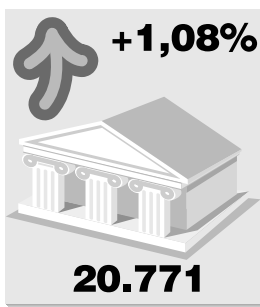


mibtel



petrolio



euro/dollaro



## PER I FONDI RACCOLTA ANCORA IN ROSSO

**MILANO** Settimo peggior risultato, dal '98 a oggi, per la raccolta netta dei fondi comuni di investimento che ha settembre ha fatto segnare un «rosso» di 8.770 milioni di euro (-16.981 miliardi di lire), pari all'1,8% del patrimonio. La debacle ha colpito soprattutto i fondi azionari: -10.170 milioni di euro (-19.692 miliardi di lire). Per Assogestioni, tuttavia, non c'è stato il temuto esodo.

I riscatti nel mese sono ammontati a quasi 40 miliardi di euro e le nuove sottoscrizioni a 32 miliardi. L'Assogestioni sottolinea come nonostante il quadro di incertezza a settembre straordinariamente più grave di qualunque altro periodo storico, la tendenza negativa dei fondi sia stata più pronunciata in occasione di precedenti crisi finanziarie. Nel settembre '92, in particolare, si registrò una flessione pari al 3,4% del patrimonio dei fondi, nel maggio '89 una

calo del 2,4 per cento. In tali occasioni, inoltre, la tendenza negativa della raccolta si era protratta per molti mesi.

Tornando alle anticipazioni sul mese scorso, Assogestioni rende noto che la flessione degli azionari è stata in parte controbilanciata dalla raccolta positiva dei fondi obbligazionari e di liquidità (circa 7.500 milioni di euro). Il patrimonio dei fondi a fine settembre era pari a 386.630 milioni di euro.

Nel dettaglio, i fondi armonizzati di diritto italiano hanno registrato una raccolta netta negativa per 8.340 milioni di euro, quelli non armonizzati di diritto italiano una netta positiva per 170 milioni di euro. I fondi di diritto estero degli intermediari italiani negativa per 102 milioni mentre i fondi lussemburghesi una raccolta netta negativa per 500 milioni di euro.

# economia e lavoro

-90

## Il governo elvetico decide un prestito di 450 milioni di franchi per assicurare la ripresa dell'attività sino al 28 ottobre Swissair (-97% in Borsa) tenta di volare Emergenza anche per le compagnie aeree alleate in Portogallo, Belgio e Polonia

Bruno Cavagnola

**MILANO** Aerei incollati a terra per il secondo giorno consecutivo con i serbatoi vuoti, titolo che crolla in Borsa del 97%. Ma forse da oggi la Swissair torna a volare dopo che il governo elvetico ha deciso di intervenire direttamente con un maxi prestito. E come corollario l'annullamento dell'amichevole tra lo Sporting Lisbona e la Dinamo Bucarest, quest'ultima rimasta «appiedata» in Bulgaria per la cancellazione del suo volo.

L'«Ottobre nero» della Swissair ormai si è allargato ieri a macchia d'olio. All'estero, con i governi di Belgio, Portogallo e Polonia che annunciano provvedimenti in difesa delle rispettive compagnie aeree, «minate» dall'alleato svizzero. All'interno con il vacillare di un altro orgoglio elvetico, le banche. «UBS uguale United Bandits di Switzerland» era scritto sui cartelli dei lavoratori che hanno protestato ieri a Berna davanti alla sede di Ubs e Credit Suisse, i due colossi accusati di «sabotare» il salvataggio della compagnia aerea di bandiera. Oltre 10mila i lavoratori della Swissair che hanno invece manifestato nei pressi dell'aeroporto di Kloten-Zurigo.

La seconda giornata senza voli della Swissair è iniziata con un pessimo record: alla Borsa di Zurigo, al momento della riammissione alle contrattazioni, il titolo ha perso il 97% del suo valore, un ribasso senza precedenti. E a preannunciare che quella di ieri sarebbe stata un'altra giornata nera è arrivato nella primissima mattinata un allarme bomba alla sede centrale della Ubs a Zurigo: banca evacuata e titolo in Borsa in forte calo insieme a quello dell'alleato Credit Suisse.

Poi una giornata di feroci polemiche tra governo federale e banche, accusate di aver macchiato con il loro comportamento l'immagine non solo di Swissair, ma di tutto il Paese. Con il presidente della Confede-

### Benetton vuole l'Aeroporto di Firenze

**FIRENZE** Benetton è interessato ad entrare nella società privata che gestirà l'aeroporto di Firenze Peretola. Al bando di gara internazionale, che dovrebbe arrivare a novembre, è interessato, oltre alla società di Ponzano, anche il gruppo Panerai. Ma un interesse sarebbe stato avanzato anche dall'aeroporto di Francoforte e dalla conglomerata americana di trasporti Bechtel. Entro la primavera 2002 andrà infatti perfezionata la cessione del 29% di Adf-Aeroporto di Firenze in mano agli enti pubblici. La cessione della quota detenuta dagli enti pubblici segnerà la privatizzazione dello scalo di Peretola. I quattro enti

attualmente presenti nel capitale di Adf (Comuni di Firenze e Prato, e Camere di commercio delle due città) manterranno, dopo la privatizzazione, il 22% del capitale (la Camera di commercio di Firenze terrà da sola il 15%).

Nei primi nove mesi 2001 il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Firenze è aumentato del 3,6% rispetto allo stesso periodo del 2000. Il dato è stato reso noto nel corso dell'inaugurazione della nuova aerostazione arrivi dello scalo di peretola. L'intervento per il quale Adf ha investito circa 3 milioni di euro (6 mld di lire) rientra in un piano di sviluppo delle infrastrutture, legato alla crescita del traffico.



Manifestazione di protesta sotto la sede della Swissair a Zurigo  
Meier/Reuters

derazione elvetica, Moritz Leuenberger, che accusa il capo della Ubs, Marcel Ospel, di non avergli risposto al telefono. Solo in serata, dopo una giornata passata in incontri più volte sospesi e poi ripresi con le banche, il governo svizzero ha annunciato di essere pronto ad aiutare la Swissair, approvando un pacchetto di salvataggio dopo i colloqui con le banche su possibili soluzioni per la crisi dell'aerolinea. Il prestito alla Swissair sarà di 450 milioni di franchi svizzeri, che dovrebbero servire ad assicurare i voli fino al 28 ottobre. Una misura che potrebbe far alzare di nuovo in volo sin da oggi gli aerei.

A muoversi sono stati anche gli altri governi europei direttamente interessati dalla crisi di Swissair. Il governo belga, che controlla il 50,5% di Sabena (il restante 49,5% è in mano di Swissair) ha annunciato la concessione di un finanziamento ponte (si parla di 230 miliardi di lire) per salvare la propria compagnia aerea, che intanto è stata com-

## Il piano prevede oltre 2.500 esuberanti, nuova tassa sul costo del biglietto Alitalia mette in vendita la sede Mengozzi punta su Fiumicino

Bianca Di Giovanni

**ROMA** Travolta da una crisi di settore senza precedenti, l'Alitalia si appresta oggi a varare il piano di rilancio 2002-2006 che il consiglio guidato da Francesco Mengozzi ha messo a punto assieme a quello di crisi di durata semestrale. Proprio sul «contingency plan» si è diffusa ieri la voce che la decisione sui tagli di oltre 2.500 dipendenti e sulle strategie di riduzione dei costi fosse stata presa prima del fatidico 11 settembre, segno di una crisi strutturale

della compagnia, colpita poi anche dall'attacco in Usa.

Quanto al rilancio, le indiscrezioni della vigilia parlano di oltre tremila miliardi di fabbisogno (7 mila i miliardi per l'investimento sulla flotta) per poter raggiungere il pareggio di bilancio entro il 2003. Ma nella ricapitalizzazione sta il vero rompicapo per il governo e l'azionista di controllo Tesoro. Le leggi di Bruxelles impongono agli Stati il non intervento, in nome della libera concorrenza. Dunque, dalle casse pubbliche potrà arrivare ben poco (forse - e non è per nulla sicuro -

soltanto i 750 miliardi che restano degli aiuti autorizzati 5 anni fa). Altrettanto rischiosa appare la strada dell'apertura ai privati, in un momento in cui l'azione sprofonda sotto i colpi delle Twin Towers e della Swissair. Ieri il titolo ha perso il 3 e mezzo per cento, a 0,7290 euro, mandando in fumo gran parte del recupero segnato nella scorsa settimana.

Altro punto strategico del piano sarebbe il ritorno alla centralità di Fiumicino, decisione già adombrata per la verità nell'assemblea di maggio. Insomma, si cancella il progetto siglato dall'ex amministratore delegato Domenico Cempella sul doppio hub nazionale, e si torna a far rotta sullo scalo romano, per riguadagnare terreno nei voli diretti. D'altra parte i «tagli» all'attività presentati nel «contingency plan» hanno già portato alla sospensione dei voli da Malpensa verso la provincia europea, oltre che per Hong Kong, Pechino e San Francisco.

Intanto dalla Magliana continuano ad arrivare segnali di «risparmi all'osso». Dall'8 ottobre la compagnia applicherà un sovrapprezzo di 6 euro (11.618 lire) su ciascuna tratta. Lo stesso vale per Meridiana. E la «tassa» che i passeggeri dovranno pagare per fronteggiare la crisi congiunturale. Anche Alitalia Cargo applicherà un sovrapprezzo di 15 centesimi di euro (290,4 lire) per ogni chilogrammo di merce trasportata. Intanto anche i vertici si preparano a traslocare. La compagnia ha nominato Lazard quale advisor nelle procedure di dismissione del centro direzionale della Magliana.

«Diamo lavoro a 900mila persone, meritiamo più attenzione» dicono alla fine delle sfilate. Biagi dà ragione ad Armani. Intanto i compratori sono diminuiti del 15%

## La moda si lamenta: alla Fiat la rottamazione, per noi niente

Gianluca Lo Vetro

**MILANO** «Se la Fiat è in crisi, tutti ne parlano e si fanno le leggi sulla rottamazione. La moda, invece, si continua a considerare un argomento frivolo. Anche se offre lavoro a 700mila addetti del tessile abbigliamento: 900mila se aggiungiamo i calzaturieri e i pellettieri». All'indomani della sparata di Giorgio Armani contro il Tg1 che non ha recensito le sfilate di Milano, Mario Boselli presidente della Camera Nazionale della Moda, richiama tutti con diplomazia.

«Chi non sostiene un settore delicato dell'economia», dice, prudentissimo, Boselli senza fare nomi di testate. Ma anche gli stilisti «che vorrebbero decidere le linee editoriali dei

giornali» (vedi Armani). E naturalmente chi «ha fatto festa, nonostante l'invito della Camera a cancellare ogni mondanità» (vedi Donatella Versace). Anche Roberto Cavalli è irritato dal fuori programma della collega più spettacolista. Mentre, Enzo Biagi sostiene Armani: «la moda fa parte della vita ed è giusto parlarne. Altrimenti, non si dovrebbero trasmettere nemmeno le partite di calcio». «Forse - taglia corto Boselli - è tempo che ognuno risponda delle proprie responsabilità».

Di certo, queste particolarissime sfilate primavera estate 2002 hanno «risposto» molto parzialmente ai compratori. Parola di Michele Giglio, autorevole buyer con 6 boutique dalle quali escono 47mila capi a stagione. «Noi - dice l'imprenditore - siamo venuti lo stesso. Non possiamo bloccare gli ordini, met-



Modelli Armani alla sfilata di Milano

tendo a rischio quei fatturati che nel mio caso producono gli stipendi di 60 dipendenti. Come e più del solito, abbiamo rischiato di tasca nostra, acquistando senza sapere cosa succedeva...Ma queste sfilate per l'80% da sera, il 10% da gran sera e solo un 10% da giorno, hanno mostrato ben poco di ciò che la gente compra e indossa. Specie di questi tempi». Certo, il lustrino fa immagine e scena, strapandando l'applauso. «Ma per noi - incalza Giglio - la sfilata non è uno show. Viceversa, come è accaduto stavolta, ci mostra tutto ciò che non ha mercato».

Non a caso, la rigorosa passerella di Trussardi ha convinto con «l'eccesso» di abilità nel traforare come un pizzo, il daïno dei soprabiti lineari. Mentre, la sfilata di Cavalli che ha chiuso questa controversa kermesse, è piaciuta

per gli abiti tinta unita un po' zingari, lasciandoci perplessi quando lo stilista ha riproposto il suo tipico «varietà» di pelli dorate e scollature maculate.

«Dovremo fare tutti un passo indietro: - ha sentenziato Patrizio Bertelli dal vertice del gruppo Prada - essere più razionali e meno umorali». E se lo dice lui che nella vetrina di Montenapoleone sta esponendo a 24 milioni e rotti un soprabito di persiano che sembra la pelliccia di una nonna, c'è da giurare che sia finita l'epoca dei capricci. Quella fine degli Anni '90 più smodata degli '80, grazie alla quale le due griffe più eccentriche, Cavalli e Dolce e Gabbana, hanno sestuplicato i fatturati. Domenico Dolce lo teorizzava da tempo: «non si può sconvolgere il mercato ogni stagione con rivoluzioni che durano sei mesi. Questo avvicen-

darsi di tendenze rischia di stancare la gente. Che invece ha bisogno di sicurezza». Per questo, già prima dell'attentato, Dolce e Gabbana avevano deciso di puntare, come poi hanno fatto, sulla rivisitazione dei loro classici: il maschile nero e la guèpiere.

Insomma, i segnali di una crisi determinata da nuove modalità di consumo erano chiari e antecedenti al crollo delle Torri Gemelle. «Ora - prosegue Massimo Ferretti, del gruppo Aeffe che produce Alberta Ferretti, Moschino e Gaultier - ci possiamo dare come obiettivo massimo, il pareggio dei fatturati. Per almeno un paio di stagioni, dovremo dimenticarci gli indici di crescita dell'anno scorso». Fatto sta che a chiusura della manifestazione, il bilancio di Mario Boselli mostra segni negativi: «un decremento del 15% dei compratori».