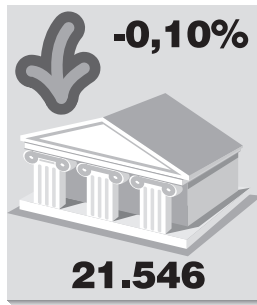


SETTEMBRE IN ROSSO PER I FONDI



petrolio



euro/dollaro



MILANO Settembre si conferma, anche nel 2004, come il mese dei riscatti per i fondi comuni di investimento che iniziano così l'autunno in rosso. Il saldo della raccolta nel mese appena trascorso, è stato infatti di -2.504,6 milioni di euro. Un disavanzo cui hanno contribuito tutte le categorie e che segna un'inversione di tendenza rispetto all'attivo di 935,6 milioni di luglio. Esattamente un anno fa, nel settembre 2003, il risultato della raccolta era invece praticamente identico -2.557,8 milioni. Nei primi nove mesi dell'anno il risultato complessivo è negativo per -8.373,3 milioni di euro.

Dopo 25 mesi con il segno più, rileva Assogestioni comunicando i dati definitivi della raccolta, i fondi flessibili sconfinano per la prima volta in territorio negativo, chiudendo a -175 milioni di euro. I fondi di

liquidità tornano invece in rosso (-772,2 milioni) dopo il balzo compiuto ad agosto quando avevano chiuso oltre i 1.200 milioni. Stesso copione anche per i fondi obbligazionari che, dopo il segno più di agosto, hanno chiuso a -437,4 milioni.

Si confermano in rosso invece, le categorie dei fondi azionari, con una raccolta negativa di -653 milioni di euro e i fondi bilanciati, fermi a -467 milioni di euro. Risultato positivo per i fondi di fondi (non inclusi nei totali per evitare duplicazioni) nel mese di settembre hanno raccolto +158,6 milioni di euro. Il patrimonio di questa categoria si è attestato a 11.752,5 milioni di euro. Il patrimonio dei fondi comuni di investimento si è portato, a fine settembre, a quota 509.940,5 miliardi di euro.

Dal Big bang all'uomo
l'Universo
in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

economia e lavoro

Dal Big bang all'uomo
l'Universo
in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

Intesa per Alitalia: per ora è salva

Due anni di cassa integrazione e nessun licenziamento. Costituito un fondo per il trasporto aereo

Laura Matteucci

MILANO Un'intesa che salva l'Alitalia, un accordo che vale per tutto il trasporto aereo. Perché a partire da oggi l'intero settore può contare su procedure, sostegni, ammortizzatori sociali che prima non esistevano.

Per l'Alitalia la firma tra azienda, governo e sindacati è arrivata l'altra notte. Una firma che «ha chiuso una vertenza lunga e straordinariamente complicata», e che risponde «agli obiettivi che il sindacato dall'inizio si era prefissato di raggiungere, quindi la valutazione è sicuramente positiva», come commenta il segretario generale della Filt-Cgil, Fabrizio Solari. Solo il Sult non ha sottoscritto.

Nessun licenziamento, e la compagnia di bandiera esiste ancora, con la possibilità di accedere al prestito ponte di 400 milioni di euro già stabilito, garantito dallo Stato.

Adesso la palla passa all'azienda per la fase di rilancio. La continuità aziendale è assicurata, adesso si attende la ricapitalizzazione. Come dice il leader Cgil Guglielmo Epifani: «D'ora in avanti, governo e azienda non possono più commettere errori e approssimazioni, e devono dare una nuova strategia di ripresa». Sullo stesso tono anche Savino Pezzotta, segretario della Cisl: «La vertenza Alitalia non è ancora chiusa. Ora parte quella vera, quella della ristrutturazione e del rilancio».

Il consiglio d'amministrazione, riunito subito dopo la firma sotto la presidenza di Giancarlo Cimoli, ha già deciso di proseguire i lavori il 13 ottobre, quando tra l'altro verrà esaminata la relazione semestrale al 30 giugno 2004. E l'accordo è piaciuto anche a Piazza Affari, con il titolo che è tornato a salire (dell'1,24%, scambiato il 3,55% del capitale).

I termini dell'intesa, dunque: entro il 15 gennaio i 3.679 dipendenti in esubero (289 piloti, 2.490 personale di terra, 900 assistenti di volo) saranno o in mobilità se hanno raggiunto i requisiti per la pensione, oppure in cassa integrazione per due anni. Al termine dei due anni, verrà svolta la verifica della congruità degli organici



in relazione al piano industriale.

Il corrispettivo della cig sarà composto dai circa 950 euro lordi che costituiscono il tetto massimo accessibile (per l'esattezza, 80% dello stipendio fino ad un massimo di 950 euro),

integrato però - e questa è una novità per l'intero comparto - con il Fondo speciale che verrà costituito a spese dei vettori, con il coinvolgimento di tutti gli altri operatori (contributo straordinario dai datori di lavoro per

Il presidente dell'Alitalia Giancarlo Cimoli all'aeroporto di Fiumicino. Foto di Schiavella/Ansa

L'ACCORDO SUGLI ESUBERI

Siglato da Cgil, Cisl, Uil, Anpac, Up, Ugl, Anpav e Avia, mentre il Sult si è riservato di sottoscriverlo dopo aver consultato i lavoratori, il documento per la gestione dei circa 3.700 esuberanti

● Piloti: 289 ● Assistenti di volo: 90 ● Dipendenti di terra: 2.490

I PUNTI DELL'INTESA

Applicazione della cassa integrazione guadagni per due anni (dopo i quali sarà fatta una verifica degli organici)

Costituzione di un fondo integrativo al reddito al quale concorreranno le aziende del settore aereo e quindi vettori, società di gestione aeroportuali ed Enav. Questo consentirà ai dipendenti in cassa integrazione di arrivare a percepire l'80% della retribuzione, così come avviene nelle altre categorie.

Il fondo verrà finanziato dai datori di lavoro (0,375%) e dai lavoratori (0,125%)

La soluzione sulla gestione degli esuberanti consente anche il via libera dei sindacati al:

- rinnovo contrattuale per le tre categorie di lavoratori di Alitalia (piloti, assistenti di volo e personale di terra)
- piano industriale nel quale è prevista anche la divisione di Alitalia in: Az Fly (per le attività di volo) e Az Service (per le attività di terra).

lo 0,375%, dai lavoratori per lo 0,125%) e che sarà di sostegno al reddito per tutto il trasporto aereo. Non è poco: a conti fatti, il personale Alitalia in cig dovrebbe ottenere circa il 70% dell'attuale stipendio reale.

Sono previsti anche i contratti di solidarietà, applicabili quando non fossero utilizzabili cassa integrazione e mobilità.

«Nessun trionfalismo, però in una fase drammatica come questa non c'è un solo licenziamento», sottolinea Mauro Rossi, della segreteria nazionale Filt-Cgil. «E inoltre, a partire da questo accordo, abbiamo a disposizione procedure, sostegni, indirizzi, che prima non avevamo». Riprende Solari: «Il sindacato si era posto quattro obiettivi irrinunciabili: evitare il fallimento di Alitalia; escludere i licenziamenti; garantire l'unicità aziendale battendo la logica della best-bad company; conquistare ammortizzatori sociali specifici per il settore capaci di accompagnare la fase di ristrutturazione. Su tutti questi punti l'accordo dà una risposta». A questo punto, conclude, la parola passa ai lavoratori che saranno chiamati a valutare l'intesa.

Di seguito gli altri punti dell'accordo.

Distacchi. Utilizzabile fra le società del gruppo Alitalia con il limite di 50 chilometri.

Mansioni. Previsto il cambiamento per il personale non utilmente impiegabile, nell'arco di piano, nella struttura aziendale di appartenenza e/o nella propria sede di lavoro in relazione alla ridefinizione degli assetti organizzativi aziendali.

Stagionali. Si può fare ricorso, previo richiamo dalla Cigs dei lavoratori sospesi a pari mansioni.

Fondo riqualificazione. Parte da gennaio 2005 e serve per la riconversione del personale del trasporto aereo. I programmi sono definiti da governo, Regioni ed Enti locali. Erogazione di specifici trattamenti per i lavoratori interessati da riduzione dell'orario di lavoro, da temporanea sospensione dell'attività o da mobilità.

Bonus previdenziale. Per il periodo di Cigs sono esclusi i lavoratori delle aziende in crisi e in ristrutturazione aziendale.

l'analisi

Un grande sacrificio da non sprecare

Bruno Ugolini

È un accordo che costerà sacrifici agli interessati, ma è un accordo che impedisce il patatrac. Impedisce danni grandi per il Paese e per l'insieme dei lavoratori: dai piloti agli assistenti di volo, agli operai e agli impiegati. Ora sono tutti chiamati ad una consultazione su quanto faticosamente raggiunto. Con la seria consapevolezza, crediamo, che non esiste un'alternativa credibile all'intesa stipulata ed appoggiata da otto organizzazioni sindacali, mentre un'altra organizzazione, il Sult, si è astenuta.

È stata acquisita una possibilità, certo tutta da verificare: l'Alitalia può non scomparire, può avere un rilancio, un futuro. È una scommessa che si può

vincere. Qualcuno altro, dentro la coalizione governativa, puntava, in questa lunga partita, fatta anche di scioperi e tensioni, su un esito opposto. Erano soprattutto i rappresentanti della Lega a gettare benzina sul fuoco, a gridare allo scandalo per un possibile intervento dello Stato. Come se un Paese non fosse interessato a stabilire un rapporto tra il mantenimento di una Compagnia di volo nazionale e la crescita produttiva. Puntavano sul disastro, sulla macelleria sociale (lo ha ammesso uno degli stessi esponenti governativi, Gianni Alemanno), sul menefreghismo dei pubblici poteri, su uno Stato che avrebbe dovuto far finta di nulla. Il crudele conto degli esuberanti parla di 3670 unità. È una cifra che però nasconde situazioni, condizioni, esigenze, assai diverse. Molti di loro sono prossimi alla pensione, altri usufruiranno

di contratti di solidarietà, altri ancora andranno in cassa integrazione per due anni. Un apposito Fondo è stato creato per la formazione e per il sostegno al reddito, con risorse fornite anche dalle gestioni aeroportuali. Una novità importante, così com'è importante il fatto che manterranno la titolarità del posto di lavoro. Un passaggio che il nostro ministro del Welfare, intento a tutelare tutti, ma non il mondo del lavoro, intendeva assolutamente cancellare. Al termine dei loro due anni di sospensione dal lavoro, sarà operata una verifica congiunta tra sindacati e azienda per controllare lo stato degli organici e le possibili nuove esigenze. Non sarà, insomma, una specie di licenziamento di massa mascherato. Queste donne e questi uomini non saranno lasciati a loro stessi, dimenticati. La stessa parte più debole dell'

azienda, composta da alcune centinaia di lavoratori stagionali, non sarà azzerrata. Anche perché è lo stesso imprenditore che in questo settore ha bisogno di personale mobile, corrispondente ai picchi di volo. C'è poi un dato politico da sottolineare. Ha ragione uno dei padri di questa soluzione, il segretario generale della Filt-Cgil Fabrizio Solari, quando ci rammenta che questo è il primo significativo accordo unitario, dopo tanto tempo. Quelli che puntavano sul crack Alitalia puntavano anche su una politica del passato fatta d'accordi separati, di tentativi di emarginare la Cgil. Erano i tempi in cui le politiche del lavoro erano governate dalle idee d'Antonio D'Amato, l'ormai dimenticato presidente della Confindustria, con i suoi corifei annidati al ministero del Welfare.

All'incontro con Fiom, Fim, Uilm e Fismic, Demel conferma i piani per l'auto. Chiusura di Arese, razionalizzazione e riduzione dei costi. Rinaldini: giudizio assolutamente insufficiente

La Fiat non convince, i sindacati preparano gli scioperi

Angelo Faccinnetto

MILANO Toni soft, sostanza dura. All'incontro con i sindacati, ieri a Torino, l'amministratore delegato di Fiat Auto, Herbert Demel, ha cercato di mostrare il volto rassicurante dell'azienda. Tra i 36mila lavoratori italiani del gruppo non ci saranno licenziamenti. E nemmeno sono previste chiusure di stabilimenti. Le unità produttive verranno salvaguardate - è stato assicurato - e i nuovi prodotti si faranno. I piani, cioè, vengono confermati. Compreso il ritorno, nel 2007, a livelli di redditività.

I piani, però, dicono anche che non ci sarà nessun aumento delle capacità produttive. Che a Mirafiori e ad Arese non si produrranno più motori, il che significa la conferma della cassa integrazione a zero ore per i 707 lavoratori Powertrain dei due

stabilimenti e la morte dell'insediamento milanese. Che si procederà col processo di ringiovanimento degli organici col ricorso ai prepensionamenti dei dipendenti anziani. E pretendono flessibilità.

Demel ha insistito sulla necessità di creare nuove condizioni di competitività degli stabilimenti italiani nei confronti degli altri stabilimenti. In questo quadro il Lingotto ha posto l'accento sulla necessità della razionalizzazione e della riduzione dei costi. Obiettivo, quest'ultimo, da raggiungere, per quel che riguarda la componentistica, anche comprando fuori d'Europa, a meno che i produttori di casa nostra non sappiano mostrarsi competitivi sul piano dei costi. Una scelta che potrebbe avere - e presumibilmente avrà - pesanti conseguenze sulle aziende fornitrici. Ed è stata sottolineata l'importanza del superamento del gap sul costo industriale tra i diversi stabilimenti italiani. Se a Mirafiori e a Termini



Un operaio dell'Alfa Romeo

Foto di Luca Bruno/Anp

Imerese, infatti, il costo orario è tra gli 80 e i 90 euro, questo scende a 60 a Pomigliano e Cassino e scivola sotto questa quota alla Sevel e a Melfi. Mentre in Turchia e in Polonia si aggira sui 30 euro.

Non solo. Nella Fiat dei prossimi anni ci sarà sempre meno spazio per i modelli di gamma medio-alta. La Lybra e l'ammiraglia Thesis, ormai, vanno ad esaurimento e non sono previsti modelli sostitutivi. Con tutte le prevedibili conseguenze per lo stabilimento di Mirafiori dove attualmente vengono prodotte.

Al termine dell'incontro i sindacati si sono dichiarati insoddisfatti. «Su alcune questioni il ragionamento di Demel è apparso del tutto insufficiente» - hanno affermato. Fiom, Fim, Uilm e Fismic si riuniranno lunedì prossimo per decidere le iniziative di lotta da mettere in campo a sostegno delle proprie richieste al Lingotto. Mentre a Torino, per il

22 e il 29 ottobre, sono già previste due giornate di lotta.

«Il nostro giudizio è assolutamente insufficiente. E preoccupante l'idea che sta dietro questo disegno - afferma il leader della Fiom, Gianni Rinaldini - Un'idea che non è di rilancio, ma di semplice razionalizzazione dei costi». Rinaldini, in particolare, si mostra critico con la rinuncia della casa torinese a produrre modelli di gamma medio-alta. Perché sui quei modelli, e sul loro successo, che si produce valore aggiunto per la società. E perché è soprattutto su questi modelli che è possibile dare impulso alla ricerca finalizzata all'innovazione del prodotto.

Per questo - e in vista del possibile esercizio dell'opzione put - al termine degli incontri di settore, le organizzazioni sindacali sono intenzionate a chiedere un faccia a faccia al massimo livello con Sergio Marchionne.