

CAMPARI

Acquistato il 50% della Sky Spirits

Il Gruppo Campari ha annunciato di aver acquisito il 50% della Sky Spirits, società già partecipata da Campari per l'8,9%, proprietaria del marchio Sky Vodka. Il valore dell'operazione è pari a 233,4 milioni di euro, che saranno pagati in contanti ricorrendo in parte a mezzi propri e in parte a indebitamento bancario.

ENTE TABACCHI

Assegnati dividendi per 119 milioni di euro

L'assemblea dell'Eni ha assegnato al Ministero dell'Economia e delle Finanze, suo azionista unico, dividendi per 119 milioni di euro. I dividendi dell'azienda italiana, leader nel settore tabacchi, includono oltre ai profitti dell'esercizio 2001 anche la distribuzione degli utili del 2000. Il risultato operativo dell'attività «core» dell'azienda (produzione sigarette, sigari, distribuzione) ha segnato un miglioramento di oltre il 10% rispetto al 2000.

COMAU

Accordo di cooperazione con Prima Industrie

Accordo di cooperazione industriale tra Prima Industrie, società operante nel settore ad alta tecnologia dei sistemi per applicazioni industriali e Comau spa, società del gruppo Fiat, leader mondiale nei sistemi di produzione per l'industria autoveicolistica. L'accordo, di natura pluriennale e rivolto al settore della saldatura laser di scocche e componenti di carrozzeria e prevede che Prima Industrie sviluppi e fornisca a Comau celle di saldatura laser che la società della Fiat integrerà nei propri sistemi di produzione.

REGISTRO NAVALE

Oggi si fermano i 700 dipendenti

Una giornata di sciopero è stata proclamata oggi dai 700 lavoratori del Rina, il Registro navale, per protestare contro il blocco delle trattative per giungere ad un accordo con l'analogo ente francese «Bureau Veritas», e contro il decreto del ministero delle Infrastrutture che estende la delega visite sul naviglio nazionale ad altri soggetti. Secondo i sindacati il decreto porterà a una perdita di fatturato per il Rina e a pesanti ricadute occupazionali, e metterà a rischio la sicurezza dei mezzi nautici.

ENEL

Via libera per l'acquisizione della Camuzzi Gazometri

L'Antitrust ha autorizzato l'Enel ad acquisire la Camuzzi Gazometri, holding operativa del gruppo che svolge, in Italia e Argentina, attività di distribuzione di gas naturale, Gpl e di acqua potabile. Nella comunicazione inviata all'Autorità, l'Enel, che ha rilevato subito una quota del 40%, ha annunciato l'intenzione di acquisire la titolarità dell'intero capitale sociale di Camuzzi, o comunque una partecipazione non inferiore al 98,58%.

Tentato colpo di mano sull'Ilva di Cornigliano

MILANO Il governo ha tentato un colpo di mano contro l'Ilva di Cornigliano con un emendamento all'articolo 44 della Finanziaria che, se accolto, avrebbe provocato l'immediata cessazione dell'attività a caldo dell'Ilva. L'emendamento è stato presentato alle 15,05 con possibilità di presentare richiesta di discussione entro le 20, ed è stato presentato nell'ambito della normativa portuale. Dunque un doppio colpo basso, per fortuna vanificato dal deputato anconetano diessino Duca della commissione Trasporti. Alla fine il governo ha dovuto ritirarlo. L'emendamento «toglieva al demanio e assegna al patrimonio della Regione Liguria - che le avrebbe pagate 5 miliardi di lire - le aree dell'Ilva di Genova Cornigliano da utilizzare per

insediamenti socioproductivi di rilevante interesse regionale ambientalmente compatibili. Il centro destra voleva dunque strumentalizzare le questioni ambientali per togliere spazio all'industria e dare le aree in pasto ai business. Dura e immediata era stata la replica del sindacato, con condanne esplicite della Cgil di Genova e della Rsu Ilva che parlano di «atto autoritario per sabotare l'accordo di programma». Spiega il segretario nazionale Fiom, Riccardo Nencini: «L'emendamento cambiava le questioni di merito del confronto in atto su questo importante stabilimento siderurgico. Ribadiamo con forza che la politica della siderurgia è per sua natura nazionale».

Ruggiero annuncia il «ribilanciamento tariffario» con una nuova politica di marketing che punta ad avvantaggiare le famiglie

Telecom, aumenta il canone e regala telefonate

Gildo Campesato

ROMA Telecom strizza l'occhio alle famiglie: d'ora in poi «regala» a tutti gli abbonati mezz'ora di telefonate urbane al mese e fa pagare 50 lire (Iva esclusa) le chiamate interurbane e distrettuali durante l'intero week-end ed ogni giorno tra le 18 e le 8 del mattino. E' il succo del cosiddetto «ribilanciamento tariffario» annunciato ieri da Riccardo Ruggiero, direttore di Telecom Italia Domestic Wireline, la divisione responsabile della telefonia fissa.

Il regalo di Natale di Telecom Italia (in realtà scatterà dal 1° febbraio dopo l'ok dell'Authority per le Tlc) è frutto di una doppia manovra in contemporanea: il rincaro del 6% del canone mensile (da 20.700 lire a 22.000 lire); la riduzione dei costi delle chiamate dell'1,7% e cioè mediamente 1.711 lire a famiglia.

L'effetto globale per il cliente medio

sarà dunque positivo per le famiglie di oltre 400 lire al mese. Non molto, ma almeno sufficiente ad ammortizzare la stangata sul canone: «Che comunque resta tra i più bassi d'Europa, il 14% sotto la media Ue», insistono a Telecom.

La novità non sta tanto nelle cifre (in termini complessivi il calo globale delle bollette sarà di circa 100 miliardi), quanto nell'atteggiamento di Telecom Italia. La società si mostra più sensibile che in passato alle esigenze della massa dei clienti, anche quelli che il telefono lo usano poco. La scelta di Ruggiero si stacca così decisamente dalla strategia del suo predecessore, Rocco Sabelli, che aveva schierato Telecom soprattutto sul fronte più caldo e remunerativo: quello della clientela business e dei quattro milioni di grandi parlatori, in tutto circa 4 milioni di nuclei familiari su 18 milioni.

Il calo delle tariffe non è certo una benevolenza di Telecom nei confronti dei propri clienti, ma è stato imposto

dall'Unione Europea come contrappeso all'aumento del canone. «Avremmo potuto riconoscere la riduzione di prezzo alla clientela business che rappresenta un mercato fortemente competitivo, invece abbiamo preferito darla tutta alle famiglie», osserva Ruggiero.

I motivi vengono spiegati con una specie di marketing a ricaduta temporale. Si spera che con costi più bassi, anche chi oggi parla poco diventi disponibile ad usare di più il telefono ed i relativi servizi. Non solo Internet, ma anche segreteria telefonica, Sms su rete fissa, richiamata su occupato o visualizzazione del numero chiamante: tutte proposte commerciali che oggi faticano ad imporsi. «Perché troppo poco conosciute», sostengono a Telecom.

Sono ancora un flop, invece, gli sconti alle famiglie meno abbienti: su 1,4 milioni di interessati teorici, appena in 6.000 hanno chiesto la riduzione del canone cui hanno diritto.

Salta la fusione Stream-Tele+ e l'Antitrust non si pronuncia Scatta «l'operazione Vivendi»

MILANO L'Antitrust ha deliberato il non luogo a procedere sull'operazione di fusione tra Telepiù e Stream, le due piattaforme digitali italiane. Il motivo? La decisione di procedere al ritiro della notifica dell'operazione, fatta pervenire ieri direttamente dalle due società. Il presidente dell'Antitrust, Giuseppe Tesoro, aveva recentemente espresso preoccupazione sull'operazione di concentrazione così come era stata presentata. Dalla coabitazione di due giganti, la francese Vivendi, che controlla Telepiù e il gruppo Murdoch, che controlla Stream, sarebbe nato un colosso monopolista che avrebbe costituito una forte barriera per l'ingresso di nuovi concorrenti. Nei prossimi giorni potrebbe, quindi, essere notificata all'Antitrust una nuova operazione. E' l'ipotesi più probabile sembra essere quella di un'acquisto del 100% di Stream da parte dei francesi di Vivendi.

«Fiat, questo piano è inefficace»

I sindacati metalmeccanici temono lo svuotamento industriale del gruppo

Giovanni Laccabò

MILANO «Il piano Fiat è inefficace», dicono, anzi scrivono, Fim, Fiom e Uilm colmando i solchi scavati dall'accordo separato. Nessuna abitudine, nessuno rinuncia alle proprie convinzioni su accordi e temi connessi, in primis la democrazia, ma l'emergenza richiede risposte unitarie rifiutando «interventi di ulteriore riduzione dell'occupazione e di smantellamento del tessuto industriale». Il documento non è firmato dall'autonomo Fimic.

Claudio Stacchini, segretario della quinta lega Fiom, spiega che la molla della ritrovata unità è scattata per la gravità del piano Fiat, gravità che non tutti sembrano cogliere: «L'amministrazione comunale ci invita a sostenere la ristrutturazione che sarebbe all'origine della razionalizzazione tra Rivalta e Mirafiori, che invece a noi pare velleitaria perché è la solita riduzione dei costi che la Fiat usa ciclicamente da vent'anni, e che non risolve il vero problema: non si compete più sul mercato globale solo con vetture di gamma bassa». Stacchini critica gli appelli alla rottamazione: «Sono proposte incapaci di far uscire la Fiat dalla crisi, sia perché non è una crisi di mercato, sia perché la rottamazione sarebbe un bel regalo ai concorrenti visto che Fiat continua a perdere quote di mercato».

Nessuno crede nemmeno alla «versione cloroformio» secondo cui la mannaia non si abatterà sugli stabilimenti italiani, ma solo all'estero: «Una barzelletta cui nessuno crede. Se anche ciò fosse vero, sarebbe solo rinviato il destino della periferia: oggi la periferia della Fiat è l'Argentina, domani sarà l'Italia perché il centro è a Detroit». Perché una barzelletta? «Perché se un'azienda dismette attività industriali per 4 mila miliardi, è perché vuol ridurre drasticamente la sua struttura produttiva: è una logica che contiene in sé riduzioni di personale e dichiarazioni di esuberanza». Nessuno tollera più che a due anni dall'accordo con Gm non sia stato presentato uno straccio di piano industriale su cui discutere: «Da qui la nostra decisione di aprire un'iniziativa unitaria: vogliamo risposte e in caso negativo siamo pronti a fare sciopero». Una decisione unitaria «che non ha alternative», dice il segretario nazionale Fim Cisl Cosmano Spagnolo: «Sarebbe da sciagurati immaginare che ognuno possa affrontare da solo una partita tanto delicata e complessa. Diventa inevitabile trovare



Operaio metalmeccanico durante la manifestazione per il contratto l'11 novembre

le ragioni comuni per gestire insieme la fase. Ma è anche l'occasione per riprendere i rapporti interrotti con l'accordo separato». Cosmano Spagnolo è anche convinto che, paradossalmente, sia l'occasione per riaprire con la Fiat il capitolo delle relazioni sindacali: «Non è pensabile gestire un processo tanto grave con il modello di relazioni degli ultimi anni, segnato più per le cose non fatte che non da quelle fatte». Analoga la tensione in casa Uilm, come spiega il suo segretario nazionale Giovanni Contento: «Si dimostra che quando si tratta di problemi di merito, e degli interessi dei lavoratori, l'unità si fa. La Fiat non può presentarci un piano di

tagli: a volte si taglia per crescere, altre per scomparire dal mercato. Noi chiediamo di sapere il futuro strategico di Fiat auto».

Intanto i partiti valutano il piano della multinazionale torinese. Per Oliviero Diliberto «il piano vuol far pagare solo ai lavoratori una strategia industriale deficitaria, attraverso licenziamenti espliciti e mascherati». Le deputate diessine Gloria Buffo e Silvana Dameri criticano la strategia Fiat basata sulla fascia bassa del mercato: «Pertanto rottamare non serve e il governo è responsabile: l'ultima grande azienda dell'auto non va assistita nel suo declino, ma va spinta a puntare sulla qualità del prodotto».

lingotto

Così, senza licenziare 10mila posti in meno

Angelo Faccinotto

MILANO L'amministratore delegato della Fiat, Paolo Cantarella, ha voluto rassicurare dipendenti ed opinione pubblica. Nella fabbrica italiana del gruppo - ha detto - non ci saranno licenziamenti. Ma è davvero così? Formalmente sì. Il piano varato lunedì sera dal Lingotto non prevede, nel nostro paese, il ricorso a procedure di messa in mobilità. Salvo sorprese, quindi, chi è regolarmente assunto può stare - sempre relativamente - tranquillo. La realtà, però, è più complessa. E molto diversa.

Il gruppo Fiat conta complessivamente (i dati sono aggiornati a fine ottobre) 204mila dipendenti. Di questi, poco meno della metà - esattamente 96.500 - sono impiegati in Italia. Non tutti, però, sulla base di contratti a tempo indeterminato. Dati alla mano, 1.700 sono contratti a termine, mentre altri 2.500 posti sono coperti da interinali, cioè da personale «in affitto». In tutto, 4.200 lavoratori che, alla scadenza, non si vedranno rinnovare il contratto. Tecnicamente non si tratta di licenziamento. Ma la sostanza è la stessa. Come è recentemente accaduto per i giovani «contratti a termine» della Fiat-Sata di Melfi, se vogliono continuare a lavorare devono andare a cercarsi un posto altrove.

Non solo. Il Lingotto prevede espressamente anche il blocco del turn over. Chi va in pensione, cioè, non verrà sostituito. Tirate le somme, visto che incide per il 4-5 per cento della forza lavoro, il piano costerà, nell'arco di un anno, tra gli 8 e i 10mila posti di lavoro. In Italia. Senza che, tecnicamente parlando, si debba far ricorso al licenziamento.

Il tutto senza considerare i circa 2mila lavoratori del gruppo che già hanno perso il posto nel corso del 2001: 700 impiegati degli enti centrali, 500 operai delle ex Meccaniche di Mirafiori, 450 carrellisti del Tnt, 400 dipendenti di Comau Service e Comau Stampi. Senza contare lo stitidico di cassa integrazione che, dal giugno scorso (dopo che non se ne faceva ricorso dal 1997), colpisce l'auto per almeno una settimana al mese. E, ovviamente, senza contare i dipendenti dell'indotto. Nel solo hinterland torinese le difficoltà del Lingotto hanno costretto, in questi mesi, diverse aziende fornitrici a chiudere i battenti. E a lasciare a casa i propri operai. In questo caso, con tanto di lettera di licenziamento.

I sindacati riducono l'agitazione del 17 dicembre. La Commissione di garanzia voleva la sospensione

Aerei, lo sciopero sarà di 8 ore

MILANO Sarà di 8 ore (dalle 10 alle 18) e non delle 24 previste, lo sciopero generale del trasporto aereo proclamato dai sindacati per il 17 dicembre. La decisione è stata presa ieri sera dalle nove sigle sindacali, al termine della riunione convocata in seguito alle richieste della Commissione di garanzia e l'invito analogo del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Pietro Luardi.

Il ministro aveva invitato i sindacati a «revocare o differire» l'agitazione, motivando la richiesta con il fatto che le astensioni del 17 «comportano a livello nazionale l'interruzione di più servizi con-

nessi all'attività del trasporto aereo per 24 ore» e produrranno «pesanti effetti negativi per l'intera giornata del 17 dicembre 2001».

L'invito del ministro era giunto nel primo pomeriggio dopo che la Commissione di garanzia aveva proposto la sospensione dello sciopero, una misura ritenuta dai garanti necessaria per scongiurare la situazione di grave e imminente pericolo che può derivare ai diritti degli utenti. Pur riconoscendo che anche l'agitazione del 17 rientra nelle circostanze eccezionali che giustificano la deroga al principio di rarefazione, la Com-

missione ha ritenuto che il susseguirsi di scioperi generali nel trasporto aereo a breve distanza di tempo (lo sciopero del 17 arriva a 14 giorni di distanza da quello del 3 dicembre e a una sola settimana da quello del trasporto ferroviario e urbano) privi «questo mezzo di lotta del carattere di eccezionalità». Proprio il permanere delle ragioni che hanno causato questo aumento della conflittualità del settore, sottolineano infine i garanti, dovrebbero indurre il governo e le parti sociali a riprendere al più presto il confronto per ricercare soluzioni adeguate alla gravità della crisi del trasporto aereo.

I segretari generali Cofferati, Pezzotta e Angeletti hanno chiesto un incontro urgente con Silvio Berlusconi

Cgil, Cisl e Uil in campo per la crisi Alitalia

MILANO Per la crisi del trasporto aereo, e dell'Alitalia in particolare, scendono in campo direttamente i tre segretari generali di Cgil, Cisl e Uil. che hanno chiesto un incontro urgente con Silvio Berlusconi.

Sergio Cofferati, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti intendono concordare con il presidente del Consiglio un confronto formale sui problemi aperti dalla crisi del trasporto aereo con particolare riguardo all'Alitalia.

Dopo aver segnalato che la crisi irrompe in un contesto caratterizzato da una condizione di subalternità del sistema aeroportuale nazionale, i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil - precisa una nota delle tre confedera-

zioni - osservano che «la liberalizzazione del settore del trasporto aereo non ha finora realizzato né l'auspicato consolidamento della funzione dei vettori concorrenziali, né la stabilizzazione della crescita competitiva e di valore di Alitalia».

Nello svilupparsi dell'azione di governo e del processo di riorganizzazione e ricapitalizzazione dell'azienda - rilevano Cofferati, Pezzotta e Angeletti - non si intravede un orientamento certo e definito sia riguardo alla regolamentazione del settore, sia per la definitiva impostazione degli assetti finanziari, azionari, manageriali e industriali. «Per compiere una analisi comparata su tutte le tematiche e per

approfondire la valutazione delle strategie, delle politiche e degli strumenti necessari per sostenere e rilanciare lo sviluppo dell'intero settore del trasporto aereo», i segretari di Cgil, Cisl e Uil chiedono pertanto un incontro urgente con il presidente del Consiglio «per concordare un confronto formale sull'intera materia».

Sulla crisi del trasporto aereo è intervenuta anche la Fit-Cisl, secondo cui «è insostenibile una situazione di perdurante passività di fronte a centinaia di licenziamenti già avvenuti e ad una tensione sociale che investe decine di migliaia di lavoratori negli aeroporti e nelle compagnie aeree». In tal senso - sottolinea l'organizzazione

sindacale - «non può essere di certo interpretato in modo confortante l'aumento di capitale di 500 miliardi di lire varato dall'Alitalia, mentre mancano strumenti di sostegno per tutti gli operatori del settore».

L'altro giorno il ministro per le Attività produttive, Antonio Marzano, aveva annunciato che le misure di sostegno per il trasporto aereo potrebbero arrivare nel 2002, e non con la legge finanziaria. «Non è da escludere un rinvio - aveva detto il ministro - Non so se ce la faremo con la Finanziaria, visto che i suoi tempi sono abbastanza avanti. Ci penseremo l'anno prossimo».