

BILANCIO 2000

## Fondazione Mps 342 mld di risultato

Risultato netto per la Fondazione Monte dei Paschi a 341,9 miliardi nel 2000. Nel bilancio 2000 i proventi patrimoniali ammontano a 523,2 mld, i costi operativi a 10 mld, proventi straordinari 0,9 mld, accantonamento a fondo salvaguardia integrità del patrimonio 88 mld. Il patrimonio netto passa da 8.827,4 a 9.226,5 mld.

A PARMACOTTO

## Ceduto da Barilla il 100% di Parmamec

La Barilla ha sottoscritto un accordo per la cessione alla Parmacotto del 100% della Parmamec di Parma. L'azienda, ceduta opera nel settore dei salumi affettati e preconfezionati, nel 2000 ha conseguito un fatturato di 40 miliardi e un utile netto dell'8%. Con l'acquisizione si forma un gruppo con un fatturato di 150 mld, con un cash flow del 15% e oltre 200 dipendenti.

INFORMATICA

## Finmatica raddoppia nel Salernitano

Investimenti per 50 mld e 600 posti di lavoro nel nuovo stabilimento della Finmatica che sorgerà nella zona orientale di Salerno. La società, fra le protagoniste della new economy, produrrà software d'avanguardia e sarà fulcro di un distretto informatico composto da una serie di piccole e medie aziende.

FERROVIE

## Assemblea approva scissione holding

L'assemblea dei soci ha approvato il progetto di scissione del compendio Ferrovie dello Stato Holding proposto dal consiglio di amministrazione di Fs Spa. Lo annuncia una nota precisando che, dopo questo tassello decisivo, la societizzazione delle Ferrovie italiane si completerà e diventerà operativa a giugno.

FINANZA

## Cariparma studia futures prosciutto e parmigiano

Cariparma (gruppo Banca Intesa Bin.mi) sta studiando insieme ad una primaria banca d'affari un nuovo strumento finanziario che dovrebbe avere come sottostante le produzioni alimentari tipiche della zona, dal prosciutto al parmigiano. Il modello è quello dei futures sul vino di qualità uno strumento che serve ai produttori per scontare le produzioni di qualità che richiedono lunghi periodi di stagionatura e anticipare parte dei ricavi futuri.

Secondo il Centro studi Promotor il problema c'è. L'Unione europea ha messo fuorilegge la benzina rossa dal gennaio 2002

# La Super rischia di finire in ottobre

*I petrolieri mettono le mani avanti, Gros-Pietro: «L'allarme è ingiustificato»*

ROMA «Sembra che le autorità competenti abbiano già assunto decisioni opportune per evitare problemi e quindi non ci saranno rischi per i consumatori». Così ha commentato Gian Maria Gros-Pietro, presidente dell'Eni, sull'«allarme rosso» dovuto ad un ipotetico esaurimento delle scorte di benzina super prima del bando dal mercato.

Con il divieto di vendita della benzina con piombo - che dovrebbe entrare in vigore dal 1° gennaio 2002 ma che secondo il Centro Studi Promotor potrebbe essere anticipato al 1° ottobre - ci saranno delle conseguenze per gli automobilisti.

Il Ministero dei Trasporti, in un documento sul suo sito internet [www.trasportinavigazione.it](http://www.trasportinavigazione.it), ha precisato che la maggior parte delle vetture non catalizzate potranno utilizzare senza problemi benzina verde.

In tal caso l'anticipo del divieto non avrebbe conseguenze negative, ma anzi farebbe avere un risparmio perché la verde costa meno della rossa. Per tre milioni circa di auto le cose invece cambieranno.

Per circa due milioni di auto, infatti, occorrerà regolare l'anticipo ed eventualmente aggiungere un additivo. Per un altro milione circa di auto potranno essere invece necessario interventi più onerosi «quali - precisa il Ministero - la sostituzione della sede delle valvole con altre di materiale adeguato o con dimensioni maggiorate per il piantaggio sulla testa ovvero la sostituzione della testa dei cilindri completa». Il sito del Ministero dei Trasporti consente di identificare, partendo dal modello della vettura e dal codice del motore (annotato nel secondo riquadro della carta di circolazione), il tipo di interventi necessari per l'adeguamento alla benzina verde.

Si tratta tuttavia di indicazioni di massima - ricorda Promotor - perché in effetti ogni vettura può essere un caso a sé. Ciò anche perché, come avviene per le cisterne dei distributori, pur utilizzando benzina verde in auto che sono sempre state alimentate con benzi-

na con piombo, residui di piombo rimarranno per un certo periodo nel serbatoio e negli organi che vengono a contatto con la circolazione del carburante, valvole comprese. Potrebbe quindi accadere che anche per le auto più vecchie l'utilizzazione di «verde» non crei inizial-

mente problemi, ma inconvenienti potrebbero verificarsi dopo qualche tempo.

Tutte queste circostanze - e l'eventuale conseguente decisione di un più alto numero di automobilisti di cambiare la vecchia auto - rappresenterebbero un ulteriore ele-

mento per una spinta alla domanda di auto, sia nuova che usata catalizzata, già prevista ma che a questo punto potrebbe essere anticipata di tre mesi e protrarsi più a lungo.

C'è chi comincia a fare dei conti sul costo della fine della benzina senza piombo. Ammonteranno a

60.000 miliardi i costi che graveranno, a regime, su 3 milioni di famiglie per sostituire il parco auto non riconvertibile che viaggia oggi a benzina super (3 milioni di auto nuove al costo medio di 20 milioni). E quanto denuncia l'Adusbef secondo cui la richiesta dell'Unione petrolifera di anticipare al primo ottobre la messa al bando della benzina senza piombo (rispetto alla scadenza del 1° gennaio 2002) «è un grande affare per petrolieri e industrie automobilistiche».

La misura, precisa l'associazione, è un danno per le famiglie italiane sempre più povere (2.203.000 secondo l'Istat) «che hanno difficoltà ad acquistare capi di vestiario, a pagare l'affitto ed affrontare le cure mediche, figurarsi ad acquistare una nuova automobile gravata da costi di assicurazioni insostenibili».

Secondo l'Adusbef inoltre «il provvedimento che elimina la benzina super non riguarda soltanto gli autoveicoli più vecchi circolanti su strada, ma anche un imprecisato parco di attrezzi agricoli e da giardinaggio che dovranno essere sostituiti con veicoli nuovi».

L'associazione auspica quindi che, anche in Italia, venga adottata la soluzione varata in Francia ed Inghilterra che prevede la benzina sostitutiva della super (la benzina Lrg: «Lead replacement gasoline») in modo da permettere la circolazione delle vecchie automobili.

«L'Unione Europea - conclude l'Adusbef - impone obblighi senza curarsi di accompagnare l'amara medicina con incentivi alla rottamazione con un provvedimento che non affronta quel problema dell'inquinamento ambientale che vorrebbe risolvere».

R.E.



Gian Maria Gros-Pietro presidente dell'Eni

Ansa

## LA SCHEDA

ROMA Cliccando sul sito del ministero (il cui indirizzo riportiamo qui a fianco) si possono avere le adeguate informazioni sul che fare per chi possiede un'auto che a super.

I gruppi A e B. Al gruppo A appartengono tutti i modelli che non necessitano di adeguamenti e possono quindi utilizzare da subito la benzina verde senza alcun problema. Nel gruppo B rientrano i modelli per i quali esiste la necessità, per migliorare il comfort di guida e assicurare maggiore durata al motore, di adeguamenti di lieve entità, essenzialmente consistenti nella regolazione dell'anticipo. E inoltre consigliabile aggiungere ad ogni rifornimento di carburante un additivo che lubrifici le sedi delle valvole, non più protette dal piombo contenuto nella benzina rossa. Tale tipo di interventi potrebbe però col tempo ridurre l'efficienza del motore con conseguente riduzione delle prestazioni e aumento di consumi.

Il gruppo C. Al gruppo C appartengono le auto per le quali l'utilizzo della benzina verde comporta interventi importanti, cioè, i modelli che richiedono interventi anche economicamente più onerosi, quali la sostituzione delle sedi delle valvole con altre in materiale adeguato e con dimensioni maggiorate per il piantaggio sulla testa ovvero la sostituzione della testa dei cilindri. Le case automobilistiche sono caute su questo tipo di intervento.

Secondo i dati del ministero sulle vetture circolanti possono utilizzare benzina verde 21 milioni e 800mila auto (l'81% del totale); possono utilizzare benzina verde con adeguamenti di lieve entità 1 milione 940mila automobili (il 7%); possono utilizzare benzina verde con adeguamenti più onerosi 1.056.000 (il 4%). Poi ci sono oltre un milione e mezzo di automobili probabilmente non circolanti, perché non pagano il bollo da tre anni e 600mila sono state rottamate ad inizio d'anno.

clicca su

[www.trasportinavigazione.it](http://www.trasportinavigazione.it)

Aumenta il numero di iscritti tra gli stranieri. Oltre 4.500 solo alla Cgil di Milano

# Immigrati, voglia di sindacato

Maria Pace Ottieri

MILANO Alla Camera del Lavoro di Milano esultano. I nuovi lavoratori immigrati iscritti al sindacato alla fine del 2000 sono 4505, una volta e mezzo i tesserati dell'anno scorso, un aumento esponenziale che si conferma anche in altre città a Bergamo, a Udine, Brescia, Torino.

Saranno gli immigrati, come è successo negli Stati Uniti, a rilanciare il sindacato a corto d'iscrizioni tra i giovani operai italiani?

«Sono gli unici lavoratori che chiedono la tessera - dice Lorenzo Lanfranchi, della Cgil di Bergamo - Per fare un tesserato italiano devi andartelo a cercare, mentre gli immigrati vengono da noi spontaneamente. Lo sciopero di quindici giorni alla cooperativa BService di Dalmine, se non era per i lavoratori

somali, senegalesi, marocchini, gli italiani se lo sognavano. Sono stati durissimi, determinati, sentivi i nostri lavoratori che dicevano 'bisogna fare come dicono loro' e alla fine

«Io mi sono iscritto alla Cgil dopo una settimana che lavoravo alla Aia, quella dei polli e mi sono sentito subito più forte», dice il ghanese Joseph Walker, responsabile dell'Ufficio Stranieri della Cgil di Reggio Emilia, e Francis, suo connazionale, operaio in una fabbrica di piastrelle di Rubiera conferma: «Se non ci fosse il sindacato, saremmo allo sbando, la mia azienda era fallita e noi ci siamo salvati solo grazie alla concertazione». A Reggio Emilia, dove gli stranieri hanno organizzato un Coordinamento Lavoratori Immigrati per la Provincia che promuove iniziative in proprio, cominciano a chiedere la tessera perfino i lavoratori cinesi fino ad ora impermeabili a

qualunque richiamo.

Aumentano gli iscritti e aumentano anche i delegati di fabbrica eletti da tutti i lavoratori, un segno importante del rinnovamento del sindacato, ghanesi, marocchini, qualche indiano del Punjab, ma soprattutto senegalesi, non solo perché la loro cultura è la più comunitaria e solidale, ma perché sono tra i pochi ad avere dimestichezza con la politica già nel paese d'origine.

«Da noi quando una famiglia manda in Italia un figlio gli dice: "Per capire se una fabbrica funziona devi vedere se c'è il sindacato", dice Adam, segretario generale della Fiom di Biella, uno dei pochissimi immigrati dirigenti. Già perché gli immigrati che accedono al direttivo sono ancora mosche bianche, il sindacato ci va molto piano, suscitando grossi conflitti tra le sue diverse componenti.

La Regione Emilia Romagna stanza 5 miliardi per qualificare il lavoro flessibile

# Atipico, ma non marginale

MILANO Secondo l'Istat il lavoro flessibile intercetta soprattutto i contratti dei nuovi assunti, un boom di oltre il 45% a fronte di una crescita dello 0,7% dell'occupazione complessiva. Ma lavoro flessibile è una condanna alla marginalità? Tra chi lo contesta, la Regione Emilia Romagna dove si contano 167.182 atipici, (l'Emilia è seconda in Italia, dopo la Lombardia). Ieri sul tema si è svolto a Bologna un forum di politologi ed eminenti studiosi. Dice l'assessore alle Attività produttive, Duccio Campagnoli: «L'immagine tradizionale è sbagliata: non si tratta di lavoratori marginali, ma dei nuovi professionisti al servizio dell'evoluzione del tessuto produttivo. Un fenomeno strutturale, decisivo per la competitività

locale. Servono regole certe per tutelare i lavoratori da forme di sfruttamento e per favorire la loro qualificazione». Un fenomeno che l'Emilia Romagna sostiene finanziando con 5 miliardi, prima dell'estate, il bando per la qualificazione dei lavoratori atipici. Campagnoli: «Le istituzioni devono riconoscere il nuovo lavoro autonomo, per una occupazione piena e «buona. È l'esatto contrario dell'idea del fai-da-te. Al contrario, emerge il bisogno di nuove politiche, contrattuali, ma anche pubbliche, e soprattutto di accrescere le reti di comunicazione, la formazione, l'accesso al credito».

Dal monitoraggio svolto dalla Regione emerge che il 62% lavora per le imprese, il 71% ha più di 30

anni, il 93% ha un diploma, il 57% anche la laurea. Lavorano tra le 30 e le 50 ore alla settimana, si sentono in fase di crescita, sono disposti ad investire parecchio, quasi nessuno punta a farsi assumere come dipendente. Il 26,6% è consulente aziendale, il 12,2% fa attività informatiche, l'8,3% altre attività professionali a servizio delle imprese, il 6,8% si occupa di formazione professionale, il 4,7% vende consulenze ambientali ed il 3,6% disegni tecnici. La fascia più popolosa è formata dalla fascia tra 31 e i 40 anni e, dunque, non giovanile in senso stretto e, poiché è tutta gente che si finanzia in proprio o con la famiglia, si apre uno spiraglio di intervento per banche e consorzi fidati.



**SINDACATO  
PENSIONATI  
ITALIANI**

**CONFERENZA STAMPA**  
Roma 11 aprile  
ore 10,00



**CER**  
CENTRO EUROPA RICERCHE

## Sulla strada del federalismo

### Rischi e opportunità per il sistema del welfare

X Rapporto promosso dallo Spi Cgil  
e realizzato dal CER (Centro Europa Ricerche)

**Intervengono**

**Antonio Maccanico,**  
*Ministro delle Riforme Istituzionali*

**Massimo Villone,**  
*Presidente Commissione Affari Costituzionali del Senato*

**Vannino Chiti,**  
*Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri*

**Sergio Cofferati,**  
*Segretario generale Cgil*

**Raffaele Minelli,**  
*Segretario generale Spi Cgil*

*Illustrerà lo studio il professor Alessandro Aronica,  
direttore Centro Europa Ricerche*

**Centro Congressi Frentani** Via dei Frentani, 4/a Roma