

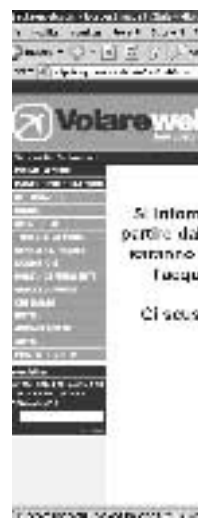
## VOLARE ASPETTA ANCORA IL COMMISSARIO

**MILANO** Stabilita l'applicabilità della legge Marzano, si attende la nomina del commissario per la compagnia aerea Volare. Dopo l'approvazione delle necessarie modifiche normative, che hanno abbassato a 300 milioni l'indebitamento e a 500 i dipendenti delle aziende che possono beneficiare della legge salva-imprese, è imminente l'arrivo del commissario straordinario a cui spetterà il compito di gestire la crisi del gruppo. Già domani il ministro delle Attività produttive potrebbe decidere in proposito, alimentando la fiducia sul futuro del vettore varesino.

«Spero che l'azienda possa continuare a operare. Immagino che il commissario straordinario decida in questo senso, ma non dipende da noi» - ha

affermato il presidente di Volare, Mauro Gambaro, secondo il quale ci sono gli elementi per raddrizzare i conti e rimettere in carreggiata la società, i cui aerei sono a terra dallo scorso 24 novembre dopo la sospensione della licenza da parte dell'Enac. «Il personale è ottimo e smania di ricominciare a lavorare ed abbiamo cercato di tenere gli aerei (proprietà delle compagnie di leasing) e gli slot a Linate. L'importante - ha continuato Gambaro - è procedere con il salvataggio il più presto possibile».

Anche perché la concorrenza nel frattempo si muove: mercoledì Ryanair, protagonista di una campagna aggressiva in Italia, si è inserita nella crisi di Volare offrendo voli gratuiti ai passeggeri della società rimasti a terra sulle rotte compatibili.



## BARILLA, NUOVI SCIOPERI CONTRO I TAGLI

**MILANO** Si inasprisce la vertenza Barilla. Mentre l'azienda è ferma nel mantenere il piano di tagli presentato lo scorso 29 ottobre, i lavoratori intensificano la mobilitazione. Le organizzazioni sindacali hanno infatti proclamato otto ore di sciopero, di cui quattro in aggiunta a quello generale del 30 novembre e quattro da effettuarsi in modo articolato nei siti produttivi. Non solo: sono stati decisi anche il blocco di tutte le prestazioni straordinarie e delle flessibilità ed il blocco di tutti i sistemi di turnazione a scorrimento e delle lavorazioni domenicali previste dagli accordi di sito.

«Come sindacato - ha affermato il segretario generale degli alimentaristi Cgil di Parma, Antonio Mattioli - ribadiamo la condizione del ritiro

del piano di tagli come unica possibilità di riprendere il confronto e la volontà di applicare il piano d'investimenti previsto dall'accordo di Gruppo. Di quell'accordo Barilla ha applicato solo il taglio delle retribuzioni dei nuovi assunti, senza peraltro consolidare i livelli occupazionali». Nei giorni scorsi, inoltre, l'azienda ha annunciato investimenti per 130 milioni di euro per trasferire all'estero competenze nei settori della pasta e dei prodotti da forno. «Abbiamo visto chiusure di siti produttivi, perdite di livelli occupazionali (solo a Parma 400 posti di lavoro), tagli delle retribuzioni - ha concluso il segretario della Flai-Cgil - per poter ragionare di sviluppo. È ora di parlare di consolidamento».



la crisi

la vertenza

UNIPOL ASSICURAZIONI

## economia e lavoro

I vostri valori sono i nostri valori

## Sull'economia la minaccia del dollaro debole

Per l'euro altra settimana record. A rischio in Europa la già timida ripresa

**MILANO** L'ultima causa della caduta del dollaro va cercata in Cina. La banca centrale di Pechino avrebbe pronta una prossima riduzione delle riserve dell'istituto denominato in Treasury, cioè titoli del Tesoro statunitense. È bastato questo perché sul mercato dei cambi si scatenasse una nuova bufera, il biglietto verde andasse in picchiata e l'euro toccasse il massimo di sempre a 1,3329.

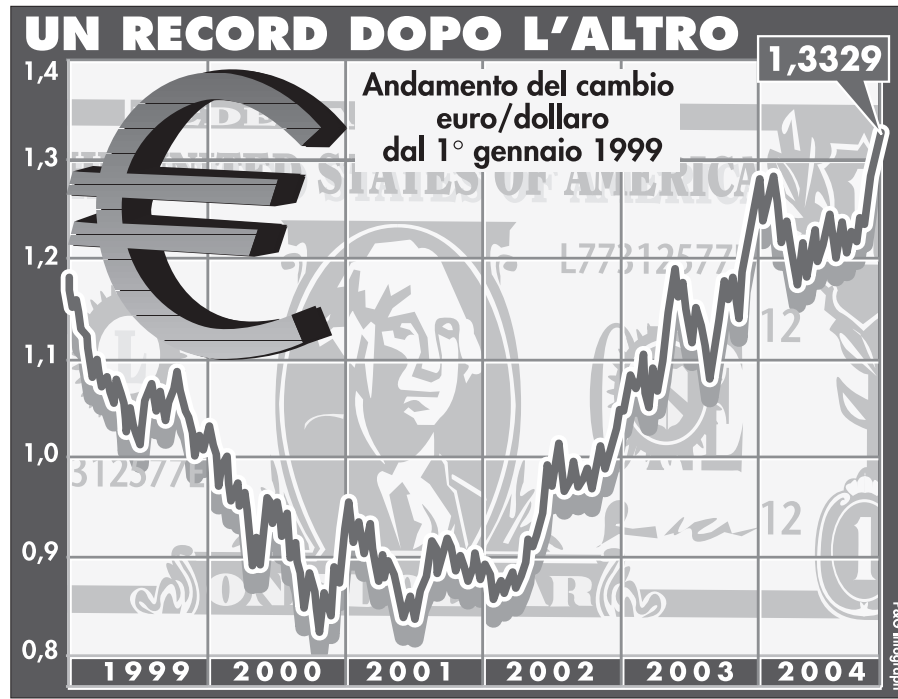
È bastato poco, come succede da un po' di tempo a questa parte, perché ancora una volta si parlasse di super euro. Perché così spesso? Il ragionamento del mercato è molto semplice: gli Stati Uniti non faranno nulla per difendere la loro moneta fino a quando la loro economia non si sarà ripresa. Ancora: più il dollaro sarà debole, più gli americani consumeranno i loro prodotti e non importeranno merci dall'estero. Così facendo migliorerà anche la bilancia commerciale a favore degli Usa, uno dei nei più neri del governo di Bush.

C'è poi un secondo aspetto da tenere in considerazione. Quando l'econo-

mia americana tornerà a pieno regime grazie alla ripresa della domanda interna (gli Usa se lo possono permettere perché sono un mercato enorme) i tassi saliranno per frenare un surriscaldamento dell'inflazione domestica e solo allora il dollaro si potrà rafforzare. Anzi, salirà parecchio perché converrà agli americani avere un dollaro forte per pagare meno le merci internazionali e quindi per calmierare la loro inflazione.

Se tutto questo è vero, tempi magri aspettano nel breve l'economia europea. Un euro debole non favorisce le esportazioni e una forte svalutazione del dollaro spezzerebbe le ali alla timidissima ripresa dell'economia europea (e della Germania in particolare), ancora troppo legata al traino della domanda estera.

Ma un dollaro eccessivamente debole potrebbe anche portare seri problemi anche agli Usa. Al di là degli allarmi, infatti, non si vede quale sia la convenienza per un investitore istituzionale nel continuare a conservare massicce po-



sizioni in dollari, alla luce del vistoso calo della quotazione del biglietto verde. Appare quindi plausibile che qualche istituto finanziario stia pensando ad una diversificazione, ma se questo succedesse gli effetti sul minidollaro potrebbero essere dirompenti.

Gli Stati Uniti infatti viaggiano su un deficit delle partite correnti nell'ordine di 166,2 miliardi di dollari al trimestre e per tenere stabile il cambio necessitano di afflussi medi di capitali giornalieri pari a 1,8 miliardi di dollari. Fino ad oggi, questo afflusso è stato garantito in particolare proprio dalle banche centrali, che anche per ragioni politiche hanno continuato a comprare titoli denominati in dollaro.

Ma se questo processo in futuro dovesse rallentare, allora sarebbero veramente dolori per il biglietto verde. Per il resto, considerato che l'attuale situazione di forza dell'euro è dovuta esclusivamente alla debolezza del dollaro, appare improbabile che possa avere successo un eventuale intervento della Bce e della

banca centrale giapponese sul mercato dei cambi.

Resta da capire qual è il punto di equilibrio del cambio che consente all'economia americana di riprendersi senza andare allo sfascio? Nessuno lo sa, ma tutti azzardano ipotesi.

Il consenso degli economisti è ormai orientato su un dollaro/euro a 1,40 e anche a 1,50. Ma probabilmente se andiamo a leggere i nomi di questi guru vedremo che sono gli stessi che tre anni fa sostenevano che il cambio dollaro/euro era correttamente valutato a 0,85 perché la nostra moneta europea era «priva di credibilità».

Un pronostico completamente sbalato. L'euro da quel momento si è rivalutato del 55%. Nelle sale operative allora si comincia a pensare che sia giunta l'ora di acquistare il biglietto verde. «A questi prezzi cominciamo a comprarcelo... al limite lo useremo per farci una vacanza negli Stati Uniti» è il commento di un trader. Rispetto a tre anni fa ci costerebbe un terzo di meno.

## «Per la Fiat non c'è futuro senza partner»

Luciano Gallino: «Serve un'alleanza forte. I cinesi? Potrebbero andar bene, purché siano costruttori di automobili»

Oreste Pivetta

**MILANO** Tra cassa integrazione e mobilità, scioperi e rumori di nuove alleanze (subito smentite), decisioni di General Motors (per il put, cioè l'acquisizione su richiesta del Lingotto) e convertendo (cioè traduzione dei prestiti bancari in azioni), la strada della Fiat continua piattamente in declino. Montezemolo, il presidente, a Bergamo per festeggiare i centoquaranta anni di Italcementi, però rassicura: «Sergio Marchionne sta lavorando con grande capacità e determinazione per il rilancio, tutto il resto sono solo chiacchiere, che rischiano di diventare dannose». Rassicura anche Carlo Salvatori, presidente di Unicredit, una delle banche creditrici, lui pure a Bergamo: «A me non risulta un allontanamento di Fiat da Gm, ma se c'è qualcosa in corso lasciamoli lavorare».

Proprio ieri Guglielmo Epifani, segretario della Cgil, nel forum sull'Unità, esprimeva preoccupazioni a proposito di General Motors («General Motors vuol dire la chiusura di tre quarti della produzione italiana, General Motors ha già problemi con Opel...») e, nella ricerca di investitori forti, lanciava un'idea: «... perché no la Cina?».

Sullo «stato» della Fiat abbiamo sentito Luciano Gallino, sociologo del lavoro e docente universitario, uno dei più attenti osservatori delle vicende industriali italiane.

**Professor Gallino, su che strada cammina l'unica industria automobilistica italiana?**

«Mi sembra non cammini. Dopo una serie di decisioni e di mutamenti nella direzione giusta, con la dismissione di settori non legati all'auto, con la nomina di dirigenti che hanno una storia nel settore, da un po' non si contano segnali positivi, se mai segni negativi. Il proposito ad esempio o la scelta compiuta



Il sociologo Luciano Gallino. A lato: L'uscita dei lavoratori da uno stabilimento Fiat

**E l'idea di Epifani di cercare investitori in Cina?**

«Andrebbe bene se si trattasse di produttori, perché allora si aprirebbe un mercato di straordinarie possibilità e il Lingotto potrebbe mettere a frutto il suo know how. Ma se si tratta solo di investitori no, non verrebbe spostato di molto il rapporto con gli altri produttori. A meno che non si abbia la forza per resistere anni e anni e ogni previsione, a quella distanza di tempo, sarebbe impossibile».

**Lei chiede invece una previsione. Che cosa faranno le banche?**

«Ci vorrebbe la sfera di cristallo. Le banche sono sensibili alla politica, ma probabilmente attendono qualche segnale positivo dal punto di vista industriale. D'altra parte sarebbe più semplice trovare alleati, con alle spalle azionisti che si chiamano Banca Intesa o Unicredit piuttosto che dei creditori. Ancora: le banche potrebbero essere incentivate a trasformare i crediti in azioni, se vendessero all'orizzonte qualche alleato forte... È un circolo che si vorrebbe virtuoso. Però adesso la Fiat vale la metà dei debiti consolidati: sei miliardi contro dodici...».

**A proposito di sfera di cristallo, come si sistemerà l'industria automobilistica mondiale?**

«Ci sarà spazio per quattro gruppi, non di più: Gm, Ford, Toyota e probabilmente Volkswagen...».

**Proprio Volkswagen, che sembra in difficoltà?**

«Ma è un gruppo solido, che già produce due volte e mezzo la Fiat, cinque milioni di auto, che ha condotto un'ottima politica di acquisizioni, da Seat a Skoda, che è riuscita a realizzare ottimi rapporti sindacali, ad esempio raggiungendo un accordo che non prevede aumenti salariali ma che garantisce il posto di lavoro fino al 2012. Quale azienda italiana è in grado di proporre una simile intesa strategica?».

ta di trasferire la produzione di componenti all'estero, dopo averla già distribuita in tutta Italia, riducendo la presenza nell'area piemontese, cioè nel distretto più forte...».

**Resta aperta la scelta delle alleanze. Da che parte sarebbe meglio dirigerla?**

«Prima di tutto andrebbe inquadrata in una situazione internazionale dell'industria automobilistica, con eccesso penalizzante di capacità produttiva, venticinque/trenta per cento di troppo. Il rapporto è un milione di macchine contro le settemila o poco più che il mercato domanda. Con la conseguenza

di una guerra spietata di prezzi e promozioni e di margini assai stretti. Troppo stretti: tutte le case automobilistiche si sono viste ridotti i guadagni per auto prodotta e venduta a poche centinaia di dollari... La Fiat soffre di questo, anche con i suoi modelli migliori, più richiesti. Non dimentichiamo che persino la General Motors, sempre il più grande produttore mondiale con otti milioni di pezzi, per quanto la Toyota si stia avvicinando, s'arricchisce più sui prodotti finanziari che sulle auto. Cioè sta facendo un altro mestiere. Poche migliaia di persone rendono molto di più di trecentomila dipendenti alle catene di montaggio».

**Nasce da queste difficoltà la tiepidezza di Gm?**

«La General Motors soffre anche a causa dei fondi pensionari, e sono milioni, che deve retribuire. Soffre dai tempi della caduta di borsa di quattro anni fa, quando ha cominciato a pagare un deprezzamento adesso stimato attorno al quaranta per cento. È una bella lezione per chi anche in Italia ha manifestato entusiasmo per i fondi e ha pensato di scoprire che il futuro delle pensioni fosse nei fondi e il futuro dei fondi fosse nelle azioni. La General Motors per ora può far fronte. Non è detto che questo valga sempre e per tutti».

**Cioè, dietro l'angolo per altri vi potrebbe essere la bancarotta. Torniamo alle auto...**

«La Fiat vuole recuperare quote di mercato, dopo essere scesa in Europa dal 18 al 7 per cento, in Italia dal 60 di trent'anni fa al 30 sperato di oggi. Ma in questa situazione sembra una impresa irrealizzabile. La Fiat è troppo piccola per farcela da sola, proponendo modelli medi o bassi con profitti minimi. Dovrebbe almeno aumentare del cinquanta o del cento per cento, mentre adesso non arriva che a due milioni di macchine, duecentomila tra Alfa e Lancia. Anche la Bmw produce poco, un milione

di auto, ma la gamma è un'altra e sono altri i guadagni, altra la fascia di mercato. Allora, se teniamo conto della situazione mondiale, dell'eccesso di capacità produttiva, dei pochi soldi che s'incassano, delle modeste dimensioni della Fiat, qualche forma di alleanza oligopolistica è l'unica via d'uscita. Alleanza oligopolistica per spartirsi il mercato e integrare le produzioni, tenendo conto che le macchine si fanno tutte allo stesso modo, sono scatole di Lego, stessi pianali per tante vetture diverse, stessi motori, ammortizzatori, freni. La Fiat in alleanza potrebbe raggiungere il volume indispensabile per garantirsi un futuro».