

La CLASSICA eseguita dai più grandi interpreti del nostro secolo

ROSALYN TURECK

Oggi in edicola il cd con l'Unità a € 5,90 in più

15

domenica 8 ottobre 2006

Unità
10

ECONOMIA & LAVORO

La CLASSICA eseguita dai più grandi interpreti del nostro secolo

ROSALYN TURECK

Oggi in edicola il cd con l'Unità a € 5,90 in più

La Trattativa

Google, la società leader della ricerca su internet, sta trattando l'acquisto di YouTube, il principale sito web di video per il divertimento. La cifra alla base della trattativa è vicina a 1,6 miliardi di dollari. YouTube, fondata nel 2005, consente di condividere brevi video clip



OGGI LA GIORNATA DELLE VITTIME SUL LAVORO

Gli infortuni sul lavoro sono la seconda causa di morte dopo gli incidenti stradali, e un elevato numero di vittime è costituito dalle categorie più deboli: donne (24 decessi nel 1° trimestre 2006) e giovani tra i 17 e i 34 anni (nel 2005 sono state 8.530 le denunce di infortunio fino a 17 anni). È quanto denuncia l'Anmil, che oggi promuove manifestazioni in tutta Italia per celebrare la 56/a Giornata per le Vittime degli incidenti sul lavoro.

LIBRERIE FELTRINELLI VIA LIBERA ALL'INTEGRATIVO

L'89,2 per cento dei dipendenti delle Librerie Feltrinelli ha detto sì attraverso referendum all'ipotesi di contratto integrativo aziendale. L'intesa era stata raggiunta nelle scorse settimane al termine di una lunga trattativa che aveva visto per la prima volta scendere in sciopero i lavoratori del gruppo. Al referendum ha partecipato l'85,4% dei 1.257 aventi diritto. Ora Filcams, Fisascat e Uiltsuc apporranno sul contratto la firma definitiva.

Alitalia, il governo prepara la ricapitalizzazione

In dieci anni lo Stato ha destinato oltre 2,6 miliardi di euro alla compagnia di bandiera

di Roberto Rossi / Roma

TASSA Puntuale ricompare. Cambiano i governi, cambiano gli amministratori delegati ma alla fine per Alitalia si torna sempre a parlare di ricapitalizzazione. Per lo Stato italiano,

che con il Tesoro possiede il 49,9% del gruppo, una vera e propria tassa.

Nel giro di dieci anni oltre 2,6 miliardi di euro sono andati a una società che, come ha ricordato il suo amministratore delegato Giancarlo Cimoli qualche giorno fa, «più vola e più perde».

A prospettare di nuovo l'ombra della mano dello Stato per ripianare le perdite e dare ossigeno alla compagnia di bandiera il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, il quale da Capri non ha escluso a priori la soluzione. «È possibile - ha detto il ministro rispondendo a una specifica domanda - o troveremo altre forme di integrazione. Martedì il presidente del Consiglio dirà qualcosa sull'argomento, è quindi aspettiamo martedì».

Martedì allora. Se si decidesse di ricapitalizzare sarebbe la seconda volta nella gestione Cimoli. La prima fu decisa poco più di un anno fa. 1,20 miliardi di euro dei quali 892 milioni vennero dallo Stato. Ai quali si aggiunsero i 400 milioni di prestito ponte restituiti dalla compagnia mettendo l'ipoteca su 28 aeroplani. Con Francesco Mengozzi andò un po' meglio. Dei

Il ministro Bianchi: il Paese ha il dovere di avere un grande vettore nazionale di riferimento

1,43 miliardi di ricapitalizzazione, che nel 2002 l'allora amministratore delegato decise di varare insieme a tutto il consiglio, 400 furono messi dallo Stato. Quello poi fu uno dei pochissimi anni in cui la compagnia fece registrare un utile. 94 milioni ottenuti però grazie alla vendita di beni immobili tra cui quelli

della Magliana dove sorge la sede. Anche Domenico Cempella durante il suo regno (dal 1996 al 2001) chiese allo Stato di mettere mano al portafoglio. In totale furono spesi 2,08 miliardi di cui 1,4 vennero dalle casse pubbliche.

Tutto questo perché si riteneva Alitalia un asset dal quale il Paese non poteva prescindere. E ancora oggi è così. «Credo che un Paese importante come il nostro - ha detto il ministro Bianchi - abbia il diritto e il dovere di avere una grande compagnia di riferimento come la Francia, Germania, Spagna. Il problema è che noi non abbiamo la compagnia di riferimento perché

L'amministratore Cimoli avrebbe chiesto 8 milioni per lasciare l'incarico

L'Alitalia non la rappresenta. Lo sforzo che in questo momento il governo sta facendo è quindi creare le condizioni perché questo possa avvenire». E a aggiunto: «Credo che ci siano le condizioni per il rilancio della cosiddetta compagnia di bandiera se mettiamo mano all'intero settore del trasporto aereo, settore in sicura crescita ma al di fuori di quadri di riferimento e regole chiare e quindi non va nella direzione che dovrebbe andare». Che poi è un po' quello che ha richiesto Cimoli. Per il quale due sono i fattori che rendono impossibile una gestione economica di Alitalia: la concorrenza dei vettori *low cost* e lo strapotere dei sindacati. Un'analisi formulata dopo due anni di lavoro e con un risultato negativo di 300 milioni. In altri posti sarebbe bastato meno per una lettera di dimissioni. Non in Italia. Anzi, sembrerebbe che Cimoli abbia chiesto al governo una liquidazione di 8 milioni per lasciare l'azienda. Un'altra piccola tassa per lo Stato.

AUTOSTRADE

I Benetton chiederanno i danni all'esecutivo

Schemaventotto, finanziaria controllata dai Benetton cui partecipano Fondazione Crt, Unicredit, Generali e Abertis, ha definito illegittime le recenti modifiche delle concessioni autostradali e ha dato mandato per chiedere «azioni penali risarcitorie» al governo italiano.

Schemaventotto, che ha il controllo di Autostrade, ha detto che il decreto legge di fine settembre con cui si modificano le concessioni autostradali ha «plurimi motivi di illegittimità ed evidenti profili di incostituzionalità». Il governo italiano ha deciso in un decreto collegato alla Finanziaria che le 22 concessionarie dovranno avere una convenzione tipo, un nuovo sistema di calcolo delle tariffe e un sistema di redistribuzione degli extraprofiti. Questo include anche Autostrade, la maggiore delle concessionarie che sta portando avanti una fusione con la spagnola Abertis.

Tale decreto legge «modifica unilateralmente, anche con effetti retroattivi, i rapporti concessori validamente instaurati e definiti dal governo italiano nel 1997, sulla cui base è avvenuta la privatizzazione della società Autostrade, con effetti negativi sulla credibilità del Paese nei mercati finanziari» si legge in una nota. Schemaventotto ha parlato di «plateale azione del governo italiano tesa a porre un'ulteriore misura di blocco, illegittima e sproporzionata anche sul piano comunitario, alla realizzazione della fusione Autostrade-Abertis». «Il mandato conferito contempla anche la proposizione di azioni risarcitorie nei confronti del governo italiano e di eccezioni di costituzionalità nelle competenti sedi».



Un aereo in parcheggio sulla pista dell'aeroporto di Fiumicino Foto di Di Meo/Ansa

Trasporto locale, vertenza a rischio

Epifani avverte: «Vanno trovate le risorse per chiudere il contratto»

di Felicia Masocco / Roma

STALLO Ormai è un cane che si morde la coda. Il contratto degli autoferrotranvieri è scaduto da quasi dieci mesi, i sindacati chiedono il rinnovo e protestano a colpi di sciopero, venerdì scorso c'è stato l'ultimo black-out del trasporto pubblico locale: è il quinto da marzo, a testimonianza dell'altissima conflittualità che caratterizza la vertenza la cui soluzione non sembra dietro l'angolo, anzi. Ieri il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, è tornato sull'argomento e dal convegno dei giovani imprenditori di Confindustria a

Capri ha elencato la questione del mancato rinnovo del contratto tra quelle che proprio non vanno. «Il contratto va fatto, le risorse vanno reperite - ha detto Epifani - altrimenti il rischio è che si ripeta quanto accaduto venerdì scorso». Un timore e un monito insieme. Le aziende, riunite nell'Asstra e nell'Anav, battono cassa presso il governo e a scendere presso regioni ed enti locali perché coprano il costo del rinnovo. Servono 120 milioni. A metà settembre il governo si era impegnato a reperirli purché le parti tornassero al tavolo a trattare. Le aziende non ne hanno voluto sapere adducendo che non

c'erano garanzie sufficienti. Di qui le accuse del sindacato («cercano la gazzarra») e la proclamazione dello sciopero.

A leggere tra le righe della Finanziaria per il trasporto ci sono 60 milioni, va da sé che le aziende neanche ci pensano a riprendere il negoziato. Con buona pace degli utenti, dei pendolari, di chi si muove con i mezzi pubblici che se continua così si imbatte in altre proteste.

Quello che sta accadendo è un déjà-vu - fanno notare in casa sindacale - ogni volta che c'è un contratto da rinnovare le aziende aspettano che qualcuno copra i costi, ritenendo evidentemente che spetti a qualcun altro. «Ma se è così non si comprende quale sia il ruolo delle as-

socialioni datoriali - lamentano dalla Filt-Cgil - tanto vale andare a trattare direttamente con il governo o le regioni».

L'analisi è condivisa da tutto il fronte sindacale, venerdì hanno scioperato tanto i confederati Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, quanto l'Ugl e Cisl-Faisa, l'adesione è stata altissima un po' ovunque, con punte del 100%. Il contratto in questione è quello economico per il biennio 2006-2007. Al pari di altre categorie anche per i 110mila autoferrotranvieri i sindacati chiedono poco più di 100 euro di aumento mensile a regime. Una richiesta respinta al mittente dalle aziende che sostengono di non potersi neanche avvicinare a questa cifra.

La Bce aumenta ancora i tassi: più cari mutui e prestiti

Il costo del denaro portato al 3,25%. Prevista un'altra stretta entro la fine dell'anno. L'effetto sui conti pubblici italiani

di Marco Tedeschi / Milano

Aumentano i tassi di interesse nella zona euro e per titoli del debito pubblico, mutui e prestiti si profila un'ulteriore vertigine. In linea con le attese, giovedì scorso la Banca centrale europea ha alzato il livello dei tassi di interesse di 25 punti base portandoli al 3,25%. «Il rialzo dei tassi è stato deciso a causa dei rischi al rialzo sull'inflazione nel medio termine», ha spiegato nel corso della conferenza stampa il presidente dell'istituto di Francoforte, Jean Claude Trichet, segnalando al tempo stesso ai mercati l'inten-

zione della Bce di proseguire nel trend rialzista del costo del denaro. «I tassi di riferimento rimangono su livelli bassi - ha aggiunto Trichet - e la politica monetaria continua a essere accomodante. Ulteriori rialzi saranno garantiti nel caso in cui le previsioni saranno confermate». In effetti, a preoccupare i tecnici dell'Eurotower oltre che i prezzi energetici (che segnano comunque dalla fine di luglio un calo di oltre il 20%) è la tenuta dell'economia europea. «La ripresa sembra più forte di quanto hanno mostrato i dati economici

diffusi in precedenza - ha evidenziato Trichet - tuttavia l'attività economica, che è robusta, potrebbe in qualche modo frenare». Sul fronte inflazionistico la Bce si attende un rialzo dei prezzi tra fine anno e i primi mesi del 2007. «L'inflazione si attesterà probabilmente oltre il 2% nel 2007», ha concluso il presidente della Bce, segnalando come la «rapida» crescita della moneta in circolazione (M3) sia «un riflesso dei bassi tassi di interesse». L'aumento dei tassi deciso dalla Bce e il probabile, ulteriore rialzo dello 0,25% prima della fine

dell'anno, avranno degli effetti innanzitutto sui mutui a tasso variabile. L'operazione costerà secondo i calcoli dell'Adusbef - «da un minimo di 146 euro (per un decennale di 100mila euro) ad un massimo di 670 euro (per un ventennale di 200mila euro)». Per prestiti personali e credito al consumo l'associazione di consumatori stima un aumento da 93 a 453 euro. Per lo Stato, sempre ipotizzando un tasso di riferimento che a fine 2006 si attesterà probabilmente al 3,50%, l'Adusbef prevede un conto salitissimo: «Finanziare il debito pubblico italiano costerà a regi-

me 16 miliardi di euro: 3,3 miliardi ogni aumento di 25 punti base». Secondo le simulazioni Adusbef, un mutuo di 100mila euro a 10 anni al 4,75% comporta una rata mensile di 1.048,48 euro o semestrale di 6.339,21. Un aumento del tasso al 5% comporterà un aumento di 12,18 euro sulla rata mensile (+146,16 annui) o di 75,50 euro sulla rata semestrale (+151 euro l'anno). Se dal 4,75% il tasso dovesse passare al 5,25% il maggior onere sulla rata mensile sarebbe di 24,43 euro (293,16 l'anno) o di 151,49 euro sulla rata semestrale (+ 302,04 l'anno).

VEICOLI COMMERCIALI

Doblò e Ducato mettono le ali alla Fiat

È boom per i veicoli commerciali. A settembre, nonostante il giorno lavorativo in meno rispetto al 2005, le vendite di furgoni fino a 3,5 tonnellate hanno registrato una crescita dell'8,8%. In termini di volumi le consegne sono ammontate a 19.406 unità, oltre 1.500 unità in più nei confronti delle 17.841 del settembre dello scorso anno. Il bilancio complessivo dei primi nove mesi si attesta così a 168.301 unità, a fronte delle 155.118 unità consegnate nello stesso periodo, con una variazione positiva dell'8,5%. Le marche nazionali, con 12.061 unità, hanno conquistato una quota pari al 62,2%, contro il 56,4% di un anno fa. In particolare, Fiat Veicoli Commerciali con 9.528 consegne - oltre 2mila veicoli in più rispetto al 2005 - registra una crescita del 27,7% e mantiene saldamente la leadership delle vendite ottenendo una quota di mercato del 49,1%. I successi riscontrati dal Doblò Cargo e dal nuovo Ducato hanno confermato il trend positivo della Casa torinese, che nei primi nove mesi ha consegnato 76.053 unità a fronte delle 63.246 unità del 2005, con una quota progressiva del 45,2%, più 4,4 punti rispetto a quella ottenuta nello stesso periodo del 2005 (40,8%).