

RISPARMIO, SEMPRE IN CALO LA FIDUCIA NELLA BORSA

MILANO È sempre più bassa la propensione dei risparmiatori italiani a investire in Borsa o a partecipare a prossimi collocamenti di titoli azionari; parallelamente cresce la sfiducia sul futuro andamento del mercato, anche tra chi è già azionista. Questo il risultato del periodico sondaggio condotto da Hill & Knowlton e Abacus, che hanno creato l'indice sintetico Ipo-sentiment, che ogni mese misura l'intenzione degli italiani a investire. Questo indice è sceso a 25 punti per il totale della popolazione, contro i 28 di gennaio e febbraio, e a 27 punti per chi è azionista (contro 32).

In particolare, a marzo ammonterebbe a quasi l'80% la quota di persone del tutto indisponibili a investire in azioni, con una netta crescita sia rispetto al 74,6% di febbraio, sia al 66,1% di dicembre. Solo l'1% ha una elevata propensione all'investimento, un altro 4% è diffidente ma interessato, men-

tre un 16% preferisce in questo momento tenersi lontano dalla Borsa (i "Freddi").

C'è inoltre un trend decrescente della fiducia nell'andamento della Borsa nei prossimi mesi: solo il 17% degli italiani ritiene che avrà un andamento positivo, contro il 20% del mese precedente. Pessimismo anche tra coloro che sono azionisti: i fiduciosi erano il 41% a gennaio, il 27% a febbraio, e sono scesi al 20% a marzo. Sono sensazioni che comunque contrastano con l'effettivo andamento della Borsa, che dall'inizio del 2004 ha già messo a segno un rialzo del 5% dell'indice Mibtel. Fra il gruppo degli azionisti infine, solo l'1% è molto interessato all'eventuale acquisto di azioni di società pubbliche che si privatizzano o di società private che si quotano in Borsa. Si tratta del valore più basso osservato fino ad ora, e inferiore al 4% di febbraio.

INFORTUNIO MORTALE NEL GIORNO DI PASQUA

MILANO Di lavoro si può morire anche nel giorno di Pasqua. È accaduto in Abruzzo. Alle 23,30 di domenica, infatti, nello stabilimento «Granito Forte Spa» di Fresagrandinaria (Chieti), ha perso la vita Pietro Paolo D'Alonzo, 52 anni residente a San Salvo (Chieti).

Per cause ancora al vaglio dei carabinieri della compagnia di Vasto, l'operaio è stato travolto da un macchinario per il trasporto delle mattonelle in ceramica che, inceppatosi, aveva richiamato l'attenzione dell'operaio.

Mentre tentava di far ripartire la macchina, D'Alonzo è stato agganciato per un lembo della tuta dagli ingranaggi. Inutili i soccorsi dei colleghi di lavoro. Sull'incidente la Procura della Repubblica di Vasto ha aperto un'inchiesta. I funerali di Pietro D'Alonzo, sposato e padre di due figli, si terranno oggi a San Salvo.

Immediata la reazione dei suoi colleghi di lavoro della «Granito Forte» di Fresagrandinaria, che hanno proclamato uno sciopero di otto ore per turno nelle giornate sia di ieri che di oggi.

«L'ennesima morte bianca è un fatto gravissimo». Lo affermano in una nota congiunta la rsu e i sindacati di categoria Filcea-Cgil, Femca Cisl e Uilcem-Uil.

«Il fatto - aggiunge nella nota delle organizzazioni sindacali - ha colpito tutto il mondo del lavoro e deve far riflettere le istituzioni preposte alla vigilanza e al controllo della sicurezza perché non è giusto morire sul lavoro. Il sindacato continua a rivendicare con determinazione maggiori investimenti e controlli per la prevenzione degli infortuni in tutti i luoghi di lavoro perché simili tragedie non devono accadere».

Il manuale della NONviolenza

in edicola con L'Unità a € 3,50 in più

economia e lavoro

Il manuale della NONviolenza

in edicola con L'Unità a € 3,50 in più

Conti in rosso per i cieli italiani

Il trasporto aereo nazionale è in crisi. A rischio migliaia di posti di lavoro

Giampiero Rossi

MILANO Air Emilia, Air Industria, Air Italy, Air Sardinia, Air Sicilia, Alisea, Eureka, Federico II, Fortune Aviation, Gold Wing, Ital Air, Med Airlines, Minerva, Noman, Pan Air, Saggiattair, Si Fly, Tea, Unifly... È impressionante l'elenco delle compagnie aeree italiane che sono state costrette a chiudere baracca negli ultimi 15 anni. E a queste, da qualche settimana, si è aggiunta anche la Gandalf, che ha dovuto a sua volta portare i libri contabili in tribunale: le scelte manageriali sbagliate hanno bruciato oltre 60 milioni di euro e per i lavoratori sono svanite le speranze di una ripresa. E pensare che la società era persino quotata in Borsa. Per quanto riguarda le compagnie "superstiti", poi, non mancano inquietanti interrogativi sul loro stato di salute, su manovre poco chiare, "incesti" societari, e un futuro che tiene con il fiato sospeso migliaia di lavoratori.

Alla lista delle compagnie aeree decotte rischia di aggiungersi anche Azzurra Air (da sempre in profondo rosso, addirittura ripudiata dal suo azionista di riferimento Air Malta alla quale non pagava il canone del leasing degli aerei), che da mesi non è in grado nemmeno di garantire gli stipendi ai dipendenti. Il gruppo Volare (cioè Volare Airlines e Air Europe), invece, ha "sistemato" in extremis il suo fragile impianto finanziario. Dopo aver bruciato il suo capitale, il gruppo ha ricevuto una provvidenziale iniezione di liquidità: il 9 marzo scorso è stato, infatti, sottoscritto un aumento di capitale per 80 milioni di euro e, contestualmente, Giorgio Fossa è stato nominato presidente della compagnia. Tutto a posto, dunque? Non proprio. Prima di tutto perché alla vigilia la società aveva preannunciato un aumento di 90 milioni; quindi, dopo un congelamento di 24 ore della riunione dello stato maggiore, qualcosa lascia supporre che qualcuno ci abbia ripensato. Alla fine, comunque, 40 milioni sono arrivati dall'imprenditore argentino Eduardo Eurnekian e altri 40 milioni da investitori italiani dei quali fa parte anche Interbanca, la merchant bank del gruppo bancario Antoveneta, a sua volta fortemente esposto nei confronti del-



Aerei della compagnia di bandiera all'aeroporto di Fiumicino

Foto di Corrado Giambalvo/Agf

la società. Volare, però, ha anche dovuto riscadenziare a medio termine i suoi debiti verso i fornitori, che avevano superato i 120 milioni di euro e che la mettevano in difficoltà con i pagamenti, sintomo che i soldi rastrellati sono appena sufficienti per rifare. Toccherà a Fossa, quindi, tenere a bada i creditori, compresa la Sea (la società che gestisce gli aeroporti milanesi) della quale era presidente fino a pochi mesi fa. Con un salto di scrivania, infatti, Giorgio Fossa ha dimesso i panni del creditore nei confronti di Volare per indossare quelli del debitore verso Sea. E c'è chi pensa sia stato proprio lui a orchestrare l'arrivo dei 40 milioni di dollari di Eurnekian. L'imprenditore argentino, infatti, è intervenuto nella ricapitalizzazione di Volare attraverso due società di diritto.

Sono una ventina le compagnie che negli ultimi 15 anni hanno dovuto chiudere i battenti

L'analisi

«Il rischio è finire fuori mercato»

MILANO «Il "caso italiano" del trasporto aereo ha paternità ben chiare: l'assenza di norme, i molti conflitti di interesse, l'incapacità di intervento da parte di tutti i governi che si sono succeduti e anche il ruolo del sistema del credito che, attraverso intrecci politici, tiene in vita aziende che non potrebbero sostenersi da sole sul mercato e che quindi alimentano all'infinito una situazione che ha contribuito a mettere fuori mercato l'intera industria italiana». Fotografia tutto in poche parole, Mauro Rossi, responsabile del settore aereo per la Filt Cgil.

Una giungla che coinvolge, ovviamente, anche il mercato del lavoro del settore: «La questione lavoro è centrale - aggiunge Rossi - questa esplosione di aziende e di strani giri di capitali con relativi buchi miliardari poggia molto sull'assenza di normative quadro anche dal punto di vista lavoro: basti pensare che ancora non esiste un contratto nazionale per il trasporto

aereo». Così come, sottolinea ancora il sindacalista della Filt Cgil, «l'Enac non ha ancora emanato la normativa per l'orario di lavoro dei naviganti, che in teoria possono lavorare anche 24 ore di seguito. Tutto questo favorisce la sicurezza?».

A questo, fortunatamente, provvederà però l'Unione Europea, che ritiene sia che i lavoratori di questo settore debbano fare riferimento a un'unica normativa che garantisca univoci parametri di sicurezza, sia che le aziende debbano poter disporre di una base competitiva uguale. Ma difficilmente una norma europea sarà sufficiente a riordinare un comparto da sempre in crisi. D'altra parte lo stesso presidente di Assoaereo (l'associazione imprenditoriale del settore) Cesare Stumpo ha dichiarato senza mezzi termini che «le compagnie aeree italiane rischiano di essere cancellate» e «di essere assorbite dai maggiori gruppi europei». E non è difficile prevedere che a pagare il prezzo più alto di questa eventuale implosione sarebbero gli oltre 6.000 lavoratori del settore (esclusi i quasi 20.000 di Alitalia, naturalmente), scudi umani di imprenditori spregiudicati, abili soprattutto a tessere accordi con un sistema bancario fin troppo compiacente.

gp.r.

LE COMPAGNIE ITALIANE

Vettore	Addetti	Aerei	% Mercato
Alitalia	19.000	180	49,4
Air One	1.900	27	16,8
Meridiana	1.500	21	14,4
Air Europe	1.000	25	4,3
Alpi Eagles	200	6	3,7
Panair	200	7	2,4
Volare Airlines	150	5	2,0
Alitalia express	610	24	1,4
Minerva Airlines	150	8	1,0
Air Dolomiti	300	15	0,7

confronti di Alpi Eagles, a sua volta partecipata dalla stessa Veneto Sviluppo. Un gioco a incastri (e conflitti di interessi) da far girare la testa.

Ha spiccato il salto dal supermercato al trasporto aereo, invece l'imprenditore siciliano Antonino Pulvirenti, che investendo la modica cifra di 2,6 milioni di euro ha creato dal nulla nel 2003 la Windjet (l'ennesima di una serie di aerolinee dell'isola, finora tutte dalla vita breve), i cui 5 Airbus A-320 del valore di oltre 150 milioni di euro volano da Catania e Palermo per Roma, Milano, Forlì, oltre a voli in code sharing con il gruppo Volare su Bergamo, Venezia e Napoli. Certo, 2,6 milioni di euro di capitale non sono molti e poi, anche qui, i lavoratori non hanno vita facile: chi chiede il rispetto del quadro normativo rischia il licenziamento.

Ci sono anche compagnie aeree che più o meno funzionano o che, perlomeno, non hanno chiesto mai soldi allo Stato, che hanno trascorso momenti molto difficili e che adesso stanno lottando per ritagliarsi la propria fetta di mercato. Per esempio Air One e Meridiana, così come se l'è cavata finora Air Dolomiti, compagnia aerea regionale creata nel 1989 dall'industriale bresciano dell'acciaio Alcide Leali che con la politica dei piccoli passi è riuscita a raggiungere una dimensione di tutto rispetto, la quotazione in borsa, un accordo commerciale con Lufthansa, che nel 2003 ne ha acquisito il controllo totale.

Ma a completare il quadro della potenziale "Parnalut dei cieli" italiana ci sono la desolante situazione dell'Alitalia e il segmento charter, praticamente inesistente dal punto di vista della competitività, tant'è vero che i tour operator preferiscono le compagnie estere. Così i passeggeri non devono spaventarsi se - come è capitato - dagli altoparlanti arriva la voce del comandante, che informa di non poter atterrare nell'aeroporto di destinazione. Non è detto che vi sia un pericolo tecnico: è molto più probabile che la compagnia aerea abbia maturato troppi debiti con quella società aeroportuale e che dalla torre di controllo abbiano detto loro chiaro e tondo: «O la vostra compagnia paga i debiti oppure, dopo l'atterraggio, vi sequestriamo l'aereo».

Il caso della Gandalf: dalla quotazione in Borsa al fallimento dopo aver bruciato oltre 60 milioni di euro

Dal ministro l'impegno a discutere entro la fine della settimana il decreto che prevede cassa integrazione, mobilità e formazione per gli esuberanti di tutto il settore

Alitalia, ora Maroni promette sconti e ammortizzatori sociali

Felicia Masocco

ROMA Dopo mesi di stallo e di fronte alla prospettiva sempre più concreta del fallimento finalmente qualcosa si muove per Alitalia. A sentire il ministro Maroni c'è un'accelerazione che riguarda il decreto con i cosiddetti «requisiti di sistema» per il trasporto aereo: «è pronto», e il ministro assicura che se ne parlerà giovedì nella riunione con Berlusconi, Fini, Letta, Lunardi e Tremonti oltre allo stesso titolare del Welfare il quale si mostra più che ottimista, «ci saranno novità positive già in settimana», afferma. Il governo saprebbe dunque dove attingere le risorse

necessarie per finanziare lo sconto sulle tasse per i diritti di decollo, sorvolo e atterraggio e lo sconto sulle accise sul carburante per 300-400 milioni di euro. E, soprattutto, le misure di sostegno al reddito (ammortizzatori sociali) per circa 2000-2500 lavoratori del trasporto aereo di cui 1500 della sola Alitalia. In mille avrebbero la cassa integrazione o la mobilità breve fino al raggiungimento dei requisiti per il pensionamento; per 500 lavoratori ci sarebbe la formazione professionale.

Sono ancora indiscrezioni che peraltro rimbalzano sull'altro filone di trattativa, quello tra azienda e sindacati che dovrebbe rimodulare il vecchio piano industriale. Secondo il manage-

ment di Alitalia se aumentano produttività e flessibilità gli esuberanti possono ridursi di un terzo. Resterebbero dunque mille posti di lavoro in più da (per così dire) gestire, la cifra è ritenuta «plausibile» dal segretario generale della Filt-Cgil Fabrizio Solari il quale comunque avverte: «Noi continuiamo a sostenere che gli eventuali esuberanti non possono essere espulsi dall'azienda ma devono essere riqualificati per poi essere utilizzati nuovamente». E qualche dubbio sulla finalità della formazione lo esprime il segretario nazionale del Sult Andrea Cavola, «significherebbe licenziamenti», afferma ricordando che «due anni fa la società Ligabue è fallita ed ha licenziato i lavoratori, che hanno

fatto corsi di formazione della Regione ma in 51 sono ancora fuori, a spasso». Gli ammortizzatori sarebbero bene accolti dall'Unione piloti «non riguarderebbero assistenti di volo né piloti di Alitalia - afferma il presidente Massimo Notaro - ma sicuramente quelli di altre compagnie come Gandalf, Alisea, Air Industria, Minerva e Azzurra, per un totale di oltre 200-250 piloti».

Oggi i sindacati si incontreranno, si tratta di fare il punto sullo stato della trattativa ed eventualmente mettere in campo azioni di lotta per fare pressione. L'azienda invece incontra le rappresentanze dei piloti, categoria non coinvolta dai tagli a differenza degli assistenti di volo per i quali si affaccia di nuovo

l'ipotesi di una riduzione dell'organico da 4 a 3 per cabina, unita all'aumento dei limiti di impiego oltre le ore fissate dal contratto, all'aumento della produttività insomma. È il responsabile risorse umane Massimo Chieli ad indicare quale direzione - secondo l'azienda - potrebbe prendere la trattativa con i sindacati sulla riduzione del costo del lavoro. Maggiore produttività e ampia flessibilità interna secondo il manager potrebbero portare ad una riduzione degli esuberanti del 30% sui 1500 previsti consentendo di affrontare in modo diverso tutto il pacchetto delle terziarizzazioni. Il vecchio piano industriale prevedeva infatti la cessione di alcune attività estranee al «core business» (l'infor-

matica e l'amministrazione del personale) con l'uscita dall'azienda di 1200 lavoratori. Il manager aggiunge che i sacrifici toccheranno tutti i livelli del personale, anche i dirigenti per i quali si prospetta un taglio complessivo degli stipendi pari a 500 mila euro.

La settimana è quindi decisiva, sempre che il ministro del Welfare non abbia esternato ad uso e consumo della Borsa. Azienda e sindacati ritengono che entro il 20 aprile il raggiungimento di un'intesa è possibile, il vertice aziendale ci tiene, per il 20 maggio potrebbe presentarsi al consiglio di amministrazione con sufficienti garanzie di poter arginare le perdite e approvare il bilancio 2003. Da parte sindacale Solari non

esclude che il traguardo sia possibile, ma preferisce parlare di «pre-intesa» perché l'accordo definitivo è «subordinato all'intervento del governo».

Il decreto annunciato da Maroni sbloccherebbe la situazione e allontanerebbe lo spettro del fallimento per Alitalia. Ma farebbe anche chiarezza della babele di voci che si sono udite nei dintorni di palazzo Chigi e a dire il vero s'odono ancora. L'ipotesi della «bad-best company» è un discorso possibile», diceva ancora ieri il sottosegretario all'Economia Gianluigi Magri (Udc). «È un'ipotesi del tutto superata», è stata la replica del ministro dei Trasporti Pietro Lunardi. Meglio attendere giovedì.