

AEREI

Air France: colloqui con Alitalia
Nasce Sky Team, colosso dei cieli

«Alitalia sta cercando un nuovo partner e per il momento possiamo solo dire che ci sono dei contatti in corso»: la conferma che tra la compagnia aerea italiana ed Air France sono stati intavolati colloqui per una verifica delle possibilità di alleanza, magari soltanto commerciale, è venuta ieri dallo stesso direttore generale della compagnia francese, Pierre-Henri Gourgeon. Di più comunque, il manager transalpino non ha voluto dire, se non altro perché quella di ieri per Air France è stata la giornata dell'annuncio di un altro accordo: la nascita di Sky Team, la nuova alleanza fra Air France, l'americana Delta Airlines, Aero Mexico e Korean Air. Nel prossimo futuro dovrebbero unirsi anche le linee aeree cecoslovacche (Csa). Il nuovo network si articolerebbe su quattro hub principali: Parigi Charles De Gaulle, Atlanta, Seoul e Città del Messico. Sky Team offrirà 6.402 voli quotidiani in 98 paesi unendo 451 destinazioni sui quali viaggeranno ogni anno 174 milioni di passeggeri. «Oggi - ha spiegato Jean-Cyril Spinetta, il presidente dell'Air France - la domanda di viaggi si esprime sempre più su scala universale come conseguenza della mondializzazione dell'economia e degli scambi, un fenomeno che richiede alle aziende del trasporto aereo risposte pronte in termini di allargamento e diversificazione dell'offerta».

Blu al governo: «Regole diverse per la gara Umts»
Critiche alle proposte dell'Authority. Vita: cambiare i meccanismi dell'auditel

GILDO CAMPESATO

ROMA Le decisioni dell'authority per le tlc, ed in particolare la scelta di ammettere alla vendita di servizi Umts anche quei gestori che non avranno una rete propria (il cosiddetto "operatore virtuale"), non sono piaciute ai competitors che si preparano a partecipare alla gara per l'assegnazione delle cinque licenze per i telefonini di nuova generazione. Se le lamentele sono sostanzialmente generalizzate, a dar voce agli umori di tutti è soprattutto Autostrade, principale azionista di Blu. In una nota, la società presieduta da

Giancarlo Elia Valori si dice «delusa» dalle decisioni dell'authority rilevando come, tra l'altro, nelle misure proposte per il bando di gara manchi la previsione della possibilità di trasportare il vecchio numero in caso di cambio di gestore e l'adozione di sfasature temporali per l'avvio dell'Umts per favorire gli ultimi nati. Società Autostrade si dice comunque fiduciosa che governo ed Antitrust potranno modificare quanto proposto dall'Authority per le tlc. In particolare, si chiede al governo di «considerare con attenzione quanto si va a determinare come procedure di gara e come regole di asimmetria». Per quanto riguarda,

invece, le alleanze in vista della prossima gara, Francesco Gaetano Caltagirone, uno dei principali azionisti del consorzio Blu, ha negato contatti con il consorzio Andala per un'eventuale alleanza.

«Per l'ammortamento degli investimenti in rete servono almeno 7/8 anni - sostiene l'amministratore delegato di Wind, Tommaso Pompei - Se l'operatore virtuale sarà introdotto prima che un operatore abbia completato il ritorno finanziario dei propri investimenti ciò influenzerà il prezzo della licenza Umts».

A pochi giorni dal varo della gara, qualche dubbio se un gioco che si annuncia caro valga veramente la

candela comincia ad emergere tra gli stessi partecipanti. Lo rivela Silvio Scaglia, amministratore delegato di FastWeb: «C'è molta incertezza. Si tratta di un investimento di 15-20 mila miliardi che richiede un break-even di 7 anni. Potrebbe essere un gioco che forse non vale la pena giocare a meno che non ci siano impegni precisi del governo di fare estrema chiarezza sugli operatori». Pre-tattica per condizionare le scelte del governo sul bando? «I prezzi dell'asta sono molto elevati a causa della gara ma se fossi al governo di fronte alla possibilità di incassare 50.000 miliardi di lire avrei fatto lo stesso - osserva Elserino Piol, presidente di

Pino Venture Partners - I cinque operatori vincenti tenderanno a scaricare i costi sul cliente, ma nessuno si tirerà indietro».

Secondo il segretario confederale della Cgil, Walter Cerfeda, andrebbe previsto «l'obbligo per i vincitori di completare la rete Umts altrimenti c'è il rischio di tagliare fuori una parte del Paese, in particolare il Mezzogiorno».

All'Authority per le tlc si rivolge il sottosegretario alle Comunicazioni, Vincenzo Vita: perché riveda i meccanismi dell'auditel: «Bisogna tener conto della qualità oltre che della quantità dell'ascolto».

L'INTERVISTA ■ PIERLUIGI BERSANI, ministro dei Trasporti

«Tir, accordo possibile anche senza il blocco»

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA Il «day after» di Pierluigi Bersani non ha nulla di rilassante. «Sto già su altre grane - dichiara - Quelle non mancano mai». Niente riposo, dunque, ma soddisfazione, soprattutto per aver tenuto fermi tre punti nella vicenda Tir. Eccoli. «No alla convocazione in presenza di un fermo era il primo. Poi siamo stati attenti che le dinamiche di contraddizione tra le diverse organizzazioni non sfociassero in una divisione radicale del settore. Il governo non ha mai giocato sulle contrapposizioni di sigle. Terzo, siamo stati fermi sui punti economici, come la rivalutazione tariffaria tenuta a livello di inflazione». Non cambia idea, il ministro dei Trasporti, sull'opportunità di uno sciopero. «Continuo a pensare che si poteva arrivare a questo punto di caduta senza la protesta», dichiara. In ogni caso i giorni caldi sulle autostrade significano per Bersani che questo settore merita una grande attenzione, perché vive una fase delicata.



Quali sono i problemi maggiori dell'autotrasporto? «Il settore è in un processo imputoso di riorganizzazione perché è sottoposto a una concorrenza nuova fortissima sia sulle cosiddette fasce alte, cioè coloro che riescono ad avere una massa critica molto ampia, sia sul fronte basso. Questo dato si coniuga con un altro fenomeno che sta galoppando e che è in sostanza la scomparsa dei magazzini delle imprese e i meccanismi di out-sourcing. In sostanza le grandi imprese affidano la gestione dei trasporti a

grandi strutture di logistica, e questo fa rifare i patti di questi nuovi grandi soggetti con una miriade di imprese medio e medio-grandi, le quali percepiscono che si stanno stringendo molto gli spazi».

Torniamo alla cronaca. E il caso oggi di dare i numeri esatti, visto che i «ribelli» dicono di aver recuperato 500 miliardi, altri parlano di 1.300.

«Le cose sono complicate. Questo accordo sblocca risorse non nuove, già dovute (come carbon tax) e già esistenti per circa 200 miliardi. Poi questo accordo aggiunge sul 2001 400 miliardi sulla questione delle accise che vanno a finanziare ulteriormente un progetto di legge che è in corso di approvazione. Inoltre questo accordo contiene un decreto che mette nella legge 110 miliardi. Queste risorse erano già state accordate nei giorni scorsi, ed erano risorse sul 2000, ma sarebbero state incassate nel 2001. Adesso a queste risorse viene data certezza, con un finanziamento che poi diventa stabile. Stiamo parlando di provvedimenti su una legge di riorganizzazione del settore che prevede oltre 1.300 miliardi. Comunque non è corretto dire che si sono fermati quando hanno ottenuto 1.300 miliardi, perché quelle risorse erano già stanziate».

Il segretario del Cuna Paolo Ugge dichiara che il governo ha barato. Cosa è accaduto veramente mercoledì? «La sera prima, verso le 10, avevamo siglato un verbale d'incontro che prevedeva tre punti. Il primo erano i contenuti di un decreto, il secondo era l'impegno alla sospensione del blocco, il terzo punto era l'impegno al varo una volta

mercoledì? «La sera prima, verso le 10, avevamo siglato un verbale d'incontro che prevedeva tre punti. Il primo erano i contenuti di un decreto, il secondo era l'impegno alla sospensione del blocco, il terzo punto era l'impegno al varo una volta



Il blocco del tunnel del Frejus per la protesta degli autotrasportatori

Stefano Rellandini/Reuters

sospeso il blocco. Questo meccanismo era stato siglato in un verbale d'accordo e aveva ricevuto l'assenso dei gruppi dirigenti delle associazioni, naturalmente con la riserva di andare a discutere con le organizzazioni. Il giorno dopo, essendo già convocato un consiglio dei ministri alle 12, noi abbiamo fatto sapere che se ci fosse stata la sospensione prima di mezzogiorno, avremmo fatto subito il decreto. Una organizzazione ha sospeso, nell'altra si è aperta una discussione. Questa è la cronistoria, non c'è stato altro».

Secondo lei c'è stata strumentalizzazione politica? «Quando succede una grande cosa, è chiaro che c'è sempre dentro un po' di tutto e quindi non escludo che ci sia stata qualche pensata di questo genere. Però aggiungo subito che quando una cosa è davvero grossa, come questa era grossa, un ministro deve sapere che non è mai per una strumentalizzazione politica. Perché i camionisti d'Italia non si mettono a fare quello che hanno fatto per strumentalizzazione politica. Noi dobbiamo avere occhio ai problemi, quindi se ci sono state altre pensate io ritengo la cosa assolutamente ininfluyente e chi spiega la vicenda così fa un ragionamento improprio».

Veniamo alla polemica, rientrata, con i verdi e a quella aperta con Legambiente. C'è stata davvero unanimità in consiglio? «Sì, c'è stata, ma i verdi hanno voluto riaffermare comunque una loro posizione di fondo che è quella che dice: un settore del genere non va aiutato tanto sui costi, quanto riorganizzato».

Non hanno tutti i torti. «No, tant'è che quando dicono

che ci siamo intesi, ci siamo intesi su questo: la gran parte delle risorse che andranno all'autotrasporto riguardano la legge di riorganizzazione del settore che finanzia interventi per l'innovazione tecnologica, per gli accorpamenti, per gli esodi. E una legge che anch'essa ha avuto problemi con l'Ue, ma al netto di questo il nostro sforzo è la riforma dell'autotrasporto ho chiesto di considerare un secondo aspetto. Noi stiamo spendendo molti soldi per raddoppiare le grandi linee ferroviarie (l'alta velocità è alta capacità che avrà un effetto enorme sul sistema merci), dal primo gennaio spenderemo

Filt-Cgil: il decreto va sospeso perché penalizza i dipendenti

Contro il decreto legge varato dal governo a favore degli autotrasportatori si scaglia la Filt Cgil, affermando che gli effetti dell'accordo sottoscritto tra governo e associazioni di categoria sono «penalizzanti per i lavoratori dipendenti e quindi devono essere immediatamente sospesi», con il contestuale avvio di un confronto con le organizzazioni sindacali. Subito arriva la smentita del governo attraverso il sottosegretario ai Trasporti, Giordano Angelini. Comunque secondo il segretario generale della Filt, Guido Abbadesse, si produce un «ulteriore, inaccettabile abbassamento dei trattamenti pensionistici degli autisti», applicando la misura prevista della detassazione pari al 50% dell'importo relativo al lavoro straordinario, uno dei punti contenuti nel decreto. Tenuto conto, sottolinea Abbadesse del «numero rilevante delle ore straordinarie effettuate e che in molti accordi vengono forfettizzate oltre 30 ore di straordinario al mese». Inoltre, l'organizzazione sindacale di categoria punta il dito contro il metodo seguito nella trattativa: «questioni strettamente attinenti alla retribuzione dei dipendenti - afferma ancora Abbadesse - sono state discusse e definite senza il confronto e l'eventuale accordo con le organizzazioni sindacali dei lavoratori».

Un settore sottoposto a conflitti perché investito da ristrutturazioni

molto sulle cosiddette autostrade del mare, poi c'è l'intermodalità. Però da notare due cose. In tutta Europa in questo momento c'è un po' di rivincita della gomma per quella riorganizzazione di cui parlavo prima. La scomparsa dei magazzini porta effetti per cui le tratte sono per il 70% sotto i 200 chilometri. Secondo aspetto, la forte ripresa economica, che genera una risposta immediata in termini di mobilità. Ogni punto di Pil sono almeno due punti in più di mobilità. Ora, i verdi dicono di non rassegnarsi a questo. Bene, io non mi rassegno, tant'è che negli ultimi mesi le ferrovie hanno trasportato il 10% di

merci in più. Però io chiedo realismo nell'affrontare i problemi, e aggiungo che dal punto di vista ambientale il fatto che sia in corso un ammodernamento del parco camion ha degli effetti. Quanto al ricorso a Monti di Legambiente, non abbiamo problemi, perché le norme che sono nel decreto sono già conosciute, già operanti».

A proposito di Europa, su cosa verterà l'incontro con la commissaria DePalacio? «Faremo una ricognizione». Si parlerà di Malpensa? «Sta per arrivare il nuovo esperto che dovrà fare la sua indagine. Lo lasceremo lavorare la prossima settimana, quindi non credo che parleremo di Malpensa. Comunque nell'ultimo incontro, DePalacio ha sottolineato che i meccanismi di funzionamento dell'aeroporto sono di standard europei».

IL CASO

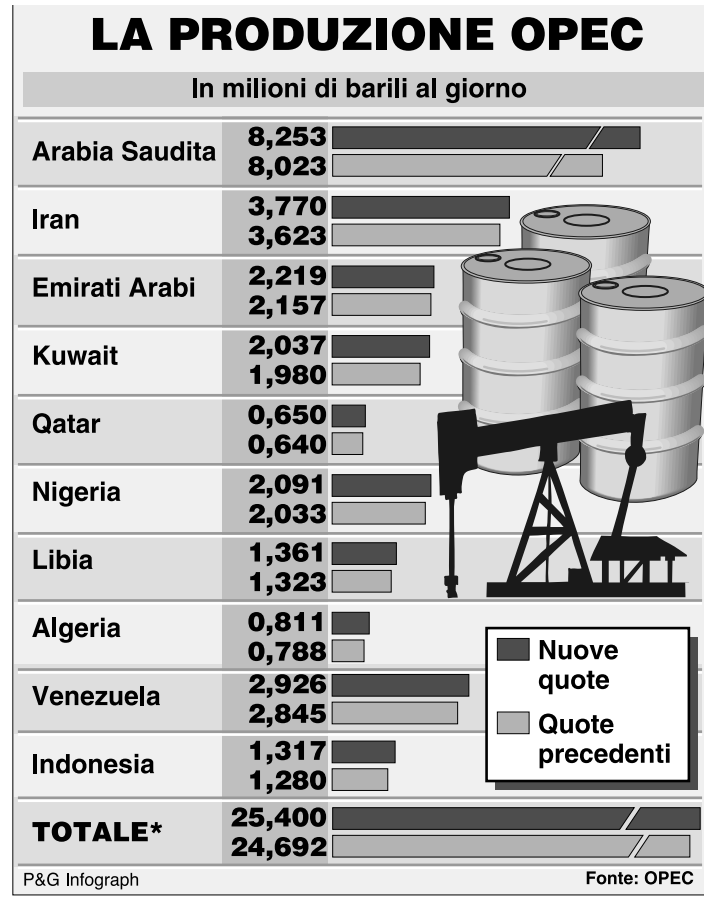
Aeroporti verso un caro-tariffe
Galia (Adr): più liberi da privati

ROMA Entro il mese di luglio sul tavolo del Cipe arriverà la delibera in materia di diritti e tariffe aeroportuali. Lo ha detto il ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani intervenendo all'assemblea annuale Aci Europe in corso a Roma. Dopo i necessari provvedimenti interministeriali, ha spiegato, il governo si riserverà la possibilità di riequilibrare diritti e tariffe con l'obiettivo di adeguarli a quelli degli altri paesi europei rispetto ai quali gli aeroporti italiani scontano gap evidenti. Bersani ha anche spiegato che le tariffe dovranno essere correlate a elementi «oggettivamente misurabili».

Le parole di Bersani sono piaciute all'amministratore delegato di Aeroporti di Roma, Gaetano Galia che da tempo auspica una revisione e un riequilibrio della tariffe: «C'è un gruppo di lavoro che sta esaminando la situazione

- ha spiegato - In Italia le tariffe e i diritti dei servizi aeroportuali non liberalizzabili e quindi gestiti in una situazione di monopolio scontano una differenza del 40% in meno rispetto agli altri Paesi europei». Improbabile, comunque, che il Cipe possa recuperare l'intero differenziale con un solo aggiustamento.

Quanto alla recente privatizzazione di ADR (proprio oggi la cessione degli aeroporti romani verrà sancita con la firma del preliminare di vendita tra l'Iri ed il consorzio vincitore Leonardo), Galia ritiene il passaggio ai privati «una grossa opportunità per il paese, per l'acquirente, per l'azionista Iri e naturalmente per la società». In prospettiva, dice, si potrà lavorare meglio con gli azionisti privati «sia per l'apporto di capitali, sia per l'estensione di ADR in altri scali, sia per il miglioramento della redditività».

Benzina, nel Dpef freno ai rincari
Petrolio, aumenta la produzione ma prezzi al palo

ROMA Novità in vista nella prossima finanziaria per la benzina: niente rincari per i consumatori già provati dal mercato, bensì una sorta di «tappo» fiscale che punti a frenare il prezzo dei carburanti. L'obiettivo del governo è quello di mettere sotto controllo l'effetto inflazione che deriva dal caro-benzina. I tecnici del ministero delle Finanze starebbero già studiando il meccanismo e, anche se velatamente, il Dpef potrebbe contenere qualche riferimento all'intenzione del governo di rimodulare i tributi degli oli minerali che gravano sull'inflazione. Un nuovo capitolo di sgravi fiscali potrebbe così aggiungersi ai provvedimenti che il governo punta a realizzare per detassare la prima casa, per abbattere le tasse sulle famiglie, per agevolare l'avvio di nuove attività e per rafforzare le imprese medio-piccole. Il Dpef non contrerà cifre degli interventi ma solo una indicazione generica degli

impegni che il governo. Per il futuro si prevede che il prezzo della benzina resti «caldo». L'incremento delle estrazioni di greggio deciso dall'Organizzazione dei paesi produttori è maggiore rispetto alle aspettative di alcuni analisti, ma non sembra sufficiente per frenare la corsa del prezzo dell'oro nero, arrivato a New York vicino ai 32 dollari al barile. Dal primo luglio i membri del cartello immetteranno sul mercato 708 mila barili di petrolio in più al giorno, anche se l'incremento reale è solo di 300-350 mila barili. Questa è tuttavia una goccia in mezzo al mare se confrontata con i 77 milioni di barili di petrolio estratti ogni giorno. Se l'obiettivo dell'Opec è quello di garantire una stabilità dei prezzi del greggio sui 25 dollari al barile, spiegano gli analisti, era necessario aumentare le estrazioni di almeno un milione di barili. Il rialzo del prezzo del petrolio successi-

vo alla riunione di ieri a Vienna, sostengono alcuni esperti del settore energetico, è scontato perché l'incremento della produzione è solo in leggero rialzo rispetto alle aspettative. Altri analisti sostengono tuttavia che il rally sta a significare che i mercati non sono soddisfatti della decisione presa dall'Opec. A metà della giornata di contrattazioni al New York Mercantile Exchange il greggio con consegna ad agosto è scambiato a quota 31,85 dollari al barile, in rialzo dell'1,5% rispetto ai 31,37 dollari della chiusura di ieri. «Ci vorranno almeno due giorni prima di vedere un assestamento», ha dichiarato Peter Beutel, analista per Cameron Hanover. Dopo l'Opec dovrebbe arrivare anche la decisione dei paesi non aderenti all'Organizzazione. Il Messico ha già detto che aumenterà le estrazioni di 75 mila barili al giorno (4,5% in più) e altri Stati dovrebbero seguire questa strada.

