Capital gain

Venerdì il nuovo decreto

ROMA. Trovato un faticoso accordo politico (repubblicani permettendo), maggioranza e governo sono adesso alle prese con la stesura dei termini dell'intesa sul nuovo decreto di tassazione dei capital gain. Un decreto che, a quanto si apprende, dovrebbe essere varato venerdì prossimo dal Consiglio dei ministri.

Mentre in Borsa gli operatori preferiscono non sbilanciarsi, in attesa della precisa definizione del decreto, alla Camera si lavora per trovare un accordo. Secondo quanto riferito dal dc Usellini, tecnicamente le cose dovrebbero funzionare così: l'imponibile su cui sarà calcolata la tassa verrà a sua volta calcolato sull'andamento semestrale (aggiornato però ogni tre mesi) di ogni singolo titolo; su questo imponibile, che comunque non potrà essere inferiore al 3% ha detto Usellini, si applicherà un'aliquota ancora da stabilire, ma che dovrebbe aggirarsi tra il 12,5 e il 16%. Per quanto riguarda coloro che vorranno optare per il regime analitico, la scelta dovrà essere fatta al momento del primo acquisto, o al più tardi nel 740. In questo il contribuente dovrà anche dichiarare quale regime abbia scelto. L'aliquota per il pagamento dell'imposta, che sarà comunque separata dall'Irpef, sarà – ha detto Usellini – la stessa fissata per l'altro regime, quello forfettario.

Una soluzione che però sembra non trovare l'assenso del ministro delle Finanze, secondo il quale le aliquote dovrebbero essere differenti a seconda che si scelga un'opzione piuttosto che un'altra: «Il regime normale è quello analitico – ha dichiarato Formica – e qualora il contribuente opti per quello forfettario dovrà confermarne la scelta sul 740 o, nel caso in cui ceda le azioni prima del 31 maggio, dovrà dare comunicazione all'agente di cambio o all'intermediario».

L'amministratore delegato Fiat davanti alla commissione per gli interventi nel Mezzogiorno mette lo Stato sotto accusa

«Non si è fatto nulla per sconfiggere la criminalità che opprime il Sud» Il gruppo torinese pronto ad avviare i nuovi impianti di Melfi e Avellino

Romiti: troppi soldi spesi male

«Abbiamo il più alto debito pubblico e poche e mal funzionanti infrastrutture». L'amministratore delegato della Fiat è a Roma per esporre alla commissione per gli interventi nel Mezzogiorno le strategie dell'azienda nel Sud e coglie l'occasione per «strigliare» lo Stato reo, tra l'altro, di «non aver fatto nulla contro la criminalità». I nuovi stabilimenti? Il primo mattone a marzo, la prima macchina a gennaio '94.

FERNANDA ALVARO

ROMA. Forse i contadini di San Nicola di Melfi non sanno di aver perso la semina. Speravano nelle lungaggini burocratiche, ma la Fiat non scherza. Se decide di scendere ancora al Sud e aprire uno stabilimento con 7mila posti di lavoro, lo fa e subito. Ed ecco che già da marzo dovrebbero aprire quei cantieri che a gennaio, massimo febbraio '94, sfomeranno la nuova utilitaria medio-piccola. Lo ha confermato Cesare Romiti, l'amministratore delegato della casa torinese ascoltato nel pomeriggio di ieri a San Macuto dalla commissione interparlamentare per gli investimenti straordinari nel Mezzogiorno. Due ore e poco più di audizione per spiegare agli onorevoli deputati e senatori il perché dell'investimento e per chiedere che lo Stato faccia la sua parte. Una parte non trascurabile visto che – le cifre sono quelle di Romiti – 3.600 dei 7.043 miliardi di investimenti previsti per i due impianti di Melfi e Avellino (1.600 miliardi a fondo perduto e 2.000 miliardi di contributi sugli interessi) sono a carico dello Stato.

Ma l'amministratore delegato non comincia a parlare facendo le cifre. C'è da spiegare perché e quando la Fiat ha messo gli occhi su Melfi e ha deciso di «allargare» Avellino. E può sembrare quasi una «buona azione», quella della casa torinese, quando l'ingegnere elenca quali sarebbero state le condizioni favorevoli per investire al di là delle Alpi: «In Spagna e Portogallo – spiega – il costo del lavoro è inferiore del 30-60 per cento e l'utilizzo degli impianti è maggiore del 10-15 per cento. In Turchia, addirittura il lavoro costa il 60 per cento in meno e gli impianti si utilizzano per un 30 per cento in più». Ma non è una «buona azione», ammette lo stesso Romiti: «non siamo dei filantropi, ma ci siamo detti che a parità di condizioni non potevamo non investire nel Mezzogiorno». Ed ecco le «pari condizioni» dettate dalla Fiat e accettate dai sindacati, seppure tra polemiche che non sono ancora sedate. Tre turni giornalieri di lavoro per sei giorni alla settimana in modo da mantenere continuamente in attività gli impianti, deroga per il lavoro notturno alle donne, adeguamento delle infrastrutture a carico del Comune e della Regione. «Non si tratta di giapponesizzazione, ma di reggere la concorrenza con gli altri colossi che ci sfidano. Il miglioramento continuo della qualità si ottiene introducendo concetti produttivi di flessibilità e massima utilizzazione degli impianti». Insomma l'ingegnere spiega tutto, anche i maggiori sacrifici imposti a quegli 8.300 tra operai e tecnici che lavoreranno nei nuovi impianti. La commissione, presieduta dal senatore comunista Luciano Barca, ascolta e poi domanda. I chiarimenti, a volte, sembrano un po' slegati dalla vicenda. C'è un parlamentare che chiede un po' d'attenzione per l'imprenditoria giovanile al Sud, pur affermando che la Fiat non può certo fare da «chiocciola», chi si chiede se la casa torinese non possa fare qualcosa per far terminare quei 30 chilometri dell'autostrada Messina-Palermo. C'è anche un senatore potentino che domanda se non si possa spostare l'area dell'indotto verso il capoluogo della regione che dista soltanto 50 chilometri. In tal caso sarebbe necessaria una nuova strada. L'onorevole Florindo D'Aimmo (Dc) plaude riconoscendo all'iniziativa Fiat di aver dimostrato fiducia nel Mezzogiorno in un momento in cui nascono movimenti antimeridione. La deputata pci, Anna Sanna, chiede un impegno perché negli stabilimenti di Melfi e Avellino ci sia spazio per le donne e soprattutto perché si faciliti l'occupazione femminile.

Poi le risposte della Fiat. Quelle tecniche sono lasciate a Paolo Cantarella (amministratore delegato Fiat Auto), Maurizio Magnabosco (direzione personale Fiat Auto), CesareAnnibaldi (responsabile relazioni esterne della Fiat).

Le conclusioni a Romiti, che parla di Mediobanca del Sud: «Ben venga – dice – ma non vorrei che l'iniziativa si dimostri più demagogica che sostanziale» e coglie l'occasione per «strigliare» il governo reo di non aver fatto nulla per sconfiggere la criminalità al Sud «almeno finora» e incapace di migliorare lo stato delle infrastrutture: «Abbiamo il più alto debito pubblico di qualsiasi paese industrializzato – conclude – Ma potremmo consolarci se avessimo fatto dei debiti per costruire ospedali, scuole, per una rete di trasporti all'avanguardia o altro. E invece abbiamo i debiti e ci manca tutto il resto».

Cesare Romiti

«Operazione Sud» al via Cantieri aperti entro marzo

ROMA. Settemila e 43miliardi, lira più lira meno, da spendere da qui al '94 per far nascere lo stabilimento Fiat a San Nicola di Melfi e per «allargare» l'impianto di Avellino. Ma non sono tutti soldi della casa torinese. Corso Marconi «rischia» poco meno della metà, visto che 3.600 miliardi sono a carico dello Stato. Si comincerebbe da subito, se si recupereranno i fondi attualmente esauriti della legge 64 (interventi nel Mezzogiorno), già da marzo, ha detto ieri l'amministratore delegato Cesare Romiti durante l'audizione a palazzo San Macuto. Quest'anno verranno spesi i primi 250 miliardi, quindi 1.600 nel '92, 2.000 miliardi nel '93, 1.800 nel '94 e per finire 1.100 miliardi nel 1995. A questi si aggiungono 300 miliardi «a cura» delle autorità locali per le infrastrutture.

A Melfi dove lavoreranno in 7.000 tra operai e tecnici, si produrranno 450mila vetture all'anno. Gli impianti dovrebbero cominciare a funzionare nel secondo semestre del '93 in modo che nei primi mesi del '94 «esca» la nuova utilitaria medio-piccola. Ad Avellino, invece, si «sfomeranno» 800mila motori ecologici di cilindrata medio alta. Gli addetti previsti sono 1.300. Ottomilatrecento posti di lavoro dunque che però, secondo l'azienda torinese diventeranno almeno 12mila e forse 16mila grazie all'indotto e a nuove imprese che nasceranno nella zona.

Sia quello lucano che quello campano saranno, assicura la Fiat, due stabilimenti all'avanguardia, «quanto di meglio si possa trovare al mondo». Tecnologie avanzate che non peggioreranno le condizioni ambientali: «Impatto ambientale uguale a zero», giura Cantarella, amministratore delegato della Fiat Auto. Le stesse cose ha ripetuto, sempre ieri, A Melfi, durante una conferenza informativa organizzata dal Comune, l'ingenere Alberto Pianta, presidente della Sata (società automobilistica tecnologia avanzata) costiuta di recente dal gruppo per la realizzazione e la gestione dell'impianto lucano.

Con questi nuovi stabilimenti il baricentro Fiat si sposta al Sud dove sono impiegati 55mila dei 305mila dipendenti dell'azienda per un investimento di 12mila miliardi. In otto regioni del Mezzogiorno sono attivi 32 impianti della casa torinese. Il primo «sbarco» è quello del '56 a Napoli dove fu realizzato un insediamento per la costruzione di veicoli commerciali. Quindi negli anni Sessanta lo stabilimento di Termini Imerese seguito da Cassino, Termoli, Lecce, Sulmona, San Salvo e poi l'intervento organico degli anni Settanta. Per finire nell'87 a Pomigliano D'Arco a «inglobare» l'Alfa.

□ Fe.Al.

Riforma telecomunicazioni

Mammì difende in Senato un progetto scalcinato E Superstet s'allontana

ALESSANDRO GALIANI

ROMA «Procediamo a piccoli passi» ha detto il ministro delle Pt Oscar Mammì alla commissione lavori pubblici del Senato, riferendosi al disegno di legge di riforma delle telecomunicazioni. Un eufemismo, poichè in realtà gli emendamenti presentati dal governo, dopo 20 mesi di «black out», stravolgono completamente l'idea iniziale, che era quella di unificare sotto il governo di un'unica concessionaria il frammentato sistema delle telecomunicazioni italiano. Il progetto di una «Superstet», o «Supersip» ha, in effetti, scatenato una vera guerra nella maggioranza ed è stato accantonato. Il risultato? Il classico elefante che partorisce un topolino. In pratica con gli emendamenti governativi la legge di riforma si ridurrebbe ad un progressivo smantellamento del patrimonio e del personale della Asst, l'azienda di stato che gestisce i servizi telefonici interurbani. D'altra parte la partita è grossa e riguarda il riassetto della Stet, la finanziaria in delle telecomunicazioni, della Sip, la concessionaria della rete telefonica nazionale, dell'Italcable, la concessionaria della rete internazionale, di Telespazio, che controlla i satelliti, della Seat, che ha in mano le pagine gialle e le banche dati e dell'Asst. Questa frammentazione, ovviamente, va superata. Basti pensare che per telefonare da una città all'altra attualmente bisogna passare prima per le reti urbane Sip, poi per quelle interurbane Asst e infine di nuovo per quelle urbane Sip. Ma negli emendamenti Mammì l'unificazione viene messa in cantina e si parla solo dell'Asst. Va tuttavia notato che anche sulla trasformazione di questa azienda, roccaforte di Dc e Cisl, le resistenze sono state forti. Alla fine si è deciso di trasformarla in una Spa dell'Iri. Il patrimonio (strutture, impianti, reti) per 10 anni resterà alla Spa, che per un anno continuerà ad avere la concessione del servizio. Nel frattempo i 18.000 lavoratori, tutti con contratto pubblico (3 000 dei quali attualmente impiegati alle Poste), resterebbero per 9 mesi in servizio alla Spa ma entro 3 mesi dovrebbero scegliere se passare all'Iri o alla Sip (con contratto privato), o mettersi a disposizione della pubblica amministrazione, che entro 2 anni potrebbe anche decidere il licenziamento. Insomma, un destino molto incerto si profila per tutti loro.

E il riassetto del settore? Gli emendamenti prevedono che l'Iri, una volta approvata la legge di riforma, debba avanzare entro 3 mesi le sue proposte al Cipe (il comitato interministeriale per la programmazione economica), per trasformarle poi in direttive da rispedire all'Iri per la loro applicazione. Di qui il tentativo del governo di ridurre la riforma al semplice riassetto dell'Asst e di lasciare inevasa la sostanza del problema. Infatti a quel punto, non essendo previste scadenze per il Cipe, basterebbe non emanare le direttive per rinviare sine die il riassetto, oppure lasciare all'Iri e non al Parlamento il compito di definire i contenuti della riforma. Di qui la protesta della Filpt-Cgil, che chiede «un confronto con i soggetti sociali interessati». E l'alt dei senatori Pci che, in commissione, hanno ottenuto lo slittamento dell'esame del disegno di legge Mammì in sede legislativa ed una sua ulteriore verifica, che si terrà il 7 febbraio, nell'ambito di un comitato ristretto. Il senatore Pci Mario Pinna ha poi precisato che «questa sarà l'occasione per vedere se da parte del governo c'è una rinuncia totale nei confronti della riforma, o se esistono ancora margini di recupero». Una possibilità potrebbe essere quella di definire, in sede parlamentare, i principi della riforma, lasciando poi al Cipe il compito di emanare le direttive.

Franco Nobili

Nobili vuole una superholding operativa. Netta opposizione di Pci e Psi

Comit-Credit, l'Iri nella bufera

Non una fusione ma una superholding che detenga le partecipazioni Iri in Comit e Credit e nel contempo ne determini le strategie operative e garantisca i servizi comuni. Il presidente dell'Iri Nobili disegna il futuro delle due Bin ma incontra una dura opposizione di Pci, Psi ed una tiepida accoglienza anche dai repubblicani. Sacconi: «La Banca d'Italia non è d'accordo». Macciotta: «Contro la legge antitrust».

GILDO CAMPESATO

ROMA. Nessuna fusione ma un'unica centrale per gestire Comit e Credito Italiano, le due banche rimaste sotto il controllo dell'Iri dopo la cessione di Santo Spirito e Banco di Roma alla Cassa di Risparmio della capitale. Il progetto di unificazione operativa tra i due istituti milanesi è stato presentato ieri dal presidente dell'Iri Nobili nel corso di un'audizione alla commissione Finanze della Camera. Ribattendo alle polemiche di queste ultime settimane, Nobili ha negato di aver mai parlato di fusione tra i due istituti, ma ha difeso un piano che nei fatti prevede la scomparsa dell'autonomia strategica e decisionale di ognuna delle due Bin. Se non è zuppa, verrebbe voglia di dire, si tratta di pan bagnato.

Se un pregio ha avuto il presidente dell'Iri è stato comunque quello della chiarezza. Ci vuole una «integrazione forte», ha sostenuto, se si desidera che l'unione tra le due forze dia qualcosa di più di una semplice sommatoria di presenze separate. Si escludono quindi «progetti di blando coordinamento, eventualmente per mezzo di una holding di controllo non operativa». Ciò infatti realizzerebbe «solo cooperazioni di facciata in settori non nevralgici delle banche». Con l'ipotesi minima Nobili esclude anche la massima: «un processo di fusione comporterebbe la distruzione di marchi importanti che costituiscono un capitale da non disperdere». Per di più, il presidente dell'Iri ritiene che una fusione di Banca Commerciale e Credito Italiano in un'unico istituto richiederebbe tempi troppo lunghi per poter beneficiare dei vantaggi fiscali offerti dalla legge Amato (limite massimo: agosto del prossimo anno).

E allora? E allora per Comit e Credito Nobili disegna una holding che detenga il capitale azionario delle due banche ma che abbia anche un preciso ruolo operativo: strategia, pianificazione e controllo nonchè funzioni tipiche della macchina aziendale come informatica, organizzazione, centri amministrativi. In altre parole, sembra prefigurarsi un modello di tipo «americano», con le funzioni di «corporate» gestite direttamente dalla capogruppo ed i due marchi che dipendono per le strategie e le grandi scelte dalla holding, ma poi operano separatamente sul mercato anche se in maniera coordinata. Come dire che Credit e Comit cesserebbero di essere banche autonome: il vero potere passerà nelle mani della capogruppo.

E tutti i rischi di sovrapposizione denunciati da più parti, comprese voci polemiche dall'interno degli stessi istituti interessati alla concentrazione? Per Nobili non è un problema: non c'è miscuglio di clientela, i sistemi informatici possono dialogare e la stessa rete di sportelli non è così sovrapposta come si è voluto far credere. Comit e Credit sono compresenti in 105 città ma si pestano i piedi solo in 4 casi. Un po' più di problemi nascerebbero se le due banche portassero avanti i loro piani di sviluppo: entro il 1992 le sovrapposizioni si realizzerebbero in 242 città (con 1238 sportelli). E allora Nobili chiede alle due banche di bloccare i loro programmi e di concertare i progetti di espansione. Questo, ovviamento, in attesa che si dia vita alla holding che coordinerà le strategie.

Ma la holding non avrà vita facile. Anche dentro il governo. Il repubblicano Pellicanò invita Nobili ad «andare con i piedi di piombo», mentre l'opposizione del sottosegretario al Tesoro, il socialista Sacconi, è durissima: «Non era questa l'indicazione che veniva dalla legge Amato. Io sono contrario, ma anche la Banca d'Italia non è d'accordo col piano di Nobili». Anche il comunista Giorgio Macciotta polemizza col presidente dell'Iri: «Ci ha presentato un piano per cui l'Iri avrà un peso specifico diretto nella gestione delle banche in contrasto con le norme sulla separatezza tra banche ed imprese». Un'ultima polemica su Mediobanca. Le quote del Banco di Roma passeranno alla Cassa di Risparmio della capitale. La gestione della quota pubblica e l'equilibrio pubblici-privati verrà dunque garantito solo dal patto di sindacato che lega Bancoroma, Comit, Credit. Un po' poco per un istituto del peso di quello che ha sede in via Filodrammatici.

Casse di Risparmio

Anche le imprese minori vogliono entrare nelle Spa

ROMA. Venerdì e sabato i responsabili delle Casse di Risparmio italiane si ritroveranno a Roma per cercare di mettere a punto una linea comune in vista dell'applicazione della legge Amato. Ieri i rappresentanti delle organizzazioni della piccola impresa li hanno «anticipati» con un convegno al Cnel. Confcommercio, Confartigianato, Cna, Confesercenti, Casa, Confapi, Coldiretti hanno chiesto di partecipare all'ampliamento della base sociale e azionaria delle casse che si trasformeranno in spa. La funzione di queste banche, è stato detto, deve consolidarsi nel servizio all'economia locale e per questo non può ignorare il ruolo delle piccole e medie imprese e delle loro organizzazioni. Non vi devono essere, ha detto ad esempio il presidente della Cna Minotti, situazioni di squilibrio a favore delle grandi industrie.

Dal canto suo, il presidente dell'Acri (e della Cariplo) Roberto Mazzotta ha auspicato che tutte le 82 associate si trasformino in Spa cogliendo l'occasione della legge Amato. Ha anche rilanciato la proposta di dar vita a quattro grandi raggruppamenti (Cariplo, Cassa di Roma, di Torino e di Verona) che fungano da fari per tutto il resto del gruppo. Un'ipotesi che non ha trovato d'accordo il sottosegretario al Tesoro, il socialista Sacconi, per il quale il sistema rischierebbe di perdere il radicamento territoriale che ne costituisce la forza strategica. Un timore, quello dell'eccesso di accentramento, sollevato anche dal presidente della Confcommercio Colucci. L'esigenza di un legame col territorio è stata sottolineata anche dal presidente della Confartigianato Spalanzani.

Formalizzato l'accordo di programma '91-'92 fra governo ed Ente Fs

La penna d'oro di Bernini e Necci firma un contratto di 32mila miliardi

Con la firma di Bernini e Necci, è diventato realtà il contratto di programma tra governo Ente Fs che impegna quest'ultimo a realizzare gli investimenti per il rilancio delle ferrovie e migliorare il servizio. Al governo tocca assicurare le risorse necessarie (32mila miliardi nel biennio), che l'Ente spenderà in piena autonomia. E lo Stato si carica i debiti: 120mila miliardi, interessi compresi

RAUL WITTENBERG

ROMA. È stato firmato ieri a Villa Patrizi il primo contratto di programma tra il governo, nella persona del ministro dei Trasporti Carlo Bernini, e l'Ente Fs con la firma del suo amministratore staordinario Lorenzo Necci. Un contratto che impegna le Fs a compiere una serie di opere per il rilancio delle ferrovie con criteri di imprenditorialità, e il governo a dare con la riforma un assetto istituzionale di ente publico economico, e a sostenere finanziariamente gli investimenti necessari a raggiungere gli obiettivi dettagliatamente descritti nel contratto stesso. Ed è naturalmente previsto un meccanismo per la verifica dei risultati raggiunti.

Siccome la riforma delle Fs (dopo l'aprovazione del Senato, ora all'esame della Camera) non c'è ancora, il contratto ha natura sperimentale e una durata biennale: dal 1 gennaio 1991 al 31 dicembre 1992. La riforma prevede rapporti «contrattuali» fra ente e ministero, la legge 212 attualmente in vigore non lo esclude. Da qui la decisione di procedere subito all'esperimento anticipando la riforma, per avviare immediatamente le azioni ritenute prioritarie. Tra queste, il programma di Alta velocità che però entro il '92 vedrà realizzato solo il completamento della Roma-Firenze. Seguiranno la Torino-Trieste e la Milano-Napoli. Marceranno inoltre più speditamente molte tratte, grazie a varie forme di automatizzazione nel percorso.

Gli investimenti complessivamente previsti dall'accordo ammontano a 32mila miliardi: parte dello Stato, parte delle Fs, parte dei privati che entreranno in società con l'Ente secondo il decreto approvato martedì dal Consiglio dei ministri. Oltre a ciò, il governo si impegna nell'arco di 15 anni a ripianare i debiti dell'Ente, valutati in 50mila miliardi in conto capitale e 70mila di interessi. In tutto quindi con l'operazione di ieri si mobilitano a favore delle ferrovie ben 152mila miliardi, salvi gli «ulteriori oneri originatisi prima dell'entrata in vigore del presente contratto» come l'obsolescenza delle scorte, gli interventi nelle società partecipate in corso di risanamento, il contenzioso sindacale. E pure gli utenti dovranno fare la loro parte: entro il prossimo primo maggio, le tariffe cresceranno mediamente del 15 per cento.

Un discorso a parte merita la gestione delle pensioni dei ferrovieri che nel '90 ha accumulato debiti (da cui le Fs dovrebbero essere liberate) per 5.300 miliardi destinati a crescere a ottomila nel '91 e a 9.500 nel '92. La questione dovrebbe essere risolta con una partita di giro con il Fisco, in quanto le Fs vantano crediti da Iva indebitamente pagata per cifre equivalenti.

Un aspetto importante del contratto di programma consiste nella costituzione di un Fondo di dotazione, attraverso il quale l'Ente si assicura piena autonomia nella gestione delle risorse sganciandosi dagli stanziamenti annuali delle varie leggi finanziarie troppo legate ai vincoli del deficit pubblico. Comunque il Fondo sarà operante dal '93 col prossimo contratto, che sarà almeno triennale, con le Fs finalmente riformate. Intanto comunque l'Ente è già in grado di spendere 21.500 miliardi stanziati per il piano triennale dell'anno scorso varato con la gestione Schimberni e poi aggiornato con nuove priorità (come l'Alta velocità) da Necci.

«Questo contratto non è il toccasana che risolve tutti i problemi», hanno detto all'unisono Bernini e Necci. «Ma è già un miracolo», ha aggiunto Necci che si è detto «più tranquillo, più protetto, più assistito». Solo il futuro ci dirà se davvero la ferrovia riuscirà a superare la quota del 10% di traffico che ora faticosamente copre nel mercato del trasporto. L'impegno per ora è del +4% per le persone, +7,5 per le merci.

Il rinnovo della concessione porterà più concorrenza

Alitalia, il monopolio scricchiola I privati a caccia di nuovi spazi

Alitalia conserverà il monopolio sulle rotte internazionali, perderà l'esclusiva su quelle Cee ed avrà più concorrenza anche per i tragitti nazionali. La conferma è venuta ieri alla Camera dal ministro dei Trasporti Bernini che si appresta a rinnovare la concessione alla nostra compagnia di bandiera. La battaglia per la distribuzione delle rotte sembra ormai arrivata alla fase cruciale.

ROMA. Il monopolio Alitalia può dirsi finito, perlomeno nei termini assoluti sui quali la compagnia di bandiera ha potuto contare sinora. Lo ha confermato ieri alla Camera il ministro dei Trasporti Bernini spiegando le sue intenzioni sul rinnovo della concessione scaduta nel settembre dello scorso anno. Più spazio ad imprese private e straniere, dunque, anche se i confini entro i quali la nostra compagnia di bandiera potrà operare indisturbata sono ancora oggetto di una defatigante trattativa. Il principio della maggiore concorrenza, comunque, è affermato. Più per disposizioni Cee, a dire il vero, che non per decisioni politiche nazionali. Infatti, là dove la normativa Cee non ci obbliga a maggiori aperture, Alitalia potrà continuare a godere del tradizionale monopolio. Alla sola compagnia di bandiera, ha detto Bernini, verranno accordate le concessioni sulle rotte intercontinentali e su quelle extracomunitarie attualmente in uso. Per altre richieste di collegamento che venissero avanzate in futuro Alitalia godrà di un diritto di prelazione.

Per i collegamenti all'interno della Comunità Europea le norme Cee parlano chiaro: ciascuno stato membro deve consentire a qualsiasi vettore comunitario di effetture voli tra due o più paesi aderenti alla Cee. Alitalia non può quindi pretendere di essere l'unico vettore italiano ad effettuare i collegamenti comunitari: «Concederemo tutte quelle rotte che verranno richieste dai vettori nazionali» ha avvertito Bernini. Altrimenti, ha spiegato, le imprese nazionali subirebbero una «ingiusta penalizzazione» rispetto a quelle straniere autorizzate ad operare in Italia senza problemi.

Quanto alle rotte nazionali, si moltiplicano le richieste di concessione. Nel 1979 solo Alisarda ed Itavia avevano chiesto di affiancare il gruppo Alitalia. Adesso si sono fatte avanti Alisarda, Air Europe Italia, Air Capitol, Eurofly, Italjet, Tea Italia. Tra esse, ha detto il ministro, «si opererà una equa ripartizione delle rotte nazionali avendo presente la potenzialità di ciascun vettore in modo da evitare sovrapposizione di servizi nella rigorosa verifica delle capacità tecnica e finanziaria dei richiedenti». Ed è su queste sottolineature che si gioca la partita delle rotte. Con una premessa: nella guerra con i privati Alitalia non vuol cedere posizioni.

Sempre sul fronte aereo c'è da segnalare una presa di posizione preoccupata della Filt Cgil: la crisi del Golfo sta mettendo in seria difficoltà le compagnie, in particolare quelle mediorientali. Si temono riflessi occupazionali negativi anche in Italia e si chiede l'intervento del governo per evitare centinaia di «disoccupati di guerra».

□ G.C.