

Gros Pietro: «Nessuno stop per la privatizzazione della Finmeccanica, e nessun giallo nel Dpef»

«L'aumento di capitale non rallenta l'iter di privatizzazione». Lo ha detto Gian Maria Gros Pietro (nella foto), presidente dell'Iri, in merito alle vicende che gravitano attorno alla vendita di Finmeccanica. Secondo Gros Pietro, l'aumento di capitale «è uno dei passi fondamentali del processo di privatizzazione». «Entro l'anno - ha concluso - sicuramente vi sarà l'aumento di capitale». Gros Pietro ha anche escluso «gialli» sulle privatizzazioni. «Non è un giallo quello del Dpef, il documento non ha fatto altro che confermare il mandato attribuito all'Iri». Secondo Gros Pietro il compito dell'Iri è «quello di privatizzare tutto e chiudere la società entro il 30 giugno del 2000». E il Dpef non fa che ribadirlo.



È morto Forrest Mars inventore dell'omonimo snack Imperatore del cioccolato da 15 miliardi di dollari

Si chiamava Forrest, come Forrest Gump, ma il cognome era Mars, come la famosa barretta di cioccolato. Era lui infatti l'imperatore del cioccolato d'Oltreoceano. È morto alla veneranda età di 95 anni. Il signor Mars era titolare di un conglomerato alimentare con un giro d'affari di 15 miliardi di dollari, con marchi come Twinx, il riso Uncle Ben's, le pasticche M & M, i salatini Combos, cibi per cani e gatti, e 30.000 persone alle sue dipendenze nel mondo. Da sempre schiva alla pubblicità, la Mars Inc. ha dato solo ieri la notizia della morte avvenuta giovedì scorso a Miami, rifiutandosi di rendere noti i particolari del decesso. La famiglia Mars è ritenuta tra le più ricche degli Usa. E Forrest era conosciuto per il carattere burbero. Dal '73 aveva lasciato il suo impero ai due figli.

€ C O N O M I A R I S P A R M I O

Aerei, treni e bus: una settimana di scioperi Ma il ministro Treu rassicura: «Solamente il 3% di quelli annunciati sarà fatto»

ROMA Uno dietro l'altro, dagli aerei ai treni, dagli autobus all'autotrasporto. Arriva la prima settimana di luglio, quella delle grandi partenze, ed ecco che oltre alle normali difficoltà di viaggiare in tempi di esodo e comitive di turisti piovono scioperi a raffiche. Ma forse la situazione, per una volta, è migliore di come appare. Tiziano Treu, ministro dei Trasporti, è incredibilmente ottimista: «Secondo me solo il 3% degli scioperi annunciati verrà effettuato. Non facciamo la testa prima di esserci la rotta». Tanta saggezza popolare da parte del ministro viene dal fatto che già un paio di scioperi sono stati revocati (i piloti e gli assistenti di volo dell'Alitalia e di Air Europe) e che anche la trattativa sul piano d'impresa delle Ferrovie (come riferiamo a parte) sembra aver preso la via giusta. Sulle Fs il ministro è più che mai ottimista: «Ho verificato la situazione anche con il ministro Amato e penso che la settimana che si apre possa essere quella decisiva, anche per evitare scioperi controproducenti». E che il ministro abbia motivo di essere sereno è stato confermato anche ieri sera, quando anche i controllori di volo aderenti ai sindacati Anpac, Cisa, Cila, Sacta, Cisl, Uile Lica hanno deciso di rinviare la loro protesta proclamata per domani.

IL CALENDARIO DELLE AGITAZIONI

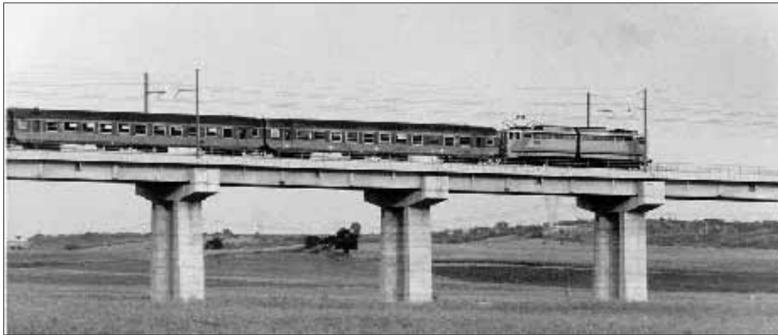
Mercoledì 7 luglio
Agitazione degli autoferrovianieri che si fermeranno per tutta la mattina, dalle 8,30 alle 12,30.

Sciopero del personale Cgil, Cisl e Uil del Centro assistenza al volo di Padova dalle 12 alle 16, per una protesta della Licta

Giovedì 8 luglio
Dalle 21 inizia lo sciopero di 24 ore (fino alle 21 di venerdì 9) dei ferroviari, tutte le sigle ad eccezione della Cgil.

Dalle 11 alle 15 assistenti di volo Anpov di Meridiana. Incrocia le braccia anche il personale del Crav dell'aeroporto di Linate dalle 14 alle 18

Sabato 10 luglio
Inizio della serrata degli addetti delle imprese di autotrasporto merci che proseguirà per 8 giorni fino a domenica 18



Un treno su un viadotto ferroviario in Puglia
Uliano Luca

assistenti di volo aderenti all'Anpav della compagnia aerea Meridiana, che incroceranno le braccia dalle 11 alle 15. In quella fascia oraria saranno garantiti comunque i seguenti voli: Pisa-Olbia-Pisa (delle ore 12.10 e delle 13.55), Bologna-Catania (ore 10) per effettuare il Catania-Pisa (delle 13), Malpensa-Catania (ore 10.15) per effettuare Catania-Genova (12.55), Verona-Palermo (ore 10) per effettuare Palermo-Pisa (12.25), Olbia-Venezia-Olbia (ore 11.35 e 13.30), Verona-Olbia-Verona (ore 10.50 e 12.50), Verona-Cagliari (14.45), Fiumicino-Catania-Fiumicino (10.25 e 12.25), Ca-

tania-Torino (9.55) per effettuare Torino-Palermo (12.35) e Firenze-Olbia (14.15).

Il giorno caldo nei trasporti dovrebbe però essere venerdì, ammesso che non si trovi prima l'accordo sul piano d'impresa delle Fs. Dalle 21 di giovedì alle 21 di venerdì scioperano i lavoratori delle Ferrovie. La protesta è stata indetta da otto sigle sindacali, praticamente tutti ad eccezione della Cgil.

La settimana chiude in bellezza con la serrata dei lavoratori delle imprese di autotrasporto merci, proclamata dalla Confartigianato, che inizia sabato e proseguirà fino a domenica 18 luglio.

LA TRATTATIVA

Svolta alle Fs, ora sembra avvicinarsi l'accordo

ROMA È iniziato il negoziato, lunedì si continua e si va ad oltranza e forse si arriva anche a trovare un accordo sul piano d'impresa delle Fs. Se così fosse, si evita pure lo sciopero di 24 ore in programma dalle 21 di giovedì alla stessa ora di venerdì. Stando a quello che è successo venerdì a Villa Patrizi, tutto lascia presupporre che siamo di fronte ad una svolta. Clima positivo, tutte e nove le sigle sindacali che si presentano al tavolo, finalmente una discussione che, sono parole dello stesso segretario generale dei trasporti della Cisl, Beppe Surrenti, «sommiglia ad una trattativa». Ed è stato lo stesso Surrenti, al momento di andarsene dandosi appuntamento a domani, a commentare: «Se va così, in 48 ore si trova l'accordo». Anche la Cgil, proclamata dal suo segretario generale dei trasporti, Guido Abbadesse, e del segretario nazionale

della categoria, Franco Nasso, si dice convinta che «ci sono le condizioni per chiudere l'accordo in fretta».

Ora si aspetta di vedere il documento che il ministro si è preso la briga di scrivere e che domani sarà presentato alla ripresa della trattativa, fissata per le due del pomeriggio. I titoli già ci sono: assetto societario, costi operativi, costo del lavoro, diversificazioni sul fronte dei ricavi, investimenti e loro ricadute, tempi di attuazione del risanamento e del pareggio di bilancio. Si è parlato, venerdì, anche della proposta della Cisl di istituire un comitato di sorveglianza alla tedesca (rappresentanti dei lavoratori che insieme all'azienda vigilano sulle scelte strategiche), ma su questo c'è stata solo una tiepida accoglienza al tavolo della trattativa. Disicuro la Cgil non vuole un'organismo di cogestione, che tra

l'altro non è neppure previsto nel diritto societario del nostro Paese. Semmai, spiega Nasso, «possiamo potenziare il comitato di partecipazione che abbiamo istituito un anno fa».

Sul fronte aziendale, si apprezza il fatto che si sia sgombrato il campo dagli equivoci di queste ultime settimane sugli assetti societari. Lo spirito resta quello della direttiva: due società al primo gennaio del 2000, la possibilità di nuove società in base alle esigenze di mercato solo se ci sono le condizioni e a patto di una discussione a parte con i sindacati. In altre parole: ora sul tappeto ci sono solo queste (e le quattro divisioni che si portano dietro) e questo piano d'impresa non ne prevede altre. Però sullo sfondo restano alcuni problemi. A partire dalla joint venture di cui si discute da tempo con gli svizzeri sul trasporto merci. Il Comu, il

sindacato autonomo dei macchinisti, ha già detto che di fare una società a parte non si parla neppure. «Semmai - spiegano gli autonomi - si fa un accordo commerciale, è più che sufficiente». D'altra parte se nel Duemila si concretizzasse la possibilità di fare l'accordo, si aprirebbero due strade: trasformare la divisione cargo in una società italo-svizzera oppure (e al momento pare l'ipotesi più probabile) lasciare l'assetto societario della nuova holding Fs così come è ma scorporare, in una nuova società, quella parte di trasporto merci che interessa sia gli italiani che gli svizzeri. È anche vero, però, che i sindacati sono rigidi sull'assetto societario e non è escluso che, per arrivare all'accordo, le Fs si debbano impegnare in una lettura restrittiva della direttiva: due società, punto e basta.

SI.BI.

IL CASO

PER SALVARE MALPENSA, I DS PENSANO DI RIPORTARE UN PO' DI VOLI A ROMA

SILVIA BIONDI

Ufficialmente tutto tace. Il ministro dei Trasporti Tiziano Treu rassicura il commissario europeo Kinnoch che siamo pronti per la piena attuazione del decreto Burlando. L'Alitalia cerca di fronteggiare la tensione interna andando avanti sulla strada delle trattative con i sindacati (tanto che una serie di scioperi annunciati sono stati revocati). Ma la data del 25 ottobre, quando dovrebbe diventare operativo in maniera definitiva il decreto dell'ex ministro Claudio Burlando, con il trasferimento di tutti i voli da Linate a Malpensa, è una spada di Damocle. Un pensiero fisso per chi, per esempio i Ds, vuole arrivare a quella scadenza salvando capra e cavoli. Andare avanti sull'applicazione del decreto, anche perché diventerebbero ingiustificabili la spesa e la battaglia sostenute per Malpensa 2000 se ci

fosse una retromarcia; evitare che il nuovo hub si trasformi in un boomerang per Alitalia, che fino a quando non sarà privatizzata resta controllata dall'Iri, e in una sconfitta pesante del sistema aereo italiano.

E con questo duplice obiettivo che da un po' di tempo a questa parte si stanno susseguendo incontri e riunioni, che in parte avranno anche uno sbocco istituzionale. A Botteghe Oscure è in corso una frenetica attività per raccogliere tutte le informazioni possibili ed arrivare ad una proposta che sia la soluzione. Contemporaneamente, la Commissione trasporti della Camera, guidata dal diessino Michele Giardiello, ha già in programma un'audizione di tutti i soggetti interessati. E il 13 luglio, a Malpensa, si riuniranno Sea, Alitalia, compagnie aeree straniere e rappresentanti di Bruxelles per in-

dividuare un compromesso. Che se da una parte può essere costituito da una deroga temporale sul trasferimento dei voli, quel tanto che basta per consentire alla Sea (la società che gestisce i due scali milanesi) di organizzarsi meglio, dall'altra, ed è la parte più consistente, potrebbe trasformarsi nella decisione di riportare una serie di voli da Malpensa a Fiumicino. In questo modo non si contraddice il decreto Burlando, che pure prevede due hub, di cui uno individuato nello scalo romano. E, al tempo stesso, si viene incontro in primo luogo alle esigenze del

mercato. Riequilibrio, ecco la parola magica. Il che presuppone il riconoscimento, da parte di Alitalia, di aver commesso qualche errore strategico nel momento in cui, con l'apertura dell'hub milanese, ha puntato tutto su Malpensa, arrivando a trasferire al nord anche quei voli intercontinentali diretti nel Sud del mondo. Il primo a dire che la strategia non è giusta è stato il mercato. Un esempio per tutti: perché un cittadino del centro o del sud Italia dovrebbe andare fino a Milano per prendere un volo che lo porti a Johannesburg? A quel punto tanto vale imbarcarsi con Air Swissair, che è pur vero che fa lo scalo tecnico a Zurigo però offre migliori condizioni di volo, non ultima quella che ti fa viaggiare la notte. Spostare tutto su Malpensa è stata la strategia dell'Alitalia,

FIUMICINO

Passaggeri in calo

ROMA Perde passeggeri anche nel primo fine settimana di luglio, inizio dell'esodo estivo, l'aeroporto di Fiumicino, nel primo picco di traffico estivo da quando è stato aperto l'hub di Malpensa. Rispetto al primo week-end di luglio dello scorso anno, il decremento è rispettivamente del 7,3% per il sabato e del 5,2% per la domenica. Non de-

dovuta ad un'impostazione di economia aziendale e non ad una necessaria ricaduta a seguito dell'apertura del nuovo hub. Alitalia evidentemente pensava che Malpensa sarebbe stato il suo grimaldello per arginare la concorrenza delle compagnie straniere e, al tempo stesso, ha agito prudentemente cercando di



crementa, invece, la situazione dei ritardi nei voli, anche se viene definita sostanzialmente fluida, visti i picchi dei mesi passati. Ieri mattina la media dei ritardi oscillava tra i 10 e 20 minuti, paradossalmente un buon risultato, con alcune punte superiori ai 40 minuti per i voli in arrivo da Olbia, Venezia, Malpensa, Monaco, New York e per quelli diretti a Barcellona, L'Avana e Los Angeles. Nonostante il calo rispetto allo scorso anno, l'affluenza di viaggiatori a Fiumicino resta comunque sostenuta: le stime parlando di 146 mila passeggeri in transito, tra partenze e arrivi, di cui 70.800 nella giornata di ieri e 75.800 in quella di oggi.

tanti ma poi viaggiano mezzi vuoti, se le compagnie straniere prendono passeggeri negli scali minori, se Fiumicino li perde, bisogna ammettere che ci sono stati degli sbagli e cambiare aereo. Otto mesi fa molto si è spostato da Fiumicino a Malpensa. Ora, probabilmente, si tratta di far tornare qualcosa indietro.

