

mercoledì 3 ottobre 2001

economia e lavoro

rUnità 15

La compagnia aerea Swissair ha bloccato ieri tutti i suoi voli. Non aveva i soldi per comprare il carburante



Aeroporti senza polizze il governo promette aiuti

ROMA Sta per concludersi la vicenda legata alla mancata copertura assicurativa degli aeroporti italiani per i danni che possono derivare da azioni di guerra o terroristiche. Oggi, infatti, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Pietro Lunardi si incontra con le società di gestione aeroportuali che gli prospetteranno un piano di interventi messo a punto ieri nel corso di un'assemblea convocata dall'Assoaeroporti. Ma cosa verrà chiesto al ministro? L'estensione di una garanzia assicurativa anche alle società che gestiscono gli aeroporti. Garanzia che dopo gli attentati agli Usa, il governo italiano - diversamente dagli altri governi europei - ha concesso solo alle compagnie aeree. Il finanziamento per l'acquisto di strumentazione tecnologica necessaria per il controllo dei bagagli di stiva con lo scopo di migliorare lo standard di sicurezza. Gli scali minori e alcuni aeroporti maggiori sarebbero infatti sprovvisti di tale strumentazione. Il tutto con una previsione di spesa di alcune centinaia di miliardi di cui l'Enac ne avrebbe messi già a disposizione cento. Infine, verrà chiesto al ministro, che, in vista della prossima scadenza, venga reiterato, un decreto-legge che impone al passeggero il pagamento di 3500 lire per ogni bagaglio a mano.

Maura Gualco

Swissair senza soldi, non vola più

La compagnia svizzera vicina alla bancarotta. L'intervento delle banche e del governo

Bruno Cavagnola

MILANO Neanche gli «gnomi» di Zurigo hanno potuto fare il miracolo. Il lieto fine delle favole questa volta non c'è stato e dalle 12.30 di ieri gli aerei della Swissair sono incollati a terra, lì dove si trovavano al momento dell'annuncio arrivato da Basilea: «Non abbiamo i soldi per il carburante. Siamo costretti a sospendere i voli a tempo indeterminato». Solo in serata è arrivata una prima schiarita: Ubs e Credit Suisse hanno versato 260 milioni di franchi svizzeri, ma anche oggi gli aerei della compagnia svizzera non voleranno.

Il trasporto aereo, il settore più colpito dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre, ha dunque fatto ieri la sua prima vittima. E il «botto» si è fatto sentire immediatamente in tutte le Borse europee, dove i titoli delle principali compagnie aeree (British Airways, Air France, Lufthansa e Alitalia) han-

no subito forti perdite.

Ora si temono effetti a catena in tutta Europa, a cominciare dalla Sabena, la compagnia aerea belga, di cui la Swissair detiene il 49,5% del capitale e per la quale si era impegnata in un oneroso piano di salvataggio. E l'Unione europea lancia un avvertimento per bocca del commissario Mario Monti: «Bisogna evitare che l'emergenza venga utilizzata problemi preesistenti l'11 settembre».

Drammatiche intanto le conseguenze sull'occupazione. Il piano dei tagli annunciati già da tempo dalla Swissair (circa 3mila dipendenti, tra cui 250 managers, su 72mila addetti) è già divenuto carta straccia. Il gruppo svizzero ha annunciato oltre «migliaia di lavoratori» che perderanno il posto. I sindacati temono ora che gli esuberanti nelle prossime settimane possano arrivare ad oltre 10mila e per stamane hanno organizzato una manifestazione di protesta davanti al quartier generale della compa-

gnia aerea.

Il «martedì nero» di Swissair è giunto in gran parte inatteso, dopo che nella serata di lunedì si era profilata una soluzione per evitare la bancarotta. I due colossi del sistema creditizio elvetico, Ubs e Credit Suisse, avevano garantito un versamento di 260 milioni di franchi svizzeri. In cambio Swissair si era impegnata a cedere gran parte delle operazioni di volo alla controllata Crossair, le cui azioni contemporaneamente passavano

in mano alle due banche. Una soluzione che però non ha prodotto immediatamente gli effetti sperati.

Anche l'appello lanciato ieri del governo elvetico alle banche del Paese perché sostenessero un piano di salvataggio «parziale» non ha avuto esito: gli istituti di credito sono rimasti fermi sulle loro posizioni e le trattative con il governo si sono arenate. D'altra parte Credit Suisse e Ubs hanno già pagato ieri alla Borsa di Zurigo gli impegni assunti: hanno perso ri-

spettivamente il 7 e il 4% per i timori degli investitori sull'entità dei prestiti concessi a Swissair.

Ma il crollo della compagnia aerea svizzera sta avendo pesanti ripercussioni oltre i confini elvetici. Lo Stato belga infatti, azionista di maggioranza di Sabena, ha annunciato azioni legali nei confronti della compagnia svizzera, che ha ammesso di non poter mantenere i suoi impegni: un versamento di 430 milioni di euro, di cui 132 all'inizio di ottobre per partecipare

al piano di salvataggio di Sabena. E il governo belga ha minacciato di estendere le azioni legali sia alla controllata Crossair che alle banche «che giocano questa partita».

Una partita che, per quanto riguarda le compagnie aeree, si giocherà anche sul tavolo dell'Unione europea. Eventuali piani di aiuti da parte dei governi finiranno sotto la lente del commissario alla concorrenza Mario Monti. Il quale ieri ha precisato che gli aiuti alle compagnie europee vanno dati,

ma devono essere solo di «natura temporanea e reversibile» ed inoltre non devono riguardare «situazioni di emergenza preesistente». Le situazioni di emergenza dunque (è il caso di Swissair e Alitalia) non devono essere utilizzate per affrontare problemi preesistenti e indipendenti dall'emergenza nata dopo l'11 settembre. Nel caso della Swissair, ad esempio, una fallimentare politica di espansioni aveva prodotto a fine giugno un indebitamento di oltre 10 miliardi di euro.

Da oggi fare il pieno di benzina costa 85 lire in meno al litro



Il ministro dell'Economia, in serata, parla di «ipotesi allo studio» Benzina «rossa» con lo sconto ancora in dubbio il rimborso

Marco Ventimiglia

MILANO Il rimborso della maggiore accisa pagata sulle giacenze di benzina super è ancora un'ipotesi di studio: «Non c'è nulla di deciso». Questa la precisazione del ministro del Tesoro secondo il quale si starebbe ancora lavorando all'ipotesi che prevede l'unificazione delle accise sulle benzine super e verde.

Quindi non è ancora certo se da oggi sarà possibile fare il pieno di benzina «rossa» pagando 85 lire in meno al litro, vale a dire lo stesso prezzo della «verde». La situazione sembrava sbloccata con l'auspicato intervento del ministro, proprio quando la polemica fra le associazioni dei consumatori e i gestori delle pompe di benzina stava oltrepassando il livello di

guardia fra annunci di denunce e controquerela.

Oggetto del contendere, come detto, il prezzo della benzina super, destinata a scomparire dal 1 gennaio del 2002. Considerato l'approssimarsi della data, il Governo aveva deciso di eliminare la tassazione differenziata fra «rossa» e «verde» a partire dal 1 ottobre, determinando di fatto un calo di 85 lire del costo della prima. Senonché, molti gestori si sono rifiutati lunedì di abbassare il prezzo della super, in quanto si sarebbero trovati a vendere allo stesso costo delle «verde» scorte di carburante per le quali avevano già versato all'Erario le imposte calcolate secondo i vecchi e più onerosi criteri.

Da qui l'intervento del ministero delle Finanze, poi ridimensionato a ipotesi: «In seguito alla riduzione da 1.077.962 a 1.007.486 lire al litro della aliquota

di accisa della benzina super (allineata, a decorrere dal primo ottobre 2001, a quella più favorevole prevista per la benzina verde) - si legge nella nota diffusa ieri pomeriggio - verrà disposto il rimborso della maggiore accisa corrisposta sulle giacenze di benzina super presso i depositi commerciali ed i distributori stradali».

Insomma, i gestori delle pompe riavranno indietro la percentuale d'imposta sulla «rossa» versata e non dovuta in base ai nuovi criteri di calcolo. Nella mattinata il Codacons, ribadendo la richiesta di un'immediata applicazione dello sconto di 85 lire, aveva annunciato la presentazione di una denuncia per truffa e frode in commercio, invitando, appunto, il Governo ad intervenire per obbligare i distributori a praticare lo sconto.

«Come mai - ha accusato il Codacons - quando si tratta di aumentare il prezzo della benzina i distributori non aspettano di terminare le scorte? La presa di posizione di molti distributori è intollerabile e danneggia gli automobilisti». Immediata la reazione della «Figisc», la Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti, «pronta a presentare una controquerela per calunnia al Codacons che ha sporto denuncia per frode in commercio e truffa contro tutti. L'abbiamo già spiegato: i gestori potranno abbassare il prezzo della benzina quando avranno terminato le scorte pagate a prezzo pieno. Come si può pensare che il Governo vari un provvedimento per la collettività ed a scapito di una categoria?»

Ma oggi che cos'asucederà?

Lo stilista milanese parla di «scandalo ai danni dell'economia italiana» perché la tv non trasmette servizi sulla moda e lancia, invece, il film di Allen

Moda e affari: Armani attacca il Tg1 e i suoi colleghi

Gianluca Lo Vetro

MILANO «E' uno scandalo ai danni dell'economia italiana e mondiale. L'Italia è un paese provinciale, dove il telegiornale della prima rete nazionale oscura la moda per lasciare spazio a Woody Allen venuto a Roma per promuovere il suo ultimo film». Giorgio Armani è infuriato: spara a zero e lancia un allarme per la tutela del settore ma non solo.

Dopo la sfilata dell'Emporio nel suo nuovo teatro negli ex stabilimenti Nestlé, lo stilista ha improvvisato una conferenza stampa per vuotare il sacco. E lui, re dei toni

pacati, stavolta ci va giù pesante. Il primo oggetto del contendere è il Tg1 che in tempi di crisi mondiale ha deciso di non trasmettere servizi di moda, mandando comunque alle sfilate la sua inviata Paola Cacciani. «Ma è possibile che non si capisca che il nostro lavoro serve all'economia italiana?», s'inalbera Armani. «Anche in momenti tragici come questo, abbiamo il diritto di essere seguiti dai mezzi d'informazione. Quello che si vede in passerella non è fuffa, è lavoro». C'è di più. «La Camera Nazionale della Moda aveva invitato tutti a non fare feste. Alcuni di noi hanno accolto e rispettato quest'invito». Lo stesso Armani,



Giorgio Armani

ni, 2500 miliardi di fatturato, ha inaugurato la sua sede di 3400 metri quadrati con un cocktail. «Tuttavia - incalza lo stilista - le feste si fanno e voi giornalisti, sbagliate a parlarne». Considerazione che travalica le competenze di Armani, visto che la stampa non è alle sue dipendenze, mettendo soprattutto in luce il risentimento dello stilista per il party di nozze per Jennifer Lopez organizzato da Donatella Versace nella sua villa di Moltrasio e anticipato con tanto di grafico della torta, degli addobbi e del menù da un quotidiano. (La signora Versace aveva annunciato che la sua maison non avrebbe fatto fe-

ste).

Comunque sia, il direttore del Tg1, Albino Longhi, non replica. Si limita a sottolineare che Woody Allen «non è stato intervistato per promuovere il suo film ma in qualità di newyorchese più famoso del mondo, in un particolarissimo momento storico della sua città natale». Ma perché Armani da così tanta importanza ai media? La questione non è solo di vanità e apre il dibattito sulle connessioni tra moda, informazione, pubblicità ed economia.

In nessun settore come nel made in Italy l'immagine si traduce in sostanza, basti pensare che la gente si compra questa o quella maglietta,

perché c'è un nome, anziché un altro: un coccodrillo, un aquilotto... a fare la differenza. In tal senso è indicativa la bibbia intagliabile di Naomi Klein «No Logo» che spiega come l'industria della moda investa e produca soprattutto immagine, laddove la manifattura è sempre meno importante, nonché confinata in paesi del terzo mondo con manodopera a basso costo. A generare il mito delle firme sono proprio i mezzi di comunicazione con un'informazione sempre al limite con la pubblicità. Gran parte dei giornali sono quasi obbligati a celebrare gli stilisti, perché hanno valanghe di inserzioni dei medesimi che possono

essere sospese da un momento all'altro. In casi estremi, per la disattenzione di una testata, una maison può punire tutta la casa editrice che di certo avrà allegati, femminili e quant'altro. Da qui l'enorme attenzione mediatica con cui viene registrata ogni azione degli stilisti. D'altro canto, è pur vero che questo sistema alimenta un'industria che fattura oltre 103mila miliardi. Dunque, Armani col suo allarme fa appello affinché l'Italia si autopromuova. E lui, fra tanti suoi colleghi che hanno società alle Cayman e aziende produttrici nel terzo mondo, è forse titolato a farlo, in qualità di primo contribuente italiano.