

Confronto sulla proposta allo studio dei ministeri dell'Economia e del Welfare

In pensione più tardi con il «bonus» per lavorare

I sindacati: siamo contrari a sconti sui contributi

Raul Wittenberg

ROMA Nel tentativo di mandare la gente in pensione più tardi, il governo ha in esame la legge delega sulla previdenza in vista di un emendamento che definisca meglio gli incentivi per arrivare a questo risultato.

Ma siccome è difficile inventare cose nuove sull'argomento, riprende la norma della Finanziaria 2001 - l'ultima del centrosinistra - che per l'appunto prevedeva incentivi identici, cercando di renderli più appetibili con un «bonus» fiscale e contributivo che aumenti in maniera più consistente il salario netto. Quella norma del 2001 lo aumentava del 16%, a condizione che il lavoratore sottoscriveva con il datore di lavoro un contratto a termine biennale. Non fu una proposta appetibile. Nella bozza su cui stanno lavorando i ministeri dell'Economia e del Welfare invece si percorre l'ipotesi che il salario netto possa aumentare di più, fino al 30% della pensione di anzianità a cui il lavoratore rinuncia, scegliendo volontariamente di restare al suo posto. Senza sottostare all'ok del da-

tore di lavoro neppure per un contratto a termine.

Facciamo un esempio. Un lavoratore prende un salario di 100, ha l'età giusta e i 35 anni di anzianità, gli spetterebbe una pensione di 70. Se resta a lavorare, ha un bonus del 30% di 70, ovvero 21, il salario aumenterebbe a 121. Come arrivare a questo risultato? Si sta valutando l'ipotesi di ridurre per questi soggetti l'aliquota contributiva di dieci punti, dal 32,7% al 22,7%, così ripartiti secondo il giornale on line «Il Nuovo»: 8,5 punti a favore della busta paga del lavoratore, 1,5 a ridurre il costo del lavoro per l'impresa.

Così facendo però con il solo incentivo contributivo, il salario aumenterebbe a 108,5. Per arrivare a 121 mancano 12,5, che verrebbero da incentivi di natura fiscale. Tutto questo ha un costo, compensato dal risparmio sulla pensione che non si pagherebbe. Risparmio che - osserva l'on. Laura Pennacchi (Ds) che nel 2000 immaginò questo incentivo - non potrebbe coprire anche i costi della decontribuzione sui nuovi assunti come pretendeva il governo.

Ecco, questa grosso modo è la

Bruxelles

Sotto sorveglianza il debito italiano

MILANO Il Consiglio dei ministri finanziari dovrebbe chiedere all'Italia di fornire al più tardi entro marzo informazioni aggiuntive sulla sua strategia di bilancio oltre il 2003. Nessuna procedura, ma monitoraggio di quel che può succedere nel nostro Paese, questa la proposta che la Commissione Ue invierà ai ministri finanziari europei nella sua opinione sul programma di stabilità 2002-2006 dell'Italia.

Il piano italiano, secondo la Commissione, non illustra in modo sufficientemente preciso le misure con cui saranno raggiunti gli obiettivi di bilancio del 2004 e degli anni successivi. La Commissione, insomma, tiene sotto sorveglianza

il deficit e il debito italiano (che però, secondo Bruxelles, non si sta riducendo a ritmo sufficientemente rapido). Ma spiega che il programma italiano non rispetta i requisiti del «codice di condotta» approvato in seno ad Eurolandia sul formato ed i contenuti dei piani di stabilità.



Alcuni pensionati durante un'assemblea di delegati e quadri della Cgil nel settembre scorso al Palalido di Milano

secretario generale aggiunto della Uil, Adriano Musi, che vuol capire se davvero la volontà del lavoratore è svincolata da quella del datore di lavoro. Il responsabile delle Politiche Sociali della Cgil, Beniamino Lapadula ritiene «fattibile» l'ipotesi di uno sconto contributivo come strumento per aumentare le retribuzioni, mentre definisce «tecnicamente impraticabile, quella di un bonus fiscale perché diventerebbe una misura di dubbia costituzionalità» con rammatti diversi a parità di reddito.

Per il segretario della Cisl Paolo Baretta «l'idea di un incentivo a restare al lavoro l'abbiamo già condivisa ma la soluzione tecnica andrà studiata se la notizia venisse confermata. Finora non è chiara». Perplesso è perfino il presidente della Commissione Lavoro della Camera, Domenico Benedetto Valentini (An) sull'introduzione di un super bonus, anche se concorda sulla strada degli incentivi. Il segretario dei pensionati Uil Silvano Miniati si dichiara contrario a realizzare gli incentivi con il taglio dei contributi.

za il deficit e il debito italiano (che però, secondo Bruxelles, non si sta riducendo a ritmo sufficientemente rapido). Ma spiega che il programma italiano non rispetta i requisiti del «codice di condotta» approvato in seno ad Eurolandia sul formato ed i contenuti dei piani di stabilità.

Sostanzialmente, secondo l'esecutivo Ue, il raggiungimento degli obiettivi di bilancio dal

2004 in avanti avviene tenendo conto di «significative ma non precisate future misure». «Ciò non permette neanche - sottolinea la bozza della Commissione - di determinare se la correzione avrà luogo dal lato della spesa e/o delle entrate e pertanto rende molto difficile una valutazione dell'aggiustamento pianificato nel medio termine».

vo cosiddetto «pro rata».

Per i sindacati gli incentivi a prolungare il lavoro vanno bene, ma tutti chiedono chiarimenti e soprattutto insistono nella opposizione all'altro corno della dele-

ga, la decontribuzione per i nuovi assunti. «La proposta di Maroni sul super-bonus per ritardare la pensione è accettabile ma bisogna vedere in quale contesto verrà inserita», dice ad esempio il

Auto, il miracolo di Babbo Natale

Gli ecoincentivi spingono le vendite in dicembre (più 51,4%). La Fiat perde il 18% nel 2002

Massimo Burzio

TORINO Un record «drogato» dagli ecoincentivi. E' quello del mercato italiano dell'auto che in dicembre, l'ultimo mese di validità delle agevolazioni governative, ha fatto registrare, con 198.600 immatricolazioni, un incremento del 51,4% rispetto allo stesso mese del 2001. La corsa alle immatricolazioni ha avuto effetti positivi su tutte le case automobilistiche e quindi anche sulla Fiat Auto che è cresciuta, in dicembre, del 23,28%. Si tratta comunque di un incremento che, pur essendo significativo, è inferiore alla media del mercato. La marca Fiat, infatti, è aumentata in dicembre (e sempre nel raffronto con lo stesso mese del 2001) del 26,92%, l'Alfa Romeo del 11,60% e la Lancia del 13,78%. La quota complessiva di mercato, però, si è assestata soltanto al 27,8% contro il 34,2% del dicembre dello scorso anno, quando era ancora in uso (peraltro non soltanto alla Fiat ma praticamente in tutte le case) il sistema «suicida» e finalmente ormai abbandonato delle maxi immatricolazioni a «km zero».

L'exploit di dicembre e l'andamento abbastanza positivo del secondo semestre dell'anno (da quando cioè sono entrati in vigore gli ecoincentivi) hanno permesso al mercato italiano di chiudere il 2002 con 2.270.900 consegne di vetture nuove pari ad un -5,9% rispetto al-

l'annata record del 2001 quando erano state vendute 2.413.455 automobili. Anche nell'arco dei dodici mesi, poi, i marchi Fiat hanno perso circa 4 punti di quota di mercato che nel 2002 è sceso al 30,2% contro il 34,6% del 2001.

Da Torino, però, arrivano anche delle notizie positive sull'andamento dell'azienda guidata da Giancarlo Boschetti. A dicembre la Fiat Auto avrebbe realizzato a livello europeo, secondo un portavoce dell'azienda, una quota dell'8,6% (+

0,3% rispetto al dicembre 2001 e +0,9% rispetto a novembre 2002). E' questo, spiegano a Mirafiori, «il risultato di quota in assoluto più elevato degli ultimi dieci mesi mentre segnali positivi giungono anche dalla Stilo».

In Italia, infatti, con l'arrivo della versione Multiwagon il modello avrebbe un gradimento sempre maggiore così come sarebbe positivo anche l'andamento di prodotti come i monovolume Fiat Ulysse e Lancia Phedra (35% di quota nel

rispettivo segmento) o il Doblò. In casa Alfa Romeo, poi, sarebbe in costante aumento la raccolta ordini delle versioni di 147 e 156 dotate del nuovo motore 1.9 JTD 16 valvole. Infine, quote di mercato brillanti per i veicoli commerciali che a dicembre sarebbero passati in Europa al 15,4% dal 13,2% dell'anno precedente e in Italia in dicembre hanno sfiorato la leadership assoluta con poco meno del 50% del mercato. Qualcosa, insomma e in attesa di nuovi prodotti, sembra muoversi a Torino. E' però ancora troppo poco e la parola crisi è tutt'ora obbligatoria quando si parla di Fiat Auto.

Va però detto che nel 2002 hanno perso quote di mercato anche grandi marche straniere: la Opel, ad esempio, è ad un -12%, la Renault ha perso il 7,2%, la Volkswagen è calata del 7,3%. Positivamente, invece, l'anno scorso si è chiuso per Citroën (+20,2%), Peugeot (+12,5%) e, ancora, per le tedesche Audi e Mercedes, la svedese Volvo e giapponesi come Toyota, Honda e Suzuki.

E' il 2003? Secondo una nota del Centro Studi Promotor le anticipazioni di acquisto del secondo semestre e in particolare «quelle così vistose di dicembre saranno inevitabilmente scontate in gennaio e nei mesi successivi. Il 2003 in assenza di nuove agevolazioni e tenuto anche conto della debolezza dello scenario economico, potrebbe verosimilmente scendere anche attorno alla soglia dei 2 milioni di unità».

Lingotto

Dopo il boom, frenata in Borsa Oggi il vertice tra le banche

MILANO Fiat tira il freno dopo la corsa iniziata dall'inizio dell'anno grazie all'interessamento manifestato da Roberto Colaninno. Un movimento dettato dagli inevitabili realizza, ma anche dei dubbi che circolano fra gli analisti sulla reale efficacia del futuro piano del finanziere mantovano, i cui contenuti peraltro non sono ancora stati svelati al pubblico. Il titolo, che aveva recuperato quasi il 20% del proprio valore nelle prime tre sedute del 2003, ha ceduto il 2,65% a 9,023 euro.

Intanto oggi a Milano si svolgerà il vertice tra le banche finanziarie del Lingotto. Un vertice al quale non sarà presente alcun esponente del gruppo di Torino. Intesa, Capitalia, Sampaolo Imi e Unicredit, capofila del prestito convertendo da tre miliardi di euro erogato la scorsa estate, dovranno verificare lo stato del loro prestito. Le quattro banche saranno rappresentate ai massimi livelli dai presidenti e amministratori delegati. All'ordi-

ne del giorno, lo stato di avanzamento del piano di riassetto del Lingotto mentre, in assenza di uomini Fiat, non dovrebbero essere esaminati i conti 2002 del Lingotto oggetto di una successiva riunione che dovrebbe tenersi a breve.

Secondo una fonte, citata da Reuters, l'esame dei conti si farà in un meeting che è previsto per giovedì 9 gennaio. «Si tratta di un incontro tecnico, di quelli previsti periodicamente per l'esame dell'andamento del piano». Il piano Colaninno per il rilancio Fiat, che prevede l'ingresso dell'ex numero uno di Telecom Italia nell'azionariato di Fiat Spa, non è uno degli argomenti all'ordine del giorno dell'incontro ma è probabile che i banchieri ne parlino, cercando di individuare una linea comune sul tema.

Il piano per fare entrare il ragioniere di Mantova ai vertici del Lingotto dovrebbe avvenire, secondo alcune indiscrezioni, attraverso un aumento di capitale cui dovreb-

be partecipare lo stesso Colaninno, forse tramite la neo-acquisita Immsi (con un miliardo di euro), un'accelerazione del piano di disseminazioni, con Toro e Fiat Avio, la negoziazione con General Motors dell'annullamento dell'opzione put a favore di Fiat sull'80% di Fiat Auto.

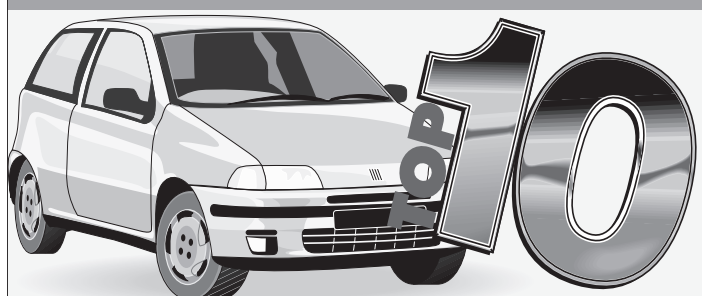
Il piano, come ha ricordato lo stesso Colaninno, è amichevole e dovrebbe essere realizzato con il consenso di tutte le parti coinvolte, compresa naturalmente General Motors.

Un punto, cifre sulla carta, di quanto sia stata pesante la crisi dell'auto del 2002 per il Gruppo Fiat, lo si potrà fare il prossimo 28 febbraio, giorno che vedrà riunirsi il consiglio di amministrazione, quando saranno analizzati i dati relativi al quarto trimestre e all'intero esercizio 2002 e forse nominare il nuovo numero uno.

Intanto il prossimo 24 gennaio si svolgerà l'assemblea della società in accomandita Giovanni Agnelli & C. L'appuntamento fissato per la «cassaforte» della più importante dinastia imprenditoriale italiana vedrà, forse, anche il formale passaggio dello scettro del gruppo da Giovanni Agnelli al nipote John Elkann.

ro.ro.

LE PIÙ VENDUTE NEL 2002



Marca	Modello	Auto vendute nel 2002
1 Fiat	Punto	208.497
2 Fiat	Panda	100.382
3 Ford	Focus	84.725
4 Peugeot	206	83.171
5 Opel	Corsa	76.683
6 Lancia	Y	74.528
7 Fiat	Stilo	73.506
8 Fiat	Seicento	71.044
9 Renault	Clio	69.137
10 Toyota	Yaris	68.851

Fonte: Anfia

P&G Infograph

Al Salone dell'auto alcune novità della nostra industria raccolgono l'ammirazione del pubblico internazionale

A Detroit i modelli tricolori si fanno onore

Rossella Dallò

DETROIT Industria italiana in gran spolvero e ancora una volta in cima ai sogni degli americani. Al Salone di Detroit dove la maggiore attenzione è stata dedicata proprio ai prodotti di casa nostra. La più ammirata è la Kubang, bellissimo prototipo di Giugiaro che reinventa per la Maserati il concetto di Suv. Ha messo d'accordo i giornalisti di ogni parte del mondo e ha già raccolto gli elogi di alcuni big dell'auto europea e non. La Lamborghini Murciélago Barchetta, versione studiata appositamente per i nababbi di California e Florida con il gusto delle super-prestazioni, e in trepidata attesa del-

la nuova Gallardo che sarà svelata in marzo a Ginevra. Infine, come sempre assediato, rimirato e fotografato lo stand Ferrari con in bella mostra la rossa «Enzo». Sono loro, i marchi italiani, che calamitano esperti e non.

Luca di Montezemolo, venuto a presentare la Kubang, si dice soddisfatto dei risultati del gruppo in termini di vendite (poco più di 7500, contro le 6158 del 2001), di fatturato, investimenti (oltre il 20% del giro d'affari) e nelle innovazioni industriali. Ma in particolare è soddisfatto della Maserati, il cui positivo ritorno nel mercato statunitense ha conquistato in un anno un migliaio di clienti. Anche la Ferrari in Usa ha segnato un piccolo record nel 2002 con 1203 consegne. Per



La nuova concept car Maserati Kubang, disegnata da Giugiaro

quest'anno il maggior impegno in terra americana sarà quello di allargare la rete dei concessionari Maserati, mentre a livello mondiale la presenza del marchio passa da 42 a 47 Paesi. Per il gruppo in generale Montezemolo annuncia ancora un anno impegnativo, con la presentazione in febbraio della nuova F.1, fino alla Maserati Quattroporte che farà il suo debutto in settembre al Salone di Francoforte, passando per il completamento della nuova verniciatura. E, cosa che di questi tempi fa tirare un sospiro di sollievo, lascia al neo amministratore delegato della Maserati il piacere di annunciare che insieme alla nuova Quattroporte l'organico a Modena crescerà dai 450 addetti di oggi a 600 per arrivare

«nei prossimi anni al pieno regime di 1000 persone». Potrebbero essere anche di più se la Kubang entrasse in produzione, ma... questione di quattrini.

Anche la Lamborghini può cantare vittoria. Per quanto appartenente ormai ai tedeschi di Wolfsburg - è al 100% controllata da Audi - nel mondo è sempre riconosciuta come una portabandiera del «made in Italy». Ebbene, con le 430 Murciélago vendute del 2002, delle quali più di un terzo (il 35%) sono finite nelle mani di facoltosi appassionati americani, la Casa di Sant'Agata Bolognese ha accresciuto il proprio fatturato da 64,6 a 80 milioni di euro e ha potuto chiudere il bilancio in pareggio con un anno di anticipo rispetto al previsto.