

mercoledì 17 ottobre 2001

economia e lavoro

rUnità | 15

I dipendenti sempre più preoccupati, il governo non interviene mentre i privati puntano alla svendita

Alitalia, gli aiuti non ci sono

A Bruxelles assente Lunardi. Per ora solo un prestito-ponte

Bianca Di Giovanni

ROMA Italia assente ingiustificata al vertice dei ministri dei trasporti Ue convocato a Lussemburgo per affrontare la spinosa questione della crisi del trasporto aereo dopo l'attentato dell'11 settembre. I ministri hanno ribadito il sì ad aiuti legati all'emergenza e il no ad aiuti di Stato a compagnie in perdita, notizia assai preoccupante per Alitalia. Ma Lunardi non c'era, mentre Giulio Tremonti - presente all'Ecofin - ha rinviato la questione Alitalia (di cui è primo azionista in un momento di grave crisi finanziaria) alle decisioni della Commissione Ue «titolare del potere di decisione in questo settore».

Così l'Economia se ne lava le mani, rendendo più forti i timori di una «svendita» del vettore nazionale ormai travolto dalle perdite. Oggi tali paure sono ancor più giustificate, dopo le dichiarazioni fornite ieri all'uscita del vertice europeo sui trasporti dalla presidente di turno belga Isabelle Durand. «Consolidamento vuol dire che le compagnie più deboli - ha detto - debbono chiudere o essere assorbite dalle più forti». Esattamente quello che avevano dichiarato la settimana scorsa i numeri uno di Lufthansa ed Air France, facendo partire le indiscrezioni su un ruolo di Alpi Eagles, la piccola compagnia veneta che intende acquistare Alitalia forse per conto di qualche gigante europeo.

Ma queste non sono che voci. Di ufficiale, ieri, si è stabilito a livello europeo che il prestito-ponte assicurato dall'Unione (oggi ne discute la commissione) dovrà servire a coprire le perdite subite dalle compagnie nei quattro giorni di chiusura dei cieli americani dopo l'attacco terroristico. Questo è l'unico punto d'intesa, per il momento (decisioni definitive si prenderanno a dicembre), per il resto, è disaccordo totale tra i membri dell'Unione. Ad evidenziarlo è la commissaria ai Trasporti Loyola de Palacio, intervenuta

al vertice di ieri «per fugare ogni dubbio o malinteso che la competenza del controllo degli aiuti di Stato appartiene alla Commissione europea e che il Consiglio in questo caso non ha nulla da decidere». Stabile le priorità, De Palacio ha ribadito che nessun aiuto può distorcere la concorrenza, nemmeno quello (consistente) americano alle linee aeree Usa. E qui la Commissaria alza il velo sulle divisioni interne all'Unione. La maggioranza è apparsa infatti contraria all'affidamento di un mandato alla Commissione Ue per negoziare un codice di condotta

con gli Usa. Qualche Paese avrebbe anche affermato che sarebbe poco chiaro l'impatto di tali aiuti sulla concorrenza con le compagnie europee. De Palacio ha lamentato il fatto che se ci fosse stato un accordo «cieli aperti» tra l'Ue e gli Usa ci sarebbero state minori difficoltà ad affrontare ora la situazione. Ma la maggioranza dei Paesi ha un accordo bilaterale con gli Stati Uniti, in contrasto con le competenze della Commissione europea a negoziare in nome degli Stati membri. Insomma, gli aiuti di Washington possono distorcere il mercato, ma Bruxelles non può intervenire.

Ultimo capitolo di una giornata campale sul fronte dei trasporti aerei è la reazione - indignata - dei sindacati di settore. Il segretario Fit-Cisl Claudio Claudiani giudica insufficiente l'impegno dell'esecutivo. A parlare di latitanza del governo è anche il segretario generale della Filt-Cgil Guido Abbadesse. «Alla luce degli interventi dell'amministrazione Usa a favore delle compagnie aeree americane, sarebbe stato lecito attendersi -afferma- un comportamento analogo anche su quest'altra sponda dell'Atlantico».

Per la compagnia di bandiera la situazione finanziaria è preoccupante e non si vede una soluzione vicina.



Euro, trasporti gratis a inizio gennaio?

MILANO Per ora è soltanto un'ipotesi. Ma il favore che verosimilmente incontrerà fra i cittadini utenti potrebbe favorire, a breve, la traduzione in pratica. La vicepresidente della Commissione europea che delega ai trasporti, la spagnola Loyola De Palacio, ha proposto ieri trasporti pubblici gratuiti nei primi giorni di gennaio del prossimo anno in tutti i Paesi che hanno aderito all'euro.

Il motivo è eminentemente pratico. La doppia circolazione monetaria che inizierà con l'arrivo del nuovo anno potrebbe infatti creare agli utenti non pochi problemi immediati nell'acquisto dei biglietti, innescando code e ritardi. Secondo il commissario de Palacio, poi, la gratuità favorirebbe appunto la familiarizzazione degli utenti (specialmente dei pendolari) nei confronti della nuova moneta in quanto li solleverebbe da stressanti equivalenze sul filo degli orari.

Ma potrà anche essere interpretato, per l'euro, come un piccolo segno, concreto, di benvenuto.

Prezzi stracciati e nuove strategie per superare la crisi del turismo

Per volare a Budapest si prende il pullman

Bruno Cavagnola

MILANO «Volo andata: Pullman». E con 413mila lire passi quattro giorni e tre notti a Budapest in un hotel a 3 stelle, senza soprattutto staccare mai i piedi da terra. È una delle nuove offerte di Last Minute Tour, il leader italiano nella vendita di pacchetti viaggio "ultimo minuto". Un'offerta che cerca di venire incontro all'animo con cui si muovono oggi i turisti dopo gli attentati dell'11 settembre.

Chi viaggia non dà più per scontato che ci si debba necessariamente spostare in aereo: ama muoversi con più cautela e cerca mete tranquille, come terme, centri di benessere, viaggi brevi e con programmi tematici, che prevedono anche l'utilizzo della propria macchina o di un pullman.

La paura di volare c'è. Lo dicono i numeri, pesantemente in ros-

so, delle grandi compagnie aeree che hanno annunciato ovunque tagli drastici nel personale e riduzioni nelle rotte aeree. E le compagnie di bandiera, in attesa di sostanziosi sussidi dai rispettivi governi, stanno battendo, almeno per questo mese di ottobre, la via delle offerte al ribasso nella speranza di dare una scossa ai loro «check-in» sempre più deserti.

Swissair, una delle compagnie più in crisi (e non solo per gli attentati), ti fa volare da Roma in qualsiasi capitale europea per 310mila lire (andata e ritorno), per il doppio (620.000 lire) vai e torni dagli Stati Uniti e Canada.

Da sabato scorso, e per dieci giorni, la British Airways sta mettendo sul mercato cinque milioni di biglietti scontati su 80 destinazioni europee che potranno essere utilizzati sino al marzo 2002. La tariffa più bassa parte da poco più di 200mila lire, tasse incluse, e com-

prende il viaggio gratuito per i ragazzi con meno di 12 anni. «E non è che l'inizio» ha dichiarato Dale Moss, il direttore delle vendite della British Airways, che ha deciso anche di ridurre lo stipendio dei suoi dipendenti.

Chi invece sembra aver tratto nuovo slancio da questa paura di volare sono la Ryanair e la Virgin-Express, le cosiddette compagnie «a tariffa bassa». Preferiscono questo termine a quello di «a basso costo», giudicato negativo perché potrebbe indurre a pensare che si tagli su tutti i costi, sicurezza compresa. Con sole 18mila lire l'irlandese Ryanair ti fa volare a Londra da dieci aeroporti italiani. È l'offerta lancio per aiutare a vincere la paura di volare: 400mila posti disponibili e al prezzo di una pizza margherita si arriva sul Tamigi.

Il segreto di prezzi così stracciati sta nella nuova filosofia di viaggio che queste compagnie hanno lancia-

to. L'aereo come un autobus per girare in Europa: servizi a bordo ridotti all'osso, niente hostess che ti offrono sorridentin l'aperitivo, sedili un po' stretti e vicini tra di loro. Ma alla fine, per chi ha volato con queste compagnie, il bilancio è nettamente positivo.

I maggiori risparmi vengono dalla voce personale. In queste compagnie c'è una forte flessibilità della forza lavoro e tutti i dipendenti sono qualificati per svolgere diverse funzioni. Ne consegue che il rapporto tra numero di impiegati e aerei che compongono la flotta è di gran lunga più basso che nelle compagnie aeree di bandiera. Per abbattere ulteriormente le tariffe vengono poi accuratamente evitati gli scali ad alto costo (in Italia ad esempio Roma e Milano).

Seguendo questa strategia la Ryanair è diventato in assoluto il vettore che trasporta il più elevato numero di passeggeri dalla Gran

Bretagna all'Italia e viceversa, battendo compagnie di bandiera come l'Alitalia e la British Airways. Nei prossimi dodici mesi la compagnia irlandese conta di trasportare più di un milione e mezzo di passeggeri tra il regno Unito e l'Italia.

Chi invece non crede alla politica dei prezzi stracciati come antidoto alla crisi del turismo sono i maggiori tour operator italiani. «Diminuire i prezzi - dicono ai Viaggi del Ventaglio - non fa calare la paura di volare. Sono altre le motivazioni che frenano il turismo».

La parola d'ordine è «nessuna svendita»: si fanno meno proposte, ma di migliore qualità. E le «offerte anticrisi» si indirizzano soprattutto verso le agevolazioni per chi all'ultimo momento vuole cancellare la sua prenotazione: niente penali (o fortissime riduzioni) per chi all'ultimo momento viene preso dalla paura di volare. Una paura comprensibile, di questi tempi.

Marco Ventimiglia

Alla Fiera di Milano inizierà domani (fino a lunedì) la grande rassegna sulle telecomunicazioni, Internet e l'elettronica di consumo

Smau 01, la tecnologia al tempo della crisi

MILANO «Era qui la festa?». Se la pubblicità potesse fare un po' d'autocritica, sarebbe questo lo slogan ideale per Smau01, la rassegna dedicata all'informatica, alla telefonia, ad Internet ed alle nuove tecnologie che si apre domani alla Fiera di Milano (chiusura il 22 ottobre).

Dopo anni di grande espansione, coincidenti con l'entusiasmo e l'euforia generati dal boom della New economy e delle telecomunicazioni, la rassegna meneghina, giunta alla sua 38ª edizione, si trova questa volta a fare i conti con la crisi. La crisi economica e finanziaria che ha investito i settori più tecnologicamente avanzati, ma anche e soprattutto la crisi di fiducia che si respira un po' dappertutto, a cominciare dal pericolante comparto dell'imprenditoria Internet.

Ma se molte delle aziende che si presenteranno allo Smau01 appaiono in difficoltà, lo stesso non si può dire per la rassegna in sé e per sé. Per capirlo è sufficiente dare un'occhiata alla piantina con le varie aree espositive, perfet-

tamente sovrapponibile con quella dell'anno precedente, l'ancora ruggente 2000. Smau01 occuperà tutti gli spazi a disposizione, compresi i tre grandi padiglioni del Portello, che da qualche stagione hanno ampliato le possibilità espositive della Fiera di Milano.

Quanto alle novità, gli organizzatori hanno dimostrato anche questa volta di avere occhi ed orecchie ben aperte, recependo già con qualche mese d'anticipo quelli che oggi sono diventati i temi caldi legati alle nuove tecnologie. Ecco quindi, all'interno della zona SmauInternet, la presenza di un'area dedicata interamente alla security, vale a dire alla messa in sicurezza delle reti. Un'altra novità è rappresentata dall'area recruiting, intesa come «un'arena del lavoro» nella quale mettere in contatto offerta e domanda di lavoro.

Oltre a SmauInternet, ci si po-



trà recare in altre tre grandi aree espositive, SmauComm (telecomunicazioni), SmauBusiness (soluzioni per le imprese, informatica per il commercio, servizi per il cittadino ecc.) e SmauHome (multimedia, domotica e elettronica di consumo).

Naturalmente, il visitatore «comune» sarà soprattutto interessato dalle ultime novità in fatto di prodotti tecnologici. E sotto questo aspetto, crisi o non crisi, non mancheranno le occasioni d'interesse. Nel campo dei computer e dell'informatica sarà pos-

sibile vedere all'opera le macchine più moderne, desk-top e portatili, ormai equipaggiate con processori dalle potenze ben superiori al gigahertz (un miliardo di operazioni al secondo). Curiosità per le nuove applicazioni wireless e «bluetooth», grazie alle quali è

L'ingresso della Fiera di Milano dove si svolge lo Smau, la principale mostra di telecomunicazioni e internet.

possibile mettere in collegamento componenti hardware, tramite frequenze radio, senza bisogno di ricorrere ai fili.

Quanto al software, è consigliabile una puntata al megastand della Microsoft, dove sarà possibile «rubare» qualche anticipazione su Windows XP, il nuovo sistema operativo del colosso di Seattle che sarà presentato ufficialmente il 24 ottobre.

All'interno di SmauHome è facile prevedere che la parte del leone sarà recitata dagli espositori specializzati nell'audio-video, un settore in forte espansione grazie alle grandi potenzialità del Dvd, il supporto digitale che garantisce una straordinaria qualità nella riproduzione dell'immagine e del suono. Uniti ad un adeguato sistema d'amplificazione e ad un televisore a grande schermo, i film su Dvd permettono di ricreare in ambiente domestico le emozioni

di una proiezione cinematografica o di un concerto. Per i più giovani l'appuntamento è invece presso l'area videogames dove si spera, visti i tempi che corrono, in un'ondata di nuovi giochi «intelligenti» a scapito delle esperienze iperviolente.

Molta carne al fuoco anche nelle telecomunicazioni. La novità è rappresentata dalla mostra «Mobile Life», situata nel tradizionale spazio-incontro della Fiera in Piazza Italia. Si tratta di uno strumento espositivo ideato per illustrare la rapida evoluzione della comunicazione mobile: dai telefoni Gsm all'Umts passando per l'innovazione tecnologica di questi mesi, il cellulare Gprs.

L'agenda degli incontri si presenta come sempre molto fitta. Durante la rassegna sono infatti previsti oltre 70 appuntamenti fra convegni e seminari. Infine, alcune informazioni di servizio. Come detto, Smau01 apre domani per concludersi lunedì prossimo. I primi due giorni e quello di chiusura sono riservati agli operatori del settore, mentre sabato e domenica sarà la volta degli ingressi al pubblico. Costo del biglietto, ventimila lire.

Roberto Rossi

Unilever, Ford, General Motors tra i donatori dei movimenti antiglobalizzazione. Attac sfrutta gli incentivi della Ue

Se le multinazionali finanziano il popolo di Seattle

MILANO Sembra una contraddizione in termini. I movimenti contro la globalizzazione annoverano tra i loro finanziatori proprio quelle multinazionali che sono il principale bersaglio della protesta.

L'ultimo caso ha visto coinvolte due società. La prima porta sulle spalle un nome pesante per importanza, popolarità e giro d'affari. Si tratta della Unilever. Una multinazionale anglo-olandese che controlla marchi che vanno dal tè "Lipton" ai saponi "Dove" e vende in almeno 150 paesi. La seconda non è una vera e propria società, se non nel nome, ma un movimento di disobbedienza civile, un gruppo di protesta contro la globalizzazione: The Ruckus Society. Fra i suoi punti programmatici la chiusura di istituzioni come il Banca Mondiale e l'Organizzazione Mondiale per il Commercio (Wto, in inglese). La sua popolarità

è legata alle manifestazioni di Seattle nel 1999, in occasione di un incontro proprio del Wto.

Due società apparentemente antitetiche, ma legate da una catena fatta di dollari. La Unilever, infatti, è stata uno dei principali finanziatori della Ruckus Society. A rilevarlo è il quotidiano inglese Financial Times, che riporta come il passaggio del denaro è avvenuto tramite una terza società, la Ben & Jerry's un'azienda americana produttrice di gelati e conosciuta per la sua coscienza sociale e ambientalista. Unilever avrebbe depositato nella casse della Fondazione della Ben & Jerry's circa cinque milioni di dollari per varie iniziative. E tra questa anche il finanzia-

mento di movimenti antiglobalizzazione.

Quello della Ruckus Society non è però un caso isolato. Altri grandi compagnie, uomini finanziari e anche governi stanno pompando denaro verso movimenti di protesta. Si possono citare alcuni casi esemplari. Il primo riguarda George Soros, l'uomo che ha inventato gli Hedge Fund ovvero fondi di investimento speculativi che operano nei più disparati mercati finanziari. Soros è stato uno dei più importanti donatori della Ella Baker Center, che organizza campagne contro quella che viene definita la strisciante privatizzazione dei servizi pubblici e quello che molti definiscono "il complesso della

prigione industriale".

Ma anche altre grandi società si stanno muovendo in questa direzione. La General Motors sta facendo la fortuna della CS Mott Foundation, uno dei gruppi più attivi contro la Banca Mondiale e il Fondo Monetario Internazionale. La Ford Foundation sta finanziando tutta una serie di gruppi impegnati nella salvaguardia dell'ambiente. La stessa cosa è fatta anche dalla Levis. Ted Turner, il fondatore della Cnn, che della globalità televisiva ha fatto il suo fondamento nonché la sua fortuna, è uno tra i più importanti finanziatori di movimenti radicali.

Anche Attac, l'Association pour la taxation des transactions financières

pour l'aide aux citoyens, che conta una serie di affiliati (circa 30mila in tutto il continente) non disdegna finanziamenti. Questa volta non da società, ma da istituzioni. E più precisamente la Commissione Europea. La Ue attraverso il suo impegno verso gruppi comunitari, forum educativi, piattaforme per nuovi media e ricerche accademiche, ha fornito, secondo le stime del Financial Times, milioni di euro a gruppi riconducibili al movimento. Nonostante questo proprio la Commissione Europea, vista come la testa di ponte verso l'introduzione di una società neo-liberista, è stata il bersaglio di Attac durante le ultime manifestazioni, da Göteborg a Nizza fino a Genova.

Accordo alla Pininfarina 220 lavoratori in mobilità

TORINO Mobilità per 220 lavoratori, distacco di 90 degli operai presso altri stabilimenti, cassa integrazione a rotazione che interesserà 80 addetti per ben sei mesi. Sono i termini dell'accordo siglato da Pininfarina e sindacati per gli stabilimenti di Grugliasco e San Giorgio Canavese. «È positivo - commenta il segretario della Uilm Piemonte, Attilio Capuano - che le organizzazioni sindacali siano riuscite a pervenire ad un accordo che prevede l'utilizzo di tutti gli strumenti a disposizione per governare il grave momento di crisi e ristrutturazione che attraversa il gruppo».

L'ex presidente di Federmeccanica, Andrea Pininfarina, che presiede l'Unione degli industriali torinesi, commentando un'indagine sulla formazione continua nell'area torinese ha dichiarato che l'intervento pubblico «è poco efficace per la modestia degli aiuti e l'eccesso di burocrazia».