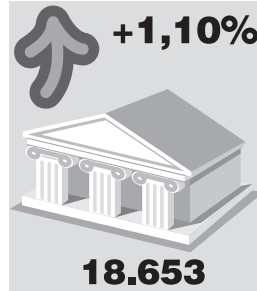

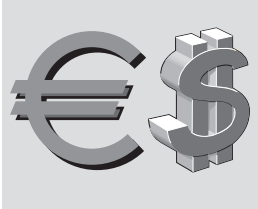


LA MODA IN CRESCITA, ALMENO FINO AL 2004

MILANO «La crescita globale dell'economia e una bolla dei listini azionari potrebbero portare le azioni del settore dei beni di lusso a superare i nostri obiettivi sui prezzi». Così Morgan Stanley C, una delle banche d'affari più importanti d'America, ha illustrato le prospettive in Borsa del settore del lusso e della moda, mentre sono in corso le sfilate milanesi dei grandi stilisti. Una tendenza che dovrebbe «perdurare probabilmente fino alla seconda metà del 2004, quando ci si attende che la Federal Reserve aumenti i tassi di interesse». Nonostante le previsioni, comunque, sui singoli titoli Morgan Stanley, almeno per ora, «non modifica le proprie indicazioni». In ogni caso, ha proseguito, «secondo la nostra metodologia di valutazione, la maggior parte dei titoli

del lusso è oggi al di sotto dei nostri obiettivi sui prezzi». L'istituto si è detto convinto, poi, che, mentre per l'anno in corso la crescita globale del settore non supererà il 4/5%, per il 2004 un «incremento nelle vendite del 6/7% è una previsione ragionevole per i marchi principali», con «notevoli variazioni» da società a società. Sul fronte dei consumi, invece, a causa di una «maggiore incertezza sulle prospettive di lavoro», sarà difficile «ritornare ai livelli di spesa della fine degli Anni Novanta». In evidenza, tra i vari beni che compongono la categoria del lusso, gli orologi, che dovrebbero «registrare la prima crescita a partire dall'11 settembre 2001».

mibtel	 <p>+1,10% 18.653</p>	petrolio	 <p>Londra \$ 27,60</p>	euro/dollaro	 <p>1,1671</p>
--------	--	----------	--	--------------	---

Giorni di Storia
n. 11
Moro.
Un uomo solo
oggi in edicola
con l'Unità a € 3,10 in più

economia e lavoro

Giorni di Storia
n. 11
Moro.
Un uomo solo
oggi in edicola
con l'Unità a € 3,10 in più

Europa, grandi opere per la ripresa

L'Italia inserisce il Ponte di Messina e trascura il «Corridoio VIII»

DAL CORRISPONDENTE Sergio Sergi

BRUXELLES Sviluppare la crescita. Quella europea è "aspesqnemica", soffre della scarsa fiducia di consumatori e imprese. La Commissione europea ha presentato, dunque, le sue carte. La sua "road map", come l'ha definita il presidente Romano Prodi, il quale ha illustrato, insieme alla vice presidente e responsabile dei Trasporti, la spagnola Loyola de Palacio, il piano di proposte che riguardano gli investimenti nelle grandi infrastrutture - i famosi Tens europei - e nei settori della ricerca e della tecnologia. È un piano operativo che, a proposito delle opere fisiche, prevede per i 29 progetti considerati assolutamente prioritari, un investimento pari a 220 miliardi di euro sino al 2020. Ma che insiste sul tasto della ricerca, un obiettivo del Consiglio europeo di Lisbona (anno di grazia 2000) e sul quale Prodi ha battuto con forza: "L'aumento della spesa per la ricerca è fondamentale, altrimenti si falliranno gli obiettivi di Lisbona". In alcuni Stati dell'Unione, ha ricordato il presidente della Commissione, la spesa è addirittura diminuita. Come in Italia. "Ma non è solo un problema italiano", ha prontamente precisato. Il fatto è che sulla ricerca "l'Europa sta tradendo se stessa", ha, poi, denunciato.

parlamentari europei Ds Carraro, Fava, Lavarra e Pittella, i quali lamentano che il governo si sia battuto per il Ponte a scapito della priorità strategica del "Corridoio VIII", una linea intermodale che interessa l'Italia nella sua dorsale adriatica in collegamento con l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria.

L'iniziativa della Commissione ha per obiettivo l'apertura di una discussione in seno al Consiglio europeo di Bruxelles, il 16-17 ottobre. Sarà uno dei temi di questo incontro tra i leader dell'Unione. Secondo Prodi, la proposta, se realizzata, apporterà un aumento della crescita nell'Unione tra lo 0,6% e l'1%. Una proposta che si richiama al, colpevolmente abbandonato, "piano Delors", e che è stata aggiornata con i contributi forniti da vari governi. Prodi ha citato quelli di Germania e Francia e il piano preparato dal ministro del Tesoro, Giulio Tremonti. Il problema di fondo è rappresentato dal finanziamento delle opere e, soprattutto, dei progetti prioritari. Il presidente della Commissione e la responsabile dei Trasporti hanno sottolineato un aspetto della proposta: l'aumento del contributo comunitario dall'originario 10% al 30% con il concorso della Banca europea degli Investimenti, l'istituto finanziario con sede a Lussemburgo. La Banca, presieduta dal belga Philippe Maystadt, sarebbe disponibile a mettere a disposizione prestiti per 50 miliardi di euro in favore delle reti di trasporto sino al 2010 e di una quarantina di miliardi di euro per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione.

Il problema vero è quello della effettiva realizzazione delle opere indicate come prioritarie. I governi sono stati chiamati a dare "certezze" sui progetti, sul fronte amministrativo e dei regolamenti. E la certezza, il presidente della Commissione, l'ha chiesta, sia pure indirettamente, anche sulla costruzione del Ponte di Messina. Il progetto del Ponte, ha detto, "va dal Brennero a Palermo e dovrà essere l'Italia a porre su questo progetto gigantesco le priorità". Come dire: sarà in grado l'Italia di rispettare l'impegno che ha preso?



Riunione a Bruxelles Etienne Ansotte/Ansa

lingotto

Ceduta FiatAvio utile di 700 milioni

MILANO È stata perfezionata la cessione delle attività aerospaziali di Fiatavio (già conferite alla Avio spa) con il trasferimento della totalità del capitale di tale società alla Avio Holding. L'operazione è avvenuta in ottemperanza del contratto stipulato il 1° luglio 2003 tra il gruppo Fiat e Avio Holding (società partecipata per il 70% da Carlyle group e per il 30% da Finmeccanica). Il prezzo finale - spiega una nota diffusa da Fiat - è stato confermato sulla base dell'enterprise value complessivo attribuito alla società ceduta pari a 1.500 milioni di euro, con una plusvalenza netta di

circa 700 milioni di euro. A sua volta una nota di Finmeccanica annuncia il perfezionamento dell'accordo di luglio, ricordando che per l'acquisizione delle attività di Fiatavio prevede un esborso di 142,5 milioni. «Siamo felici di aver perfezionato l'operazione nei tempi previsti e di aver aggiunto Avio al nostro portafoglio di partecipazioni». Lo ha dichiarato Edoardo Lanzavecchia, managing director di Carlyle Group, il quale ha aggiunto che «non vediamo l'ora di metterci al lavoro con il management per sviluppare la società e farla crescere ulteriormente». La definizione dell'operazione Avio consentirà ora a Finmeccanica e Carlyle di affrontare il dossier Mtu, il polo motoristico tedesco messo in vendita dal gruppo Daimler-Chrysler verso cui lo stesso amministratore delegato di Avio, Saverio Strati, ha detto di mostrare interesse. Un'ipotesi di acquisizione di Mtu era stata avanzata a settembre dal presidente e ad di Finmeccanica, Pier Francesco Guarguaglini.

Bull: Monti contro il governo francese Finmeccanica nel mirino dell'Antitrust Ue per gli aiuti di Stato

MILANO Proprio ieri l'autorevole Financial Times lo ha bacchettato sostenendo - per farla breve - che lui e la sua Commissione sollevano spesso un gran polverone dietro il quale, però, si celano ben pochi fatti. Ma Mario Monti, guida dell'Antitrust europeo, non è tipo che si deprima di fronte alle critiche. Tutt'altro, tanto è vero che sempre ieri la Commissione Ue per la concorrenza ha fatto notizia per ben tre motivi distinti. L'Antitrust ha confermato l'apertura di una «indagine formale» su sei progetti di ricerca finanziati dalle autorità italiane in favore di diverse società del gruppo Finmeccanica. Dalla valutazione iniziale - si legge in un comunicato diffuso a Bruxelles - sono emersi dubbi sul fatto che sei dei progetti esaminati soddisfino i requisiti per poter beneficiare di aiuti ai sensi della disciplina comunitaria. Le società coinvolte sono tre: Augusta Westland, Aermacchi e Alenia. Tutte compagnie del gruppo Finmeccanica. L'ammontare degli aiuti per lo sviluppo di progetti in ricerca e sviluppo ammonta a circa 250 milioni di euro. Quattro dei progetti in questione - prosegue la nota dell'antitrust Ue - riguardano lo sviluppo di aeromobili ad ala fissa e due progetti riguardano elicotteri multifunzionali.

L'indagine di Bruxelles, si legge nel comunicato, «dovrà in particolare stabilire se i progetti beneficiari dell'aiuto costituiscono progetti di ricerca e sviluppo e se l'aiuto fornisce il richiesto «effetto di incentivazione». Intanto, per la prima volta nella sua storia l'autorità di concorrenza europea ha deciso di rivolgersi alla Corte di giustizia contro uno Stato membro perché non ha rispettato «il suo dovere di recupero di un prestito ad una impresa».

Lo ha annunciato lo stesso Mario Monti in riferimento al caso Bull: «Il governo francese avrebbe dovuto chiedere il rimborso a Bull di 450 milioni entro il 17 giugno 2003, questa è una grave violazione delle regole degli aiuti di Stato». Il commissario Ue ha aggiunto che «le regole sugli aiuti di Stato per essere efficaci devono essere rispettate scrupolosamente da tutti, altrimenti sarebbe il caos, il "si salvi chi può"». Monti ha spiegato che la Bull già in passato aveva ricevuto altri aiuti di Stato e proprio per questo motivo non c'era alternativa al rinvio della questione alla Corte di giustizia europea vista la decisione della Francia di non chiedere il rimborso a Bull. Infine, l'Antitrust Ue invierà una serie di obiezioni relative ai diritti per le partite di premier league (l'equivalente della nostra serie A) del Regno unito a tutte le parti in causa, inclusa Bskyb broadcasting plc, controllata da Rupert Murdoch, che si è aggiudicata il contratto per un miliardo di sterline. «Renderemo note le nostre preoccupazioni a tutte le parti in causa e daremo loro la possibilità di rispondere», ha dichiarato Monti. Il commissario ha aggiunto che Bruxelles è «molto preoccupata che non vi sia più concorrenza sul mercato inglese».

L'azienda di Wolfsburg intende introdurre l'orario flessibile in base all'età. I più anziani lavoreranno 30 ore Volkswagen, se sei giovane lavori di più

MILANO Più sei giovane, più lavori. Più sei anziano, più la tua giornata lavorativa si accorcia. Non è un'utopia e neppure soltanto un'ipotesi. È la proposta - concreta - formulata dai vertici della Volkswagen ai propri dipendenti tedeschi. In pratica, un'orario flessibile basato su criteri demografici. A spiegare la proposta è stato, l'altro giorno, Peter Hartz, capo del personale del gruppo automobilistico di Wolfsburg. Che, per farlo, ha scelto le celebrazioni per il decennale dell'introduzione della settimana lavorativa di quattro giorni. Un fatto per nulla casuale ed è presto spiegato il perché. Secondo l'ipotesi elaborata dalla casa automobilistica tedesca, l'orario di lavoro settimanale dovrebbe oscillare tra le 30 e le 40 ore in funzione dell'età di ogni singolo dipendente. E, a lavorare di più, saranno i più giovani, che cominceranno dalle tradizionali 40 ore settimanali per ridurre progressivamente, con l'avanzare dell'età, il proprio impegno lavorativo. Fino ad arrivare a 30 ore una volta raggiunta. Alla fine, secondo la Volkswagen, l'orario medio, nell'arco della vita lavorativa, dovrebbe attestarsi a 35 ore.

E qui sta il punto: la modulazione basata sull'età alla fine potrebbe tradursi in un aumento secco dell'orario di lavoro medio. Non a caso la proposta ha messo in allarme i sindacati. Che, appunto, temono l'abolizione della settimana

di quattro giorni. E l'introduzione di tempi di lavoro più lunghi. Per Jurgen Peters, il nuovo leader dell'IG Metall, tuttavia, si tratta di una proposta su cui riflettere. Anche perché non si tratta di una novità in senso assoluto. Un modello analogo di orario è stato già adottato dalla società informatica Debis. Si tratta di verificarne funzionamento e conseguenze. Un allungamento dell'orario di lavoro, alla Volkswagen, comporterebbe - secondo Peters - la perdita di 20-30mila sugli attuali 100mila posti di lavoro. Posti che, a suo tempo, erano stati salvati proprio con la riduzione della settimana lavorativa a quattro giorni. Quella che adesso si vuole modificare.

La casa automobilistica di Detroit vuole ridurre il costo del lavoro del 10% entro la fine dell'anno Ford in crisi, migliaia di licenziamenti

MILANO Riduzione del costo del personale del 10% entro la fine dell'anno. Questo l'obiettivo della Ford, che, in termini di occupazione, significa almeno 12mila posti di lavoro in meno nei vari stabilimenti del mondo. Ieri il secondo costruttore mondiale di automobili ha annunciato la decisione di cancellare i suoi piani di investimento sul marchio Focus che si sarebbero dovuti concentrare sull'impianto di Genk in Belgio. L'assemblaggio della futura Ford Focus sarà effettuata in altri due stabilimenti europei della casa automobilistica. Il cambio di strategia per quanto riguarda la fabbrica di Genk porterà ad almeno 3mila licenziamenti. Per giustificare questa decisione il presidente di Ford Europa,

Lewis Booth, ha dichiarato che «dobbiamo incrementare significativamente il ritmo della riduzione dei costi, se vogliamo tornare agli utili». L'altro giorno Ford aveva annunciato l'intenzione di tagliare, entro la fine dell'anno, 1.700 posti di lavoro in Germania presso la divisione Ford-Werke per far fronte alle attuali difficoltà. La misura coinvolge l'impianto di Colonia, che impiega 20.500 addetti, mentre quello di Sarrelouis (7.500 unità) non subirà quasi alcuna ripercussione. Nel secondo trimestre le attività di Ford in Europa hanno accusato un «rosso» di 525 milioni di dollari. Ma la crisi della Ford colpisce anche l'occupazione negli Stati Uniti, dove stanno per essere tagliati complessivamente

1.550 posti di lavoro. La maggior parte della riduzione di personale - cioè 1.500 posti - interesserebbe lavoratori a tempo determinato, mentre sarebbero 50 gli addetti a tempo pieno destinati ad essere tagliati. Secondo la banca d'affari Goldman Sachs, l'industria automobilistica americana, che è attualmente impegnata in una vasta operazione di riduzione dei costi per resistere alla concorrenza straniera, potrà perdere sino a 50mila posti di lavoro entro i prossimi quattro anni. L'annuncio delle misure prese dalla Ford segue di pochi giorni quelle provenienti dalla Chrysler, che prevede un'uscita anticipata dal lavoro per 5mila dei suoi 12mila dipendenti.