637 unità in luglio e di 42.631 in agosto. I dati, come specifica la stessa Unrae, differiscono da quelli sulle immatricolazioni resi noti dal Ministero dei Trasporti: ed è proprio su questo argomento che l'Unrae ha fatto una scelta diversa dall'Anfia, l'associazione delle case automobilistiche italiane, la quale invece ha deciso di rinunciare a fornire i dati di consegna che erano sempre al centro di discussioni per le discrepanze con i dati delle immatricolazioni. Le consegne, infatti, includono anche vetture vendute sul mercato italiano ma in realtà destinate al mercato estero con forme di esportazione parallela.

Le differenze con i dati del Ministero dei trasporti sono dovute anche alle auto immatricolate con

tariffe speciali (quali corpo diplomatico, corpi speciali dello stato, ecc) e al fatto che le consegne delle singole case estere contengono i dati riferiti alle autovetture consegnate ai clienti e targate fino all'ultimo giorno del mese. Nel primo semestre di quest'anno - sottolinea l'Unrae - la differenza tra autovetture consegnate e quelle immatricolate risulta di 134.366 unità (pari al 14,55% dell'immatricolato totale); di queste 62.867, pari al 46,8%, sono autovetture estere.

Tornando ai dati del mercato italiano, le vetture estere sembrano avere ulteriormente ridotto la tendenza negativa, anche se il mese di agosto è un mese non significativo nell'esame della stagionalità delle vendite. Da gennaio ad agosto si è passati dal massimo negativo del -14,94% in febbraio (dato cumulato) al -3,85% di agosto. Da marzo in poi la tendenza negativa ha mostrato continui segnali di attenuazione.

L'Anfia, l'associazione nazionale dei costruttori, dal canto suo non diffonderà più i propri dati mensili sulle consegne di auto, ma si rimetterà alle cifre ufficiali fornite dal ministero dei trasporti, «conforme» a quanto avviene negli altri Paesi europei.

Consumi: ancora ferma la domanda delle famiglie

La domanda di beni di consumo da parte delle famiglie italiane non dà segnali di ripresa e gli indicatori che anticipano le tendenze del ciclo (le vendite dei supermercati che rimangono stagnanti ed il credito al consumo in fase ancora recessiva) non lasciano molte speranze per i prossimi mesi. Questa la considerazione che emerge dal «Rapporto annuale su consumi, prezzi e distribuzione finale» presentato ieri dalla Coop Lombardia. Negli ultimi mesi, a fronte di un recupero della produzione industriale grazie alla domanda estera, non si è avuta una ripresa della domanda delle famiglie, sia per investimenti (-5%) che per beni di consumo (-1,5%). I motivi di questa situazione - secondo il rapporto della Coop - fanno capo soprattutto ai problemi occupazionali a cui si aggiunge la riduzione prolungata del potere d'acquisto delle buste-paga, pari al 5% negli ultimi due anni. Senza significativi interventi di sostegno quindi, la domanda interna continuerà su livelli bassi.

Bnl in stallo, Imi in mezzo al guado

Privatizzazioni a singhiozzo

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. «L'impressione generale è che vi sia un rallentamento nel processo di privatizzazione, e anche noi non potremmo che esserne influenzati». La sensazione sul possibile allungamento dei previsti tempi per la immissione sul mercato di alcune importanti realtà economiche italiane è stata espressa ieri dal presidente della Banca Nazionale del Lavoro, Mario Sarcinelli. «Non ho mai creduto per esempio che la privatizzazione dell'Enel potesse avvenire dall'oggi al domani. Certo dipende dal ruolo di marcia che ognuno si è dato, dai giornalisti al mondo politico. Il mio è più realistico e ipotizza tempi non affrettati per non turbare la gradualità del lavoro». E per la privatizzazione della Bnl che tempi ci saranno, è stato chiesto a Sarcinelli dai giornalisti: «noi siamo una parte del tutto ed essendo nel fondo di questa graduatoria non possiamo che subire la sommatoria dei ritardi».

Capitali cercasi

Alla vigilia dell'assemblea che il 15 settembre sancirà l'adozione da parte della Bnl del modello di banca universale, Sarcinelli è oggi tornato a sottolineare «ragioni storiche» che hanno portato all'attuale sottocapitalizzazione della banca del Tesoro. «Se il nostro capitale è basso - ha detto ieri in occasione della conferenza stampa di presentazione del fondo pensione assieme a Imi e Inps - questo accade perché la proprietà pubblica ha mantenuto leggeri gli apporti di capitale alle partecipate e per alcuni fatti particolari». Ma nonostante l'affaire di Atlanta, «la Bnl ha rapporti con tutte le banche italiane che contano, e anche con quelle che contano di meno, e questo avviene anche in ambito internazionale».

La questione della sottocapitalizzazione e della privatizzazione dell'istituto di credito, ha sottolineato ieri l'amministratore delegato, Gino Trombi, è comunque successiva alla ristrutturazione «alla quale lavoriamo dalla mattina alla sera». Sulla strada della riorganizzazione il 15 settembre l'assemblea della Bnl spa procederà all'incorporazione del Credito fondiario, Credito industriale e Bnl holding Italia. Sembra invece un capitolo chiuso quello relativo alla controllata Efbanca: il patto di sindacato con la Popolare di Novara è scaduto a fine '93 e Sarcinelli ha fatto chiaramente capire di non aver intenzione di rinnovarlo.

Imi al bivio

La privatizzazione dell'Imi è a un bivio: la scelta tra la seconda tranche dell'offerta pubblica di vendita e la costituzione di un nocciolo duro di azionisti attraverso la trattativa privata tra il Tesoro e i principali soci dell'istituto non è stata ancora fatta. «Si è deciso di procedere alla

seconda tranche dell'offerta dopo novembre? Aspettiamo novembre, c'è ancora tempo», ha dichiarato il presidente, Luigi Arcuti, a margine della presentazione dell'intesa con Bnl e Inps sul fondo pensione. Arcuti, tuttavia, non ha escluso che si possa procedere anche alla definizione di alleanze nell'azionariato, al di fuori del mercato, magari con la partecipazione di partner esteri. Un'ipotesi messa in chiaro dal direttore generale dell'Imi, Rainer Maserà. «Stiamo studiando l'ipotesi di lanciare una seconda tranche dell'offerta - ha spiegato Maserà - ma stiamo anche valutando l'eventualità di arrivare a un nucleo definito di azionisti, all'interno del quale siano anche soci esteri eventualmente interessati al nocciolo duro. Spetta però al Tesoro dare il via: bisogna anche valutare il momento opportuno». Maserà ha in proposito spiegato che occorre verificare le condizioni di mercato, visti i numerosi rinvii di collocamenti e aumenti di capitale per il peggioramento dei corsi di borsa. Quanto alle ipotesi di una crescita nell'azionariato Imi del Monte dei Paschi di Siena, Maserà, interpellato dai giornalisti, ha commentato le recenti dichiarazioni del Provveditore Vincenzo Pennarola osservando che l'amministratore delegato del Monte dei Paschi ha semplicemente detto che l'obiettivo del 10% del capitale Imi (il tetto massimo di un singolo socio, secondo lo statuto) non è, per il momento, alla portata della banca senese.

Il tribunale di Nola fa fallire la Casillo grani

Il Tribunale di Nola ha dichiarato il fallimento della Casillo grani spa e dei suoi soci Pasquale e Aniello Casillo e Luigi Gerardo Alfano. La sentenza, firmata dal presidente Motti, è stata depositata ieri in Cancelleria. Curatore fallimentare è stato nominato il professor Martorano, docente universitario a Napoli. Il fallimento della Casillo grani - come ha spiegato Francesco Pianese, custode giudiziario dei beni di Pasquale Casillo - potrebbe significare il fallimento dell'intero gruppo. Il Tribunale ha accolto le istanze presentate all'inizio di agosto dalla Banca Popolare di Bari, dalla Banca Nazionale dell'Agricoltura, dalla Popolare dell'Etruria e dalla Popolare dell'Irpinia. A fine agosto erano state dichiarate fallite altre due società che fanno capo a Casillo: la Emiliana di macchinazione e Molini e pastifici Italiani. L'esposizione della Casillo Grani supera i 300 miliardi di lire, quella di gruppo è di circa 1.350 miliardi, di cui 963 con le banche.

Il 15 si ferma il trasporto locale, altre iniziative in vista

Ripartono le vertenze nel settore dei trasporti

ROMA. Dopo la pausa estiva, ripartono le vertenze sindacali nel comparto dei trasporti. Oggi si riuniranno le segreterie unitarie dei sindacati confederali di categoria e nell'occasione, secondo Paolo Brutti, segretario generale della Filc-Cgil, «non è escluso l'annuncio di nuove iniziative di mobilitazione dei lavoratori dell'intero comparto». In prima fila i rinnovi contrattuali degli autotrotrasportatori (uno sciopero nazionale è già fissato per giovedì 15 settembre) e dei ferrovieri (ieri l'incontro dei sindacati con l'amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci, per riprendere le fila della trattativa). Ma Brutti ha espresso «forte preoccupazione» anche per altri «gravi problemi del sistema trasporti del nostro Paese e per l'incapacità del governo di fronteggiarli con misure idonee». Il particolare il sindacalista

ha citato il contratto di programma e di servizio delle Fs, la riforma del trasporto pubblico locale e il risanamento dei 13 mila miliardi di debiti pregressi accumulati dalle aziende di settore, i gravi problemi previdenziali del comparto, la ncapitalizzazione di Alitalia, la riforma del sistema aeroportuale e quella dell'Anav. Intanto anche il rinnovo contrattuale dei ferrovieri si annuncia «più difficile - ha detto Brutti - dopo l'inopportuno accordo del 4 agosto scorso tra il ministro dei Trasporti, Publio Fiori e il Coordinamento macchinisti uniti» (Comu).

Un accordo, quello Fiori-Comu, col quale il ministro ha in sostanza garantito ai macchinisti il rispetto dell'accordo aziendale sul cosiddetto «integrativo bis» e dunque l'erogazione di un aumento medio mensile di 220 mila lire lorde, oltre agli eventuali incrementi che sca-

turiranno dal rinnovo. Il contratto dei ferrovieri, scaduto il 31 dicembre del '92, interessa 140 mila lavoratori. Altrettanti sono gli autotrotrasportatori coinvolti nella vertenza contrattuale della categoria e che attendono il rinnovo dalla fine del 1991. In questo caso però si è già arrivati alla rottura. Il 3 agosto scorso infatti si è interrotta la trattativa condotta al ministero del Lavoro tra le associazioni datoriali e i sindacati che hanno subito proclamato una intera giornata di sciopero per giovedì 15 settembre, quando dovrebbero bloccarsi bus, metropolitane, corriere e ferrovie connesse. Inoltre, sempre per gli autotrotrasportatori, sono state annunciate altre 24 ore di astensione dal lavoro le cui modalità saranno decise dai direttivi sindacali di settore convocati unitariamente per martedì 13 settembre.

Il sottosegretario Cappelli: «Niente favori, sono progressisti»

Crisi Rinaldo Piaggio

La Lega «rema» contro

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA. Chi rema contro la Rinaldo Piaggio? Il Governo. Se le maestranze del gruppo invocano da tempo un incontro con la Presidenza del Consiglio, dall'altra il sottosegretario ai trasporti, il senatore leghista Sergio Cappelli, invita il sottosegretario Letta a fare slittare il vertice. Procedura un po' insolita per chi, invece, dovrebbe avere a cuore la rapida soluzione dei problemi. Tanto più che i 1.200 lavoratori chiedono soltanto un po' di chiarezza sul ventilato smembramento dell'azienda che risulterebbe divisa in due poli, uno motoristico (nel quale entrerebbe lo stabilimento di Finale Ligure rilevato dalla Finmeccanica) e uno velivolistico privato (nel quale confluirebbe lo stabilimento di Sestri Ponente che sarebbe inglobato dalla Macchi). Aspettando le lettere di inten-

ti di Finmeccanica e Macchi, i lavoratori avevano chiesto l'incontro al Governo prima che il Consiglio di amministrazione della Rinaldo Piaggio varasse i nuovi assetti societari. «Senza chiare scelte di politica industriale e di risanamento - hanno sostenuto i sindacati - non accettiamo lo scorporo a scatola chiusa». Una posizione fatta propria dalla Regione Liguria, dalle Amministrazioni provinciali di Genova e Savona e da numerosi parlamentari liguri preoccupati di veder sparire un marchio di prestigio come quello della Rinaldo Piaggio. Sotto accusa è l'intesa raggiunta il 9 agosto scorso fra Governo, Finmeccanica, Cassa di Risparmio di Genova e Piaggio. Ma evidentemente il sottosegretario Cappelli - che si è occupato direttamente del-

l' intricata vicenda - vuole che le cose si facciano subito e in fretta: meglio tenere l'incontro dopo l'8 settembre, data dell'ultima assemblea degli azionisti Piaggio, suggerisce il senatore ligure a Letta. Perché? Nella lettera Cappelli spiegherebbe che la Regione Liguria e le Provincie interessate sono etichettate politicamente, insomma sono amministrazioni progressiste che vedono con disturbo il modo nel quale è stata risolta la vertenza Rinaldo Piaggio. «A noi - hanno replicato i lavoratori, ieri in assemblea - non interessano i risvolti politici della questione, piuttosto una trattativa industriale seria senza la spada di Damocle del fallimento e senza l'imprimatur dello scorporo. Solo a queste condizioni sarà possibile creare due poli strategici validi e competitivi, risanare le industrie e fornire ruoli precisi alle aziende».

| MERCATI | | |
|--------------------------------------|----------|--------|
| BORSA | | |
| MIB | 1.076 | 1,13 |
| MIBTEL | 10.635 | 1,09 |
| COMIT 30 | 154,15 | 1,4 |
| IL SETTORE CHE SALE DI PIU' | | |
| MIB ELETTRO | | 1,7 |
| IL SETTORE CHE SCENDE DI PIU' | | |
| MIB TESSILE | | -0,85 |
| TITOLO MIGLIORE | | |
| CEM SARDEGNA | | 9,58 |
| TITOLO PEGGIORE | | |
| CEM MERONE RNC | | -12,75 |
| LIRA | | |
| DOLLARO | 1.577,51 | -3,09 |
| MARCO | 1.017,09 | -3,77 |
| YEN | 15,875 | -0,09 |
| STERLINA | 2.440,41 | -3,20 |
| FRANCO FR | 296,78 | -0,77 |
| FRANCO SV | 1.215,50 | -6,71 |
| FONDI (INDICI VARIAZIONI) | | |
| AZIONARI ITALIANI | | -0,44 |
| AZIONARI ESTERI | | 0,03 |
| BILANCIATI ITALIANI | | -0,28 |
| BILANCIATI ESTERI | | 0,02 |
| OBBLIGAZ ITALIANI | | -0,11 |
| OBBLIGAZ ESTERI | | -0,23 |
| BOT (RENDIMENTI NETTI %) | | |
| 3 MESI | | 7,29 |
| 6 MESI | | 8,36 |
| 1 ANNO | | 9,20 |