

Non cessa il profondo rosso per le compagnie di tutto il mondo dopo la crisi del '92 per il crollo della domanda e la guerra tariffaria

L'associazione dell'aviazione civile sollecita le ristrutturazioni, chiede ai governi meno imposte e investimenti infrastrutturali

Aerei, conti in caduta verticale

La Iata: «Ancora in deficit il '93, a 5mila miliardi»

Conti in rosso costante per tutte le compagnie aeree mondiali. Nonostante il recupero di passeggeri, a circa 5mila miliardi di lire giungerà il deficit di quest'anno, dopo la punta negativa di 7.900 miliardi registrata nel '92 con il crollo della domanda e la guerra delle tariffe. La Iata insiste sulla ristrutturazione del settore, ma chiede anche ai governi riduzioni di tasse e investimenti infrastrutturali.

NOSTRO SERVIZIO

DALLAS. I conti delle compagnie aeree sono ancora in picchiata verticale. Al fondo rosso del 1992 (4,8 miliardi di dollari, record storico) seguiranno quest'anno perdite globali di 2,5-3 miliardi, 5mila in lire; ed anche nel 1994, pur con la crescita del traffico passeggeri, la parola d'ordine resterà: ristrutturazione.

Attanagliata da una crisi di dimensioni epocali e con rarissime eccezioni (come la British Airways), l'aviazione civile vede solo in lontananza la fine del tunnel: secondo il rapporto presentato domenica a Dallas in apertura della 49ª assemblea della Iata, l'associazione che raggruppa 221 linee aeree dei cinque continenti, nel triennio 1990-92 il deficit complessivo accumulato sulle rotte internazionali è ammontato a 11,5 miliardi di dollari (quasi 19mila in lire).

«Si tratta - ha detto il direttore generale della Iata Pierre Jeannot - di una cifra superiore a tutti gli utili prodotti da quando questi servizi hanno avuto inizio». Al primato negativo del 1992, risultato in primo luogo del forte squilibrio fra offerta e domanda e di una micidiale guerra delle tariffe, han-

no fatto riscontro nel '93 alcuni segnali di ripresa: «Sarebbe però sorprendente - ha avvertito Jeannot - se le perdite in ambito Iata fossero inferiori alla metà di quelle dello scorso anno».

Sul fronte operativo, le compagnie Iata hanno chiuso il 1992 con un «buco» di un miliardo di dollari contro i 600 milioni del '91; gli oneri finanziari (aumentati da 3,4 a 3,8 miliardi di dollari) hanno contribuito pesantemente al deficit globale di 4,8 miliardi di dollari, pari al 4,6% del fatturato totale. I risultati consolidati (comprendenti cioè tutte le attività commerciali delle linee aeree) hanno fatto segnare perdite per 7,5 miliardi di dollari. I dati assumono un particolare significato alla luce di un traffico passeggeri che ha viaggiato a ritmi ben più vivaci dell'anno precedente: il numero dei passeggeri trasportati, dopo il calo del 4,2% nel 1991, è cresciuto del 5,7% a 955,8 milioni; sui soli voli internazionali l'incremento è stato del 10,2%, per un totale di 282,7 milioni. Le stime della Iata per il periodo 1993-97 indicano aumenti medi del traffico pari al 6,6% annuo, con punte



del 10,2% da e verso l'Europa centrale ed orientale e «mini» del 4,5% sulle rotte in partenza e con destinazione Africa.

Ma uno sviluppo di questo tenore non sarà da solo sufficiente a rimettere in ordine i bilanci. La ristrutturazione già avviata nel settore dovrà procedere su tre direttrici di fondo: sostanziali riduzioni dei costi; ricerca della «massa critica» attraverso fusioni ed alleanze; profonde revisioni del prodotto offerto.

La crisi non risparmia quasi nessuno rendendo sempre più inevitabili drastiche cure dimagranti. Mentre Colin Marshall, «timoniere» della British Airways, dichiara che per la compagnia inglese l'epoca dei tagli è finita, per la maggior parte degli altri vettori la sfida è ancora aspra. Lo dimostra la raffi-

ca di risultati negativi registrati nel primo semestre del 1993: -138 milioni di dollari per Lufthansa, -222 per Iberia, -700 per Air France, -84 per Swissair, -75 per Sas, -124 (204 miliardi di lire) per Alitalia. Negli Stati Uniti, Delta affonda sotto perdite di un miliardo di dollari nella prima metà dell'anno, mentre Northwest Airlines e Twa esibiscono deficit di 135 e 52,3 milioni di dollari.

Oltre che alla incisività delle terapie approntate dalle aeree, la «recovery» dell'aviazione civile è affidata in parte anche all'azione dei governi. La Iata, pur prendendo atto del ruolo più attivo assunto dall'amministrazione Clinton e dalla Comunità Europea, ha ribadito richieste ormai di lunga data: riduzione delle imposte e di regolamenti che pesano sui bilanci; massicci interventi infrastrutturali.

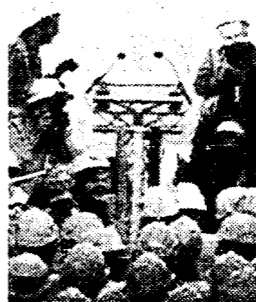
I sindacati contro la privatizzazione degli aeroporti

ROMA. I sindacati confederali dei trasporti cercano di bloccare il progetto del ministro Costa volto ad introdurre la privatizzazione nella gestione degli aeroporti. In una lettera al presidente del consiglio Ciampi, i segretari generali di Fil Cgil, Fil Cisl, Uiltrasporti, Mancini, Prissella e Degni, lamentano la presentazione da parte del governo di un emendamento all'articolo 27 del decreto legge «interventi correttivi alla finanza pubblica».

«Reputiamo gravissimo - scrivono - che il ministro dei trasporti Costa, firmatario dell'emendamento, nonostante le disponibilità enunciate in occasione della sospensione dello sciopero del trasporto aereo del 26 ottobre, non abbia tenuto in alcuna considerazione le proposte di modifica da lui stesso peraltro richieste, avanzate dalle organizzazioni sindacali». Per i sindacati infatti occorre salvaguardare il ruolo prevalentemente pubblico nell'indirizzo e nella gestione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali; fermi restando i principi di sicurezza, efficienza ed economicità.

Intanto il progetto del ministro di unificare le competenze delle autorità dell'aviazione civile sotto un'unica agenzia del volo, continua a far discutere. Favorevoli sono i piloti dell'Appi e dell'Anpac, ma non il Rai (Registro aeronautico italiano) e la Uilt. «Abbiamo scritto al ministro - ha detto il presidente del Rai, Fredmano Spairani all'Avi - per manifestare tutte le perplessità su questa operazione» che unificherebbe solo i 300 dipendenti del Rai e circa 50 di Civilavia, qualora escludesse gli altri di Civilavia e i dipendenti degli aeroporti e forse anche dell'Anav. «Non so se vale la pena fare un'agenzia per così poco».

Il segretario della Uilt, Sandro Degni, da parte sua, parla di operazione «inaffidabile e pericolosa per il futuro del trasporto aereo» e chiede al presidente del Consiglio e al ministro Costa di rinunciare all'agenzia «che sopprime le competenze dell'Anav e crea confusione nelle gestioni aeroportuali». Peraltro i controllori di volo si erano già espressi duramente contro questa ipotesi di ristrutturazione delle competenze in campo aeronautico.



L'inaugurazione dell'Eurotunnel

DAL NOSTRO INVIATO
RAUL WITTENBERG

CALAIS. L'appuntamento è per il 6 maggio prossimo. Tra fanfare e fuochi d'artificio il presidente francese Mitterrand e la regina d'Inghilterra Elisabetta inaugureranno l'opera del secolo, il tunnel ferroviario sotto la Manica. Cadrà così una importante barriera psicologica per i britannici nei confronti del vecchio continente. Per questo obiettivo, tutto è possibile: rispettare sostanzialmente i tempi per la realizzazione (otto anni), ma pure ingoiare il raddoppio dei costi dagli 11mila miliardi di lire preventivati, ai 25mila che si calcolano per il saldo finale. Oggi siamo già a quota 6,75 miliardi di sterline, ovvero 15.500 miliardi di lire. La lievitazione dei costi ha dato luogo a un contenzioso tra Eurotunnel - il consorzio di 200 banche francesi e inglesi concessionario dell'opera - e Trans Manche Link: il consorzio di cinque imprese francesi e cinque britanniche incaricato della realizzazione, che chiede oltre 2mila miliardi in più del preventivo. Prezzi al ribasso per aggiudicarsi la commessa all'inizio, e poi difficoltà impreviste incontrate dalle talpe che hanno trapanato il fondo marino a 40 metri di profondità, sono all'origine dell'impennata dei costi. Occorreranno 9,65 miliardi di franchi (2.700 miliardi di lire) per aumentare il capitale di Eurotunnel, il cui vertice ha annunciato che il negoziato con le banche è ad uno stadio avanzato.

A metà 1994 sarà dunque tutto pronto per andare col Tgv Eurostar (il treno francese ad alta velocità) da Parigi a Londra in 3 ore, come con l'aereo,

Eurotunnel in corsa Ma il costo finale sarà raddoppiato

A quota 25mila miliardi l'ultimo aggiornamento della previsione di spesa per l'Eurotunnel, quando sarà in funzione sotto la Manica il 6 maggio. Sette anni fa si era partiti da 11mila miliardi. Proseguono frenetici i lavori per attrezzare le gallerie, la Breda consegna in anticipo i suoi treni senza una lira in più, e spera nella seconda commessa. I ritardi della franco-canadese Bombardier, che ha alzato il prezzo.

invece delle 6 ore e 45 minuti oggi necessarie usando il traghetto. Se poi si tratta di un treno normale, ci vorranno 4 ore e 45 minuti. Tutto pronto per la partenza degli «Shuttle», le navette ferroviarie composte da una superlocomotiva inglese e da 14 o 28 carri pieni di automobili, autobus o Tir: ne partiranno uno ogni 20 minuti, percorrendo a 140 chilometri l'ora i 50 chilometri dei due tunnel paralleli - fra il terminale di Coquelles vicino a Calais in Francia e quello di Folkestone tra le scogliere di Dover - in 35 minuti. Tra i due tunnel ve n'è un terzo di servizio per le funzioni di ventilazione, manutenzione e sicurezza.

Le cose sono state predisposte in modo da facilitare al massimo l'ingresso dei veicoli nei carri ferroviari in pochi minuti. Per le auto, al lato dell'enorme vagone costruito in Francia e in Belgio dalla Bombardier canadese si apre un portellone e sui marciapiede cala una pedana che consente l'ingresso laterale nei due piani del vagone. I pullmann entrano da dietro attraverso un apposito carro telescopico. Camion e Tir, sempre lateralmente, salgono su un carrozzone costruito dalla Fiat ferroviaria, per passare in grandi carri-gabbioni forniti dalla Breda ferroviaria. Gli automobilisti resteranno tranquillamente sui loro veicoli, per i camionisti la Breda ha costruito un vagone-pullmann che li ospita durante il viaggio. Ovviamente lo stesso meccanismo si ripete per l'uscita dei veicoli.

In settembre la Breda ha battuto i tempi per la consegna, con dieci giorni di anticipo, dell'ultimo stock dei suoi 228 carri in acciaio speciale e nove carrozze «amenity» per i camionisti (un affare di 380 miliardi). Per giunta, senza una lira in più del prezzo convenuto. Assiando alla consegna dell'ultimo carro, e dopo aver osservato le caratteristiche degli altri, il presidente della Breda Luigi Bati ha esclamato: «Potremmo far tutto noi, non abbiamo vinto la commessa per i carri destinati alle automobili solo per il «rischio Italia». Le tecnologie sono infatti avanzatissime, ma nulla di straordinario rispetto alle metropolitane che la Breda ha venduto, per esempio, a Washington o a Lille. Alla brillante figura dei fornitori italiani (Breda all'80%, Fiat il resto) si contrappongono i guai della Bombardier che ha praticamente raddoppiato il prezzo ritardando le consegne. All'appuntamento di giugno, quando l'Eurotunnel sarà in esercizio, molte auto dovranno ancora ricorrere ai traghetti. A proposito di traghetti, Eurotunnel annuncia tariffe concorrenziali tanto che le società dei «ferry» hanno già abbassato le loro.

Nei cantieri i lavori proseguono febbrilmente per attrezzare le due gallerie e completare le infrastrutture, tra importanti misure di sicurezza perché l'ira ha già annunciato tentativi. Quando l'Eurotunnel sarà in funzione, sei piazzali di accesso oltre ai normali binari ve n'è uno, che conduce l'eventuale treno con sospetto di bomba in una trincea di cemento armato.

Enel: nel Duomo di Chieri luce al gotico piemontese

Il Duomo di Chieri offre un cospice completo e abbastanza ben conservato saggio dello stile gotico: fu iniziato nel marzo 1405 e consacrato nel 1436: sorse cioè nell'epoca più felice di quel periodo artistico.

Questo grandioso edificio attrasse sempre l'ammirazione degli artisti e del popolo, anche perché forma il più bello ornamento della ridotta cittadina facilmente accessibile dalla metropoli piemontese. E fu pure abbastanza studiato, specialmente sotto il riguardo religioso-storico.

La fabbrica dell'attuale Duomo di Chieri è l'ultima in ordine di tempo costruita sul medesimo luogo delle precedenti. La testimonianza più antica è rappresentata da un modesto edificio sotterraneo, a una profondità di circa 4 metri dal piano della Chiesa, sottostante al presbitero dell'altare maggiore. Si vuole che il vetusto edificio, ora interrato, fosse un tempio pagano già dedicato alla dea Minerva, protettrice della romana «Carrea potentia» Chieri: dell'antico delubro «ubi oraculum responsa dabat», si conservano solo il muro perimetrale dell'abside e l'altare per i sacrifici.

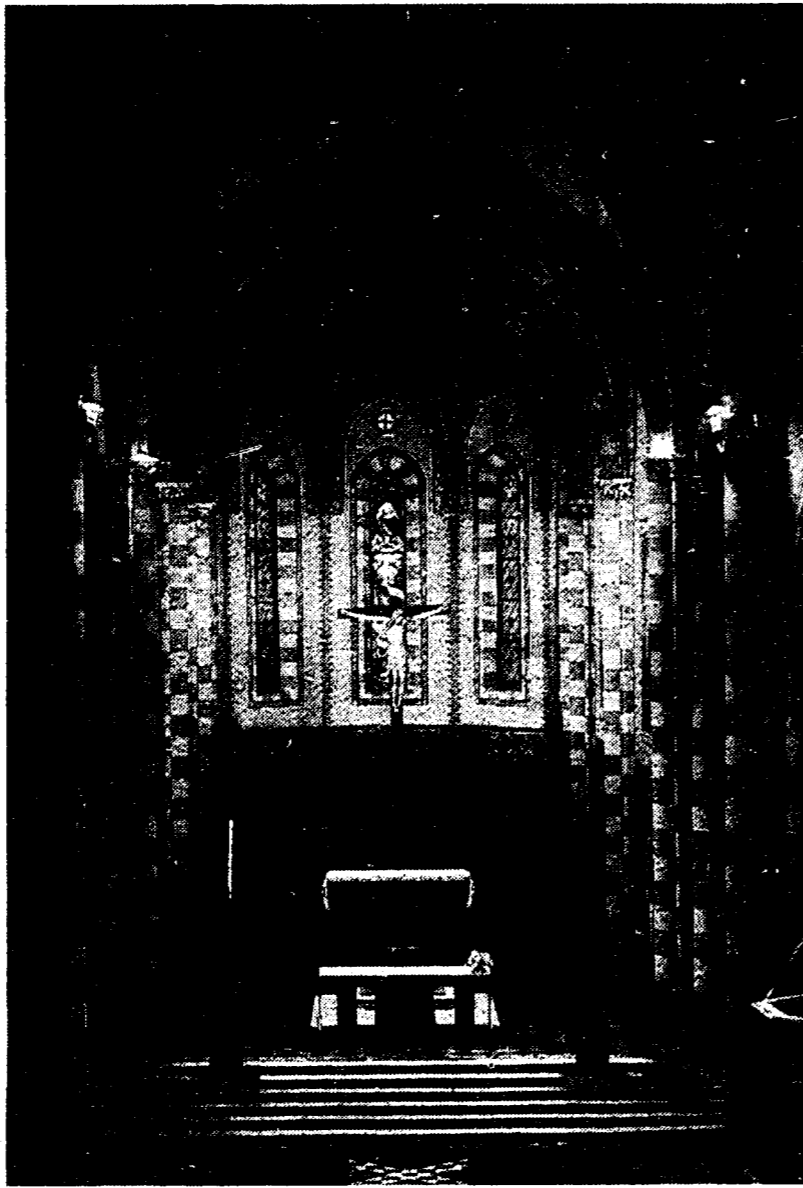
Nel III-IV secolo d.C. l'edificio venne consacrato in oratorio cristiano. Qui è murata la più antica lapide del Piemonte: ricorda la morte di una bambina di nome Genesia, avvenuta nell'anno 488.

Sui resti della chiesa paleocristiana il vescovo di Torino Landolfo, che esercitava la sua Signoria su Chieri all'inizio degli anni 1000, fece edificare una chiesa dedicata a Santa Maria e vi eresse una collegiata purché venisse «col dovuto decoro officiata».

Dopo circa 400 anni il capitolo della collegiata fece riedificare e ampliare la chiesa di Santa Maria che minacciava rovina, conservando il battistero e i campanili.

Chi rivolge uno sguardo alla facciata del Duomo riceve un'impressione estetica di forte valore, in contrasto con le attuali modeste e insignificanti case borghesi che ne frangono le altezze medievali in cotto. L'architettura della facciata esprime il carattere delle autentiche opere d'arte: sul nudo laterizio rosso-bruno risalta il nido del marmo dello strano, sviluppatissimo frontone della porta centrale, ricamo della cultura gotica, circondante la graziosa statua della Vergine che con il Divino Fanciullo sovrasta il vano scuro dell'ingresso. Il contrasto, fonte di impressione e di compiacimento per lo spirito umano che continuamente anela alla varietà e alle mutazioni, non proviene solamente dalla diversità del materiale, ma anche dalla sua varia elaborazione: semplicità nelle parti in laterizio, lavorazione minuta nel marmo della sviluppatissima ghimberga. Questa trionfa nel centro ottico del prospetto e incatena subito lo sguardo non distratto da altre visioni d'arte di pari valore: unità nella intuizione dell'artista che crea e quindi unità nella comprensione di chi contempla.

Nell'interno della Chiesa sono state edificate in varie epoche 22 cappelle gentilizie i cui patronati appartenevano alle famiglie nobili chieresi, che le arricchirono con stupende pale, opere dei più celebri pittori, per cui nel Duomo di Chieri è rappresentata la pittura dal 1300 fino al nostro secolo, e la scultura dal secolo XV al secolo XIX.



Nelle foto, alcuni aspetti della Cattedrale di Nostra Signora della Scala, Duomo di Chieri, che costituisce il più bell'ornamento della cittadina

LUCE PER L'ARTE

Prosegue il programma, deciso dall'ENEL, per la progettazione e realizzazione di un sistema di illuminazione volto a porre in luce i tesori nascosti del patrimonio artistico nazionale

I criteri: sul marmo bianco e il laterizio rosso bruno indicate le lampade al sodio

Il Duomo di Chieri, costruzione imponente in stile gotico piemontese, risale, nella sua attuale struttura, al 1400, è costruito in nudo laterizio rosso bruno, tranne lo sviluppatissimo frontone della porta centrale che è in marmo bianco.

La sorgente luminosa più indicata per la sua illumi-

nazione è risultata la lampada al sodio ad alta pressione, in quanto è la sola lampada che consente - a basso costo di esercizio - una buona resa tanto del rosso bruno quanto del bianco.

Dato il modesto fattore di riflessione del materiale di cui il Duomo è pressoché integralmente rivestito, si è previsto di assicurare sulle varie parti dell'edificio, campanile compreso, un livello di illuminamento medio dell'ordine di 40 lx.

Sono state impiegate lampade del tipo al sodio ad alta pressione di potenza unitaria compresa fra i 150 W e 400 W, installate, in vari tipi di proiettori, in posizioni perimetrali al fabbricato del Duomo.

La potenza totale assorbita si è potuta contenere, per effetto delle lampade ad alto rendimento, in meno di 5 kW.