

TRASPORTO MARITTIMO

**Il settore è senza risorse
A rischio 50mila posti**

Sono 50 mila i posti di lavoro a rischio nel settore marittimo. Se il governo non corre subito ai ripari, la nostra flotta di cabotaggio è destinata ad un inevitabile smantellamento: a dare l'allarme sono i sindacati di categoria Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti. Il comparto conta 20 mila dipendenti sulle navi e circa 30 mila nell'indotto, con una flotta di 500 navi e un traffico per 40 milioni di passeggeri, 5,5 milioni di autovetture e 70 milioni di tonnellate di merci.

FONDO CO.ME.TA

**La lista unitaria conquista
l'82% dei voti**

I metalmeccanici di Cgil, Cisl e Uil e la Fismic hanno ottenuto l'82% dei voti alle elezioni per l'assemblea di Cometa, il fondo di previdenza della categoria. I sindacati hanno ottenuto 80.391 preferenze su 97.934 voti validi. In termini di seggi Fiom, Fim, Uilm e Fismic ottengono 37 seggi sui 45 riservati alle rappresentanze dei lavoratori: alla Fiom-Cgil 16 seggi, alla Fim-Cisl 12, alla Uilm 8 e al Fismic 1. All'Ugl-Metalmeccanici il 18% dei voti e 8 seggi.

ALFA ROMEO

**Accordo per la Cig
recuperati 15 miliardi**

Accordo tra Fiat e sindacati di base FimUniti-Cub e Slat Cobas riguardo 5.700 lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese che otterranno circa 15 miliardi di lire, in pratica da 1.250.000 a 8.100.000 lire lorde ciascuno. L'accordo è relativo alla cassa integrazione applicata dal 1983 al 1985 nello stabilimento. Il risarcimento economico è un recupero economico equivalente alla differenza tra le retribuzioni normali dei lavoratori e quanto era stato dato per la Cigs.

ELETTO A SEUL

**Alleanza Coop Internazionale
Barberini è il nuovo presidente**

Ivano Barberini, presidente di Legacoop, è il nuovo presidente dell'AcI, Alleanza cooperativa internazionale. Lo hanno eletto all'unanimità a Seul - a conclusione dell'Assemblea generale dell'organismo che raggruppa 254 organizzazioni di oltre 100 paesi - i delegati presenti, in rappresentanza di 800 milioni di soci.

FINMECCANICA

**Cessione Ansaldo Energia
Scelta l'offerta di GenPower**

Il Consiglio di amministrazione di Finmeccanica ha selezionato l'offerta di GenPower srl (società partecipata da Riccardo Garrone, Vittorio Malacalza, Rimorchiatori Riuniti Spa Finemme Spa, Enemar Spa), per la cessione di Ansaldo Energia. Finmeccanica avvierà pertanto con la società genovese la fase negoziale in esclusiva. L'altro candidato rimasto in lizza dopo la due diligence era OmniaInvest.

**Crolla il mercato delle due ruote
A settembre le vendite calate del 41%**

MILANO Anche il mercato delle due ruote risente degli effetti degli attentati dell'11 settembre. L'indagine mensile del Centro Studi Promotor sull'andamento del mercato delle moto registra in settembre un calo del 41,4% nelle vendite: 32.576 unità contro le 55.635 immesse sul mercato nel settembre 2000. La situazione appare pesante anche perché il mercato delle due ruote era già in crisi, avendo registrato nel bimestre luglio-agosto un calo del 19,4%. La stangata degli attentati - sottolinea Promotor - interessa tutto il mercato delle due ruote, sia quelle vere e proprie che gli scooteroni targati e i «cinquantini». Questi

ultimi sono i più colpiti, con un calo nelle vendite del 51%. Una situazione così pesante, comunque, non è stata determinata solo dalla crisi post-attentati, ma trova ragioni profonde anche nella fine degli incentivi e nel deterioramento più generale del quadro economico. A questa situazione si va ad aggiungere l'aumento esorbitante delle polizze assicurative, che colpiscono proprio i veicoli di piccola-media cilindrata. Tra gli operatori del settore c'è un clima di diffusa preoccupazione per il futuro, in particolare per gli scooter oltre 50 cc.. Meno preoccupati i concessionari per le vendite di moto vere e proprie.

Bruxelles autorizza l'ultima tranche di aumento di capitale di 750 miliardi, ma la compagnia ha bisogno di almeno 3mila miliardi

Un brodino europeo per la crisi Alitalia



Aerei dell'Alitalia "schierati" in pista

Bianca Di Giovanni

ROMA Nonostante la totale latitanza di Roma, Alitalia incassa la sua prima vittoria in sede europea. La compagnia di bandiera potrà accedere all'ultima tranche di aiuti varati nel '96 «seguendo quei criteri e quei finanziamenti che erano stati adottati a suo tempo», spiega la commissaria Ue ai Trasporti Loyola de Palacio. In soldoni si tratta di 750 miliardi che potranno trasferirsi dalle casse dell'Economia a quelle della compagnia. Una somma che non risolve l'emergenza finanziaria della società (il piano Mengozzi prevede tremila miliardi di ricapitalizzazione), ma il suo arrivo segna in ogni caso una vittoria sul fronte dei diritti della società. All'ordine del giorno della compagnia resta comunque la difficile situazione sul fronte del lavoro, visto che il piano d'emergenza individua circa 2.500 esuberanti che potrebbero essere anche di più. Per gestire le eccedenze è stato avviato un tavolo intermi-

nisteriale che dovrebbe portare all'utilizzo dei contratti di solidarietà e forse all'allargamento di «paracaduti sociali» come la cassa integrazione al comparto del trasporto aereo. Ma il condizionale è d'obbligo, visto che in gioco, stavolta, c'è la sopravvivenza stessa della compagnia. Dietro i silenzi di Giulio Tremonti, infatti, e le assenze di Pietro Lunardi si nasconde probabilmente la volontà di abbandonare il vettore alle correnti della crisi finanziaria, per poi decidere di «svendere» al primo venuto (Alpi Eagles?), che molto probabilmente poi rivenderà a un gigante d'oltre confine (Air France o Lufthansa). Finora siamo alle chiacchiere e ai «rumors» di Borsa (che comunque non sono mai tanto casuali). Sta di fatto comunque che in Europa sta passando la linea del vinca il più forte, e muoia il più debole. Che tradotto sul piano Alitalia vuol dire cancellare il vettore italiano. Ma c'è un altro dato che dimostra la non volontà di Roma di recuperare e rilan-

ciare la compagnia. I ministri responsabili della materia non fanno altro che ripetere: faremo quello che farà l'Europa. Ebbene: la Sabena ha ottenuto proprio ieri un prestito dal suo governo (belga). Stesso dicasi per l'Air France. Insomma, per altre compagnie le casse dello Stato si sono aperte, sotto forma di aiuti che non si chiamano di Stato, ma che comunque arrivano. Per l'Alitalia si resta allo slogan «one time last time», cioè una sola volta, per dire che non una lira di più potrà arrivare alla Magliana dalla finanza pubblica. Stop. Eppure l'Europa (di cui Belgio e Francia fanno parte a tutti gli effetti) ha trovato un percorso per aprire la borsa pubblica. Evidentemente i ministri di quei Paesi hanno peso e volontà diversi dai nostri. Tornando alla Magliana, la società riunirà il consiglio d'amministrazione il 29 ottobre per discutere del piano d'emergenza di ventuno biennale. È certo, comunque, che i consiglieri parleranno anche di Alpi Eagles e dei rischi connessi.

Tagli d'autunno in casa Fiat
Incontro azienda-sindacati: meno produzione, più cassa integrazione

Massimo Burzio

TORINO "Incertezza". Con questo termine la Fiat definisce il quadro economico in cui si trova ad operare. La difficoltà di prevedere quale sarà l'evoluzione degli scenari a breve e medio termine nei settori industriali nel quale il gruppo torinese è direttamente impegnato, è stata ribadita più volte, ieri, ai Sindacati. L'occasione è stata quella della riunione dell'"Osservatorio di Gruppo", una sorta di ciclico tavolo di informazione tra azienda e rappresentanti del Sindacato.

Le cause dell'"incertezza" di cui parla la Fiat sono, peraltro, note e sono state ribadite proprio ieri. Per quanto riguarda l'auto sono dovute alla congiuntura europea, al rallentamento di altri mercati "importanti" come quelli del Brasile, dell'Argentina, della Turchia e della Polonia e l'impatto psicologico negativo sui consumatori dopo i recenti (e, purtroppo, ancora attuali) fatti di politica internazionale.

Nulla di nuovo, insomma, rispetto a qualche settimana fa. Includa la comunicazione delle "contromisure" (ma non i relativi dettagli) che l'azienda guidata da Paolo Fresco e Paolo Cantarella, intende adottare. E cioè: riduzione dei contratti a termine, diminuzione dei contratti di lavoro interinale e Cassa Integrazione. Per quest'ultima, tra l'altro, vale ancora l'annuncio fatto da Giovanni Agnelli sulla necessità di ridurre la produzione 2001 di 100.000 unità ricorrendo a degli stop produttivi.

Per la CIG di novembre, perciò, l'annuncio di modi e termini dovrebbe arrivare nell'arco di qualche giorno. E quindi sicuramente prima del nuovo incontro tra la Fiat Auto e i sindacati che avverrà il 7 novembre e che sarà accompagnato da altri similari per CNH, Iveco, Fiat Avio, Teksid, Magneti Marelli e Comau. I problemi dei vari settori della galassia Fiat, infatti, sono diversi per condizioni di mercato, attività produttive e prospettive e richiedono esami particolarmente attenti. La sostanza, però, non cambia e significa un sicuro adeguamento, verso il basso degli obiet-



Lo stabilimento di Cassino dove è in produzione la Stilo, ultima nata in casa Fiat
Piloni/Ap

tivi economici del gruppo. Qualcosa di più si dovrebbe sapere dai risultati del terzo trimestre della Fiat che saranno resi noti il 31 ottobre prossimo.

Decisamente critico sui contenuti e sulla sostanza delle comunicazioni fatte dal Gruppo Fiat ai sindacati è Lello Raffo, il coordinatore nazionale Fiom per il gruppo torinese che ha detto: "Hanno dichiarato di non essere in grado di dichiarare. E' tutto indefinito e le valutazioni non possono che essere conseguenti". In una situazione come questa, il sindacato garantisce, comunque, una "attesa vigile" e cioè un comportamento molto attento all'evolversi delle cose: "Controlleremo che non avvengano fatti gravi - ha promesso Raffo - e soprattutto improvvisi. Vedremo il da farsi ma non accetteremo ridimensionamenti. I loro errori di progettazione e programmazione - ha aggiunto - non devono essere scaricati sui lavoratori".

L'impressione dei rappresentanti dei lavoratori è che sia in atto una "operazione di svuotamento dei magazzini". E cioè, i costruttori cercherebbero di ridurre gli stock di vetture invendute facendo ricorso alla Cassa Integrazione in Italia e ad altre misure similari nel resto d'Europa, che sarebbero, però, soltanto in parte giustificate dalla recessione.

congiuntura

**Grandi imprese, meno occupati
Lombardia, l'economia resiste**

MILANO I venti contrari degli Usa frenano ma non fermano l'economia milanese: una nota di incoraggiamento in rovescio coi dati Istat che a luglio indicano l'occupazione nelle grandi imprese in calo dello 0,4% rispetto a giugno e una riduzione di 3 punti annui pari a 24 mila posti. Crisi confermata dalla risalita della cassa integrazione. Invece, secondo le previsioni di Assolombarda ricavate da un'indagine su un campione credibile di aziende manifatturiere, la quasi totalità dei «scur Brambilla» nei prossimi sei mesi confermerà i programmi di sviluppo pianificati prima dell'11 settembre, a cominciare dagli investimenti per nuovi impianti e formazione professionale. Dice il presidente di Assolombarda, Michele Perini: «Di fronte alla crisi mondiale, le nostre imprese usano la testa, mantengono nervi

saldi e ragionano non a breve ma sul medio periodo», anche se «di certo gli attacchi terroristici hanno reso più cupo e incerto lo scenario macroeconomico e nel breve termine la congiuntura soffre di un inevitabile contraccolpo psicologico. Tuttavia la situazione migliorerà». Partendo da queste premesse, senza differenziarsi granché dai toni di Antonio D'Amato, gli imprenditori meneghini, com'è ovvio ma non d'obbligo, sollecitano da destra il governo a «fare scelte coraggiose» con Finanziaria e Libro bianco. Per il residuo tempo del 2001 e l'avvio del 2002 l'indagine prevede il calo della produzione industriale e del fatturato, ma senza intaccare i bilanci dominati dai segni positivi, anche se staccati dai brillanti risultati della eccezionale «vendemmia» 2000. Calerà la domanda in usano la testa, mantengono nervi

ticolare verso Est europeo e Russia e a ruota Unione europea e Usa. Il calo dell'export Usa non preoccupa perché «pesa» solo il 15 per cento dei 70 mila miliardi di beni prodotti per anno a Milano, che esporta nell'Ue quasi il 50 per cento della sua produzione. A Milano l'unico settore in visibile e forte sofferenza è il turismo e, nella vicina Varese, i principali timori derivano dal destino di Malpensa: non solo i sindacati, ma anche l'Unione degli industriali di Varese segnala «una immediata e viva preoccupazione per gli effetti sull'economia locale» dell'eventuale depotenziamento dell'hub di Malpensa. Qualche ulteriore accento preoccupato per il futuro giunge dalle grandi imprese. Le stesse che anche a livello nazionale soffrono l'emorragia di posti di lavoro confermata dall'Istat: cala del 6,7 per cento l'occupazione nel comparto di produzione di energia elettrica, gas e acqua, con picchi nella fabbricazione di coke e raffinerie di petrolio, seguiti da industria alimentare, bevande e tabacco e infine nella produzione dei mezzi di trasporto. g.lac.

Audizione del presidente Cimoli alla Camera: il bilancio dei primi sei mesi del 2001 è positivo per 12 miliardi

Le Ferrovie per la prima volta in attivo

MILANO Tornano in attivo i risultati delle Fs Spa nei primi sei mesi del 2001. Il gruppo guidato da Giancarlo Cimoli, per la prima volta nella sua storia, registra un bilancio semestrale positivo, con un risultato del periodo, dopo le imposte, di 6,1 milioni di euro (circa 12 miliardi di lire). Positivi gli indici reddituali: infatti, l'attivo è di 228 milioni di euro (441 miliardi di lire) per il margine operativo lordo e di 18 milioni di euro (35 miliardi di lire) per il risultato operativo, dopo ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. I ricavi, comprensivi delle capitalizzazioni, ammontano a 3.746 milioni di euro, oltre 7.250 miliardi di lire. I costi sono di 3.518 milioni di euro, circa 6.800 miliardi di lire. I dati sono stati resi noti da Giancarlo Cimoli ieri pomeriggio nel corso di una audizione alla Camera. Il presidente delle Fs ha sottolinea-

to che quelli realizzati nei primi sei mesi dell'anno sono risultati «particolarmente significativi». «Non solo perché conseguono l'equilibrio economico con due anni di anticipo rispetto alle direttive del governo e al piano di impresa delle Ferrovie, ma anche e soprattutto in raffronto ai dati del periodo in cui è stato dato concretamente avvio al risanamento: la fine del 1996, quando le perdite erano di quasi 2 mila milioni di euro (3.900 miliardi di lire) e il molera negativo per oltre 1.500 milioni di euro (oltre 3 mila miliardi di lire)». Nei primi sei mesi dell'anno, gli investimenti hanno mostrato un «ottimo andamento»: 1.870 milioni di euro (oltre 3.600 miliardi di lire) a sei mesi, proiettabili agli oltre 4 mila milioni di euro (8 mila miliardi di lire circa) su base annua «un risultato - ha affermato Cimoli

- che conferma come il gruppo Ferrovie dello Stato sia il più importante investitore a livello nazionale e un volano determinante per lo sviluppo dell'intera economia italiana». Quanto alle prospettive per l'esercizio in corso, l'attuale congiuntura economica internazionale e la contrazione della mobilità anche nel settore ferroviario suggeriscono prudenza nelle previsioni a finire. «Al di là delle cifre - ha dichiarato il presidente e amministratore delegato Giancarlo Cimoli - questi risultati testimoniano che il risanamento delle Ferrovie italiane non è più quell'impresa che in tanti giudicavano impossibile. Merito di tutti i ferrovieri, che, nell'ambito della ristrutturazione societaria che ha costituito un modello organizzativo moderno, hanno potuto darsi e raggiungere precisi obiettivi».

Il consiglio affida all'amministratore delegato il progetto di riorganizzazione del gruppo

Unicredit, mandato a Profumo

MILANO Toccherà all'amministratore delegato di Unicredit, Alessandro Profumo, il compito di approfondire a breve le linee del piano di riassetto del gruppo. La sua relazione, nel consiglio d'amministrazione di ieri, è stata approvata all'unanimità nelle sue linee generali, e sempre lui ha ricevuto il mandato per «verificare e coordinare le strutture interne - come si legge in una nota del gruppo bancario - al fine di approfondire i lineamenti del progetto di riorganizzazione con tutte le componenti interessate, di valutare il perimetro della riorganizzazione e di individuare il percorso societario più efficiente per la realizzazione del progetto». Consiglio d'amministrazione

interlocutorio, quello del gruppo Unicredit di ieri, fatto per presentare a grandi linee il piano di riassetto industriale, già anticipato ma non ancora presentato ufficialmente, per il passaggio dall'attuale modello federale a quello della fusione e della divisione per aree. Un piano che, finora, da parte delle Fondazioni aveva ricevuto solo una tiepida accoglienza. Secondo il progetto, il cui schema definitivo verrà illustrato in un prossimo cda, la banca verrà divisa in tre segmenti: retail, corporate e banking. Per la banca guidata da Profumo (che martedì ha ricevuto il placet dell'Antitrust croato circa l'acquisizione di Zagrebacka Banka), dunque, il cda di ieri è stato solo il primo

passo verso il nuovo corso. Poco prima dell'inizio del cda, aveva fatto una breve visita nella sede Unicredit il presidente delle Assicurazioni Generali, Gianfranco Gutty, trattandosi nel palazzo dell'Unicredit per una ventina di minuti, mentre affluivano i consiglieri: tra gli altri, Maurizio Lotti, Franco Grande Stevens, Mario Greco della Ras e Leonardo Del Vecchio della Luxottica. Nessun commento da parte di Gutty circa la sua visita: «Ho buoni rapporti con tutti», si è limitato a dire. Gutty non fa parte del consiglio di amministrazione di Unicredit, e le Generali non figurano tra gli azionisti rilevanti della banca. La.Ma.