

Giampiero Rossi

Domani il Lingotto annuncerà la nuova struttura aziendale. Fermi lo stabilimento di Cassino e le linee di 166, Lybra e Thesis

Fiat, riapertura con cig in attesa della riorganizzazione

MILANO Sono tornati in fabbrica la maggior parte dei 30.000 lavoratori della Fiat Auto, ma sono ancora ferme fino al 6 settembre, a causa della cassa integrazione, le linee della 166, della Thesis e della Lybra di Mirafiori e lo stabilimento di Cassino.

È ripresa ieri mattina alle 6 la produzione nello stabilimento della Fiat di Termini Imerese. Dopo la pausa estiva prolungata da uno stop forzato durato una settimana, la catena di montaggio della Punto restyling ha ripreso a girare. In fabbrica, così, si accingono a ritornare circa 1.400 operai. I primi a rientrare al lavoro sono stati gli operai del turno A, alle 14 toccherà a quelli del turno B. E, con lo stabilimento Fiat, riprendono a produrre anche le ditte dell'indotto. Ma già si addensano nuovi nubi. È la Fiom Cgil che avanza lo spettro di una nuova settimana di stop forzato. «Dalle notizie che abbiamo - spiega il delegato sindacale, Roberto Mastrosimone - a fine settembre l'azienda fisserà una nuova settimana

di cassa integrazione. Un nuovo fermo che ci mette in allarme e ci rende inquieti. Tra domani e giovedì - aggiunge - da Torino dovremmo avere conferme rispetto a questo nostro timore».

Ieri hanno ripreso l'attività a pieno ritmo anche i vertici del Lingotto con i primi incontri per fare il punto, dopo la pausa estiva, sui problemi e le prospettive dei settori. Dovrebbe essere domani il giorno dell'annuncio della nuova struttura organizzativa di Fiat Auto. Come anticipato il 26 luglio dall'amministratore delegato, Sergio Marchionne, scompariranno le "business unit" costituite per Fiat, Alfa e Lancia e ognuno dei tre marchi avrà soltanto una struttura commerciale. Saranno invece centralizzate le attività più importanti, come la progettazione, il design e la produzione, e dovrebbero arri-



L'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne

Foto di Alessandro Contaldo/Ansa

vare nuovi manager.

A Mirafiori la ripresa avviene all'insegna della preoccupazione perché i sindacati temono che la Powertrain, la joint venture tra Fiat e Gm per i motori e i cambi, intenda trasferire in Sudamerica già a fine anno la produzione del motore Torque. Nessun incontro è ancora in calendario, mentre è prevista entro settembre un'assemblea unitaria di tutte le Rsu di Mirafiori. «Le notizie sul motore - osserva Claudio Stacchini, responsabile dell'Ufficio Sindacale della Fiom - fanno pensare a una direzione di marcia che non è quella indicata dal sindacato e confermano una strategia di progressivo abbandono. La fine del motore avrebbe un significato anche simbolico». Per Stacchini «si indebolisce Mirafiori e diventa meno competitiva Torino che, per la prima volta,

vede rompersi il ciclo produttivo completo dell'Auto. Siamo disposti a negoziare, ma non intendiamo rinunciare alle nostre richieste di un cambio, di un motore e di una nuova vettura per Mirafiori. Ci aspettiamo da Marchionne un cambiamento di sostanza dopo l'operazione verità che ha fatto sulle difficoltà».

Intanto le zioni Fiat sono nuovamente al centro delle vendite a Piazza Affari: dopo essere riuscite sul finire della scorsa settimana a riagganciare i 6 euro, ieri i titoli del Lingotto hanno chiuso in flessione dell'1,72% a 5,82 euro, in linea con la debolezza mostrata dall'intero comparto a livello europeo. E secondo le stime dell'Unrae e del Centro studi Promotor (Csp), la quota di mercato di fiat auto in Italia in agosto dovrebbe attestarsi intorno al 28% e quindi essere all'incirca in linea con il 28,2% segnato a luglio (30,29% nell'agosto 2003). Una quota definita «di tutto rispetto» dai due operatori visto «il miglioramento della qualità delle vendite», vale a dire soprattutto il minor ricorso alle vendite km zero.

Alitalia, il fallimento dietro l'angolo

In sei mesi persi 331 milioni. Garantiti solo gli stipendi di settembre

Bianca Di Giovanni

ROMA Sempre più «rosso» il «buco» Alitalia. In una nota diffusa al termine del consiglio d'amministrazione di ieri la compagnia ha certificato una perdita nel primo semestre di quest'anno di 331 milioni di euro. Nelle casse del gruppo restano solo 72 milioni. Centoventi in quelle della compagnia. Ci si arriva sì e no a fine settembre. L'esercizio in corso chiuderà in modo analogo a quello appena passato: 519 milioni di perdite. Pericolosamente vicino a un terzo del capitale sociale. Anche se l'attività nei primi mesi dell'anno è aumentata, i proventi sono calati a precipizio. Così, l'attivazione del prestito-ponte di 400 milioni garantito dal Tesoro diventa più urgente che mai. Ma la sua erogazione - ricorda il vertice della linea aerea - è subordinata alla positiva conclusione della trattativa sindacale in atto sul piano industriale. L'intesa dovrà arrivare entro il 15 settembre. Non un giorno di più. Si attendono per l'inverno segnali di inversione di tendenza. Ma per ora è buio pesto.

I numeri della catastrofe piombano su una trattativa che resta tutta in salita. L'azienda continua a fare proposte irricevibili per il sindacato. Che si ritrova in questo modo una rivoltella puntata alla tempia: prendere o morire. L'ultima, ieri, al personale di volo, cui si chiede di raddoppiare la produttività, con minori guadagni. Stessa cosa per i piloti, con non pochi rischi per la sicurezza. Insomma, il personale navigante è messo talmente sotto pressione - con richieste che sfiorano l'assurdo - che c'è già chi sospetta una volontà più catastrofista della realtà: si tenta di far «saltare» il tavolo per addossare la fine ai rappresentanti dei lavoratori. Intanto dal mondo politico giungono avvertimenti apocalittici («Il fallimento è vicino - dichiara Gianfranco Fini - ma si deve salvare»). A questo punto sindacati e opposizione chiedono di fare chiarezza.

Le nove sigle presenti in azienda hanno chiesto ieri l'apertura di un tavolo negoziale con il governo per rilanciare non solo la compagnia di bandiera, ma tutto il settore. Inoltre chiedono ai vertici della Magliana di essere informati sul progetto industriale del vettore. In altre parole, qual è la mission di Alitalia? Se non si risponde a questa domanda è inutile continuare a chiedere sacrifici (e



Una panoramica del centro direzionale della Magliana

Foto di Giuseppe Gigliola/Ansa

che sacrifici) ai lavoratori. Qualcosa di più si saprà oggi alle 15. A quell'ora è stato convocato un incontro tra i vertici aziendali (ma Giancarlo Cimoli non dovrebbe esserci) e i sindacati dedicato allo scenario strategico dell'industria e di Alitalia. Si conoscerà in quella sede il numero degli esuberanti (le indiscrezioni parlano di 6.500), o il riassetto societario immaginato da Cimoli, con Az Fly e Az Service? Insomma, si saprà dove si vuole arrivare? Si capirà il senso dei sacrifici che si stanno chiedendo? Tutti lo sperano, ma in pochi se lo aspettano.

Più probabilmente l'azienda non andrà oltre il documento già presentato ai tavoli con i piloti e gli assistenti di volo. Un paper che potrebbe risultare esplosi-

vo. Dopo aver assicurato a Palazzo Chigi di voler mantenere per Alitalia una struttura globale a livello delle major (Air France, British Airways e Lufthan-

Drammatica riunione alla Magliana: perdite in linea con il 2003, i ricavi aumentano meno del previsto. Oggi vertice con i sindacati



sa), l'azienda oggi dichiara di non poter puntare più in alto di un cosiddetto network carrier, della «stazza» di Iberia, Austrian Airlines e Aer Lingus, la compagnia irlandese. In altre parole, vettori con una forte presenza nazionale e proiezioni su specifiche aree del Paese. Per l'Italia si tratterebbe di sviluppare Africa e Medio Oriente, con proiezioni oltre Oceano sulle rotte delle comunità italiane all'estero. Le prossime 15 rotte da aprire saranno su Shanghai, Washington, Delhi, Boston e Toronto, oltre ad altre 10 in Europa. Tutto chiaro? Non proprio. Se è vero che Alitalia può posizionarsi come la Iberia, come mai si chiede a hostess e piloti di volare come in una low cost, tipo Ryanair o Easy Jet?

Agli equipaggi si chiede di passare dalle attuali 600 ore di volo annue a 900-1.000. Analogo il destino dei piloti. La risposta dell'azienda è inquietante: perché il gap con le sue «simili» è talmente forte che i risparmi dovranno essere maggiori. A questo punto non si sa più bene dove si colloca la compagnia nello scenario internazionale.

Difficile trovare un'intesa partendo da queste proposte accompagnate dal ricatto sul rischio fallimento. Ma i vertici sindacali non rinunciano a trattare. «Lo hanno appena nominato. Lasciamo lavorare Cimoli - commenta Guglielmo Epifani - Non abbiamo notizie sugli esuberanti, ma adesso si entrerà finalmente nel merito dei problemi».

pensioni

Nel settore volo le rendite più alte

MILANO Gli ex dipendenti del settore volo ricevono le pensioni più ricche tra tutte le gestioni previdenziali iscritte all'Inps: il personale di volo, secondo l'Ufficio Studio della Cgia di Mestre, «ha un importo pensionistico medio annuo pari al doppio di un ex dipendente del settore trasporti, di circa 4 volte un lavoratore dipendente, di quasi 5 volte di un artigiano o un commerciante».

In valore assoluto, con un importo medio annuo per pensionato di oltre 31mila 270 euro, gli ex dipendenti Alitalia, anche in virtù delle alte aliquote contributive pagate nel corso degli anni (oltre il 40 per cento fino al 1995) guidano la classifica dei vitalizi Inps. Seguono i telefonici (20mila 803 euro) e le aziende elettriche (19mila 637 euro). Tutti valori, questi, al di sopra della media del paese (7mila 428 euro), e lontanissimi dalle ultime posizioni ove si trovano i coltivatori diretti, mezzadri e coloni (5.094 euro), e i commercianti (5mila 879 euro). Per queste categorie il basso importo è legato ai versamenti contributivi molto modesti effettuati da queste categorie nel corso della loro carriera lavorativa. Sotto la media del paese, anche gli artigiani (6mila 634 euro) e il clero. Gli uomini di chiesa percepiscono in media un assegno di 5mila 981 euro.

ALCATEL DI TRIESTE

Sciopero in difesa dei diritti sindacali

Sciopero unitario all'Alcatel di Trieste contro il trasferimento di un delegato a un'azienda terziarizzata. Alla protesta, indetta da Fiom, Fim e Uilm hanno partecipato i 250 lavoratori dello stabilimento. «Siamo di fronte a un atto di slealtà senza precedenti» - afferma il segretario nazionale Fiom, Giorgio Cremaschi. Per il quale quello perpetrato dalla multinazionale francese si configura come «un attacco ai diritti sindacali».

HYPOVEREINSBANK

Entra nel cda manager italiana

Sarà una top manager italiana, Christine Licci, a guidare la divisione retail di Hypovereinsbank, il secondo gruppo bancario tedesco. A riportare la notizia è il Financial Times Deutschland, che spiega come la 40enne di Castelrotto (Bolzano) avrebbe già raggiunto un accordo di massima con i vertici dell'istituto bavarese.

GLOBALIZZAZIONE

Ikea sbarca in Cina: 10 negozi entro 6 anni

Ikea investirà fino a 800 milioni di dollari per costruire nei prossimi 6 anni 10 nuovi negozi nella maggior città della Cina. Il gruppo avrebbe inoltre intenzione di tagliare i prezzi dei propri prodotti, nei prossimi mesi, in media del 6%, seguendo la riduzione del 5% nell'ultimo anno. Ikea punta a far sì che la Cina diventi, nell'arco di 10-15 anni, il proprio mercato numero uno.

HOPA

Deliberato prestito da 143,4 milioni

L'assemblea degli azionisti di Hopa ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario convertibile di 143,4 milioni, di durata quinquennale, che verrà lanciato in ottobre. È stato poi dato mandato al cda per l'ulteriore emissione di un bond convertibile fino all'importo di 356,5 milioni di euro. L'assemblea di Fingruppo holding (che controlla Hopa al 30%) ha deliberato un aumento di capitale per 101 milioni di euro.

È il reato ipotizzato dalla procura di Parma. Nel crac bruciati oltre 40 milioni

Gandalf, accusa di bancarotta

MILANO Bancarotta fraudolenta: è il reato ipotizzato dal pm della Procura di Parma, Pietro Errede, che ha aperto un fascicolo sul crac della Gandalf, la compagnia aerea nata a Parma nel 1999 e dichiarata fallita il 28 febbraio scorso.

Per ora ad essere indagato risulterebbe l'ultimo amministratore delegato della società, Gaetano Intrieri, cui la Guardia di Finanza - su ordine della Procura - ha posto sotto sequestro i conti correnti personali e quelli di alcune aziende da lui amministrare, acquisendo documenti anche a Bergamo. A mezzo milione di euro ammonterebbe la cifra di cui è stata accertata la sparizione, ma secondo gli inquirenti il buco avrebbe dimensioni maggiori.

Il crac della società, il cui nome è ispirato

al mago del Signore degli Anelli - che era quotata in Borsa - ha bruciato oltre 40 milioni di euro. Dopo il fallimento, la Gandalf era stata messa all'asta ed era stata acquistata cinque mesi fa da Alitalia Express per 7,1 milioni di euro.

Gandalf Airlines cominciò ad operare nell'aprile 1999 sulla base un progetto frutto della collaborazione di tre manager: Mc Kinsey che individuò le nuove rotte e di ripartizione del traffico aereo del sistema aeroportuale milanese (trasferimento di molti voli internazionali da Linate a Malpensa). L'opportunità di fornire presso lo scalo bergamasco di Orio al Serio nuovi servizi alla clientela business. Un progetto che però si è scontrato con la crisi del traffico aereo, mentre sono sfuma-

te possibili acquisizioni o partnership da parte di altri vettori o potenziali investitori. La compagnia operava comunque da tempo, prima della dichiarazione di fallimento, a ritmo ridotto per contenere al massimo gli oneri di gestione, ma l'assenza di profitti, l'impossibilità di fare affidamento su nuovi apporti finanziari e la mancata conclusione con i principali creditori per ottenere la ristrutturazione del debito complessivo non aveva offerto più alcun margine di manovra.

L'idea di lancio della compagnia era stata quella di entrare nel segmento del trasporto aereo interregionale, operando progressivamente collegamenti diretti dagli aeroporti meno congestionati di città di medie dimensioni italiane verso le principali mete in Europa. Dai due «Dornier 328-100 TurboProp» dell'esordio (aprile 1999) sulle prime rotte europee, Gandalf era arrivata a un totale di otto aerei in servizio: sette «328-300» Jet e un «328-100» turboelica. Gandalf era stata quotata in Borsa dal 23 dicembre 1999 nel Nuovo Mercato.

Ripresa la produzione si attende il confronto con la nuova proprietà

Cgil: piano industriale per Aprilia

MILANO Dopo la pausa estiva di tre settimane hanno riaperto ieri anche i cancelli dell'Aprilia a Noale e Scorzè, nel veneziano, con l'attivazione di 3 linee di montaggio e il rientro di gran parte dei circa 1.200 lavoratori della casa motociclistica.

Quello di ieri, però, non è stato un rientro come gli altri. Proprio durante le ferie, lo scorso 13 agosto, l'Aprilia è passata nelle mani dell'imprenditore mantovano, Roberto Colaninno.

Dopo la firma dell'accordo preliminare, che permetterà alla Piaggio di rilevare il 100 per cento del capitale del gruppo veneziano, con tutti i suoi marchi commerciali - compresi quelli storici di Moto Guzzi e Laverda - la chiusura del contratto è prevista per fine novembre. Ma già le

Rsu e le segreterie provinciale di Fiom Cgil e Fim Cisl, con l'appoggio delle confederazioni a livello nazionale, premono per incontrare al più presto i vertici della nuova proprietà e conoscere le linee guida del piano industriale per il rilancio dell'azienda. Un piano che oltre al marchio Aprilia interesserà in modo particolare anche la Moto Guzzi di Mandello del Lario (Lecco), azienda rimasta «delusa» dalla mancata acquisizione da parte della Ducati.

Nell'attesa, per il 2 settembre, nella sede di Scorzè, è previsto un incontro tra l'attuale amministratore delegato del gruppo, Franco Cattaneo, e le Rsu.

Ieri tanto la Cgil veneziana ha distribuito davanti alle due sedi dell'azienda un

comunicato in cui lamenta il fatto che «tutta l'operazione che ha portato Piaggio ad acquisire Aprilia è avvenuta tenendo all'oscuro il sindacato e fuori dei tavoli istituzionali».

La Cgil, in particolare, chiede garanzie per un piano industriale che tuteli i diversi siti produttivi e i posti di lavoro e preveda un piano di investimenti per ricerca e innovazione dei prodotti.

«Chiediamo la convocazione del tavolo aperto alla Presidenza del consiglio - dice Michele Zanocco, segretario provinciale Fim-Cisl - per conoscere i dettagli dell'operazione e il piano industriale e occupazionale dell'azienda. Vogliamo conoscere il progetto e i capisaldi del progetto di Colaninno».

Nei prossimi giorni sarà indetta dalle Rsu di Aprilia un'assemblea generale dei lavoratori. «Stiamo aspettando la convocazione del tavolo di Roma - spiega Adriano Pomato della Fiom-Cgil - e in base a questa, se arriverà nel giro di pochi giorni, comunicheremo la data dell'assemblea dei lavoratori».