

LA BENZINA AL NUOVO RECORD STORICO IN ITALIA

Giuseppe Caruso

MILANO Benzina a prezzi record in Italia. Il costo del combustibile ha ormai toccato presso molti distributori nostrani delle vette mai raggiunte in precedenza, pesando e molto sul grande esodo per le vacanze.

Nonostante l'aumento del costo della benzina riguardi tutti i paesi della Ue, l'Italia primeggia in questa particolare e per niente lusinghiera classifica, visto che nel nostro paese si registra un costo maggiore di 0,014 euro al litro: vale a dire poco meno di 300 delle vecchie lire che per un'auto di medio-grande cilindrata si traducono

in un maggiore esborso, facendo un pieno, di quasi 8 euro. Vale a dire che per fare il rifornimento entro i confini nazionali ci vogliono quasi 15 mila delle vecchie lire in più rispetto alla spesa che si affronterebbe passando la frontiera.

Anche se nelle ultime settimane il divario con il resto d'Europa si è andato leggermente attenuando, basti pensare che all'inizio di luglio il differenziale penalizzava gli automobilisti italiani di ben 0,030 euro, la penisola rimane ancora ai vertici del così detto caro-pieno nel vecchio continente. E vanta un altro record negativo, quello del costo del gasolio: il prezzo medio al consumo, secondo gli ultimi dati disponibili del Ministero delle Attività Produttive, è di

0,937 euro. Una vetta ineguagliata ed ineguagliabile nel confronto con tutti gli altri paesi dell'area Ue.

Qualche lieve miglioramento invece si segnala nel confronto con gli altri stati dell'Ue sulla benzina verde. La posizione occupata dall'Italia, nella speciale classifica del caro-carburante europeo, non è fortunatamente più da podio, come invece è stata per un lungo periodo. Adesso infatti non siamo più tra i primi tre paesi più cari, ma occupiamo un comunque poco esaltante quinto posto con i nostri 1,150 euro al litro in media, contro gli 1,291 vantati dall'Olanda, i 1,218 della Gran Bretagna, i 1,174 della Germania ed i 1,162 euro della Danimarca.

E sempre in tema di confronti, anche dagli adeguamenti dei prezzi alle impennate del greggio sui mercati internazionali emergono dei segnali se non proprio tranquillizzanti, almeno più confortanti rispetto al recente passato: a fronte di un aumento del prezzo industriale (quello cioè al netto delle imposte) intorno agli 0,008 euro, registrati nella penultima settimana di luglio, di paesi come Gran Bretagna, Francia e Spagna, l'Italia ha ritoccato i suoi listini per "soli" 0,003 euro al litro.

Sempre molto pesante rimane, invece, il confronto internazionale sul versante del gasolio da riscaldamento dove l'Italia è ancora prima indiscussa ed irraggiungibile del caro-combusti-

bile europeo. Un'altro record di cui si farebbe volentieri a meno. E con uno scarto notevole visto che gli 0,902 euro al litro sono seguiti solo dagli 0,829 (quasi 0,010 euro cioè in meno) della Svezia ed una media Ue di 0,480 euro al litro.

Continua ad aumentare anche il costo del petrolio. L'oro nero è arrivato al record di 43,85 ieri a New York chiudendo la settimana appena sotto: 43,75 dollari al barile per il future di settembre. A trascinare in alto il prezzo, una serie di fattori fra cui la vicenda Yukos; all'annuncio della possibile sospensione dell'attività del colosso russo, la quotazione ha sfondato quota 43, per poi attestarsi su questa cifra.

Tom Benetollo

Il tempo del cambiamento è ora

in edicola il libro con l'Unità a € 4,00 in più

economia e lavoro

Giorni di storia

Silenzi di Stato

in edicola il libro con l'Unità a € 4,00 in più

Aprilia, tocca a Colaninno

Stop all'offerta Ducati, ora è più vicina la Piaggio. Timori dei sindacati

Roberto Rossi

MILANO Aprilia rifiuta l'offerta di acquisto della Ducati e riapre le trattative con la Piaggio di Roberto Colaninno.

La svolta, che pure era nell'aria, è avvenuta ieri a Milano, presso lo Studio Portale Visconti, dove era riunito il consiglio di amministrazione della casa motoristica veneta. «Il cda di Aprilia - si legge in una nota - ha esaminato la proposta di Ducati inviata il 30 luglio 2004 entro il termine del periodo di esclusiva. Il consiglio, manifestando apprezzamento per il contributo e lo sforzo profuso da Ducati, ha tuttavia ritenuto non sussistono i presupposti per la proroga dell'esclusiva a suo tempo concessa a Ducati. Il consiglio ha deciso - è scritto ancora - di proseguire, senza vincoli di esclusiva, l'esame delle proposte avanzate dagli interessati a guidare la ristrutturazione ed il rilancio di Aprilia».

«Ora - spiega il presidente dell'azienda di Noale, Candido Fois - vogliamo chiudere le trattative il più presto possibile». Cioè entro il 14 agosto, termine fissato da Colaninno per la validità della sua offerta. «Noi pensiamo - continua Fois - che le offerte dei due gruppi siano entrambe suscettibili di miglioramenti». Per questo il consiglio dell'Aprilia ha dato la possibilità alla Piaggio di avviare la fase di *due diligence* già da oggi. L'eventuale integrazione tra la Piaggio (che nei primi cinque mesi ha registrato un fatturato consolidato in crescita di oltre l'11% rispetto all'anno scorso) e l'Aprilia, darebbe vita a uno dei più importanti gruppi mondiali nel settore a due ruote, con oltre 1,5 miliardi di ricavi. La proposta di acquisto avanzata da Colaninno riguarda l'intero business del gruppo veneto ed è finalizzata a tutelare tutte le sue attività.

A indurre Aprilia, detentrica anche dei marchi Guzzi e Laverda, a non prorogare l'esclusiva con Ducati sarebbero state le risposte date dal gruppo emiliano alla richiesta di un piano di finanziamento per far fronte ai problemi di liquidità. Ducati, che pure garantisce maggiore continuità industriale, si sarebbe trovata di fronte all'ostilità di molte banche restie a concedere aperture di credito a un gruppo già fortemente indebitato. Nonostante questo, fanno sapere da Bologna, Ducati è riuscita a rispettare tutti i termini e parametri imposti dall'Aprilia. Per questo motivo, dopo aver ottenuto l'esclusiva, i vertici del gruppo stanno valutando il ricorso a vie legali.

Ma proprio il fatto che Ducati abbia profuso il massimo sforzo nel reperire capitali rende difficile pensare a un miglioramento della sua offerta. Non a caso, con una nota, il gruppo emiliano ribadisce che «l'offerta per l'acquisizione della maggioranza



Il presidente del gruppo Piaggio Roberto Colaninno

di Aprilia non viene modificata e rimane comunque valida. Siamo certi - commenta Federico Minoli, presidente e amministratore delegato Ducati Motor Holding - che la nostra proposta riflette una valutazione congrua di Aprilia e che offra garanzie a tutti gli stakeholder coinvolti nell'operazione».

Sembra chiaro, allora, che Aprilia chiuda con Piaggio che porterebbe con sé, da subito, soldi freschi (si parla di 50 milioni), per evitare che la società di Noale affondi. Contemporaneamente Piaggio avvierebbe il procedimento per il trasferimento della proprietà che dovrebbe concretizzarsi nel giro di tre-quattro mesi. D'altra parte per frenare la crisi dell'Aprilia - che si era fatta drammatica lo scorso maggio con la scadenza delle cedole, per 7,5 milioni di euro, del bond di 100 milioni emesso dalla società nel 2002 - le banche creditrici avevano fatto subito appello a Roberto Colaninno perché rilevasse la società, ma il patron di Piaggio aveva temporeggiato. Fino allo scorso 13 luglio.

La svolta imposta dai vertici dell'Aprilia spaventa e non poco i sindacati. «Si sta prospettando la conclusione più pericolosa - commenta Giorgio Cremaschi della Fiom-Cgil - perché si profila un'intesa con la Piaggio che a noi preoccupa perché Piaggio e Aprilia hanno il massimo di sovrapposizione delle produzioni e quindi c'è il rischio di operazioni che mettano in discussione stabilimenti e posti di lavoro. In sostanza temiamo un altro effetto Alfa, temiamo che resti solo il marchio». «Era la soluzione più scontata - dice Michele Zannocco, della Fim-Cisl di Venezia - perché è ovvio che chi intende vendere, come Aprilia, desidera una maggiore concorrenza possibile; dare nuove opportunità a Piaggio rientra in questa ottica. Detto ciò - prosegue il sindacalista - rimangono aperti tutti i problemi».

Wto

Accordo sulla liberalizzazione degli scambi internazionali

GINEVRA. I paesi membri dell'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) hanno raggiunto ieri notte, a Ginevra, un accordo per rilanciare i negoziati sulla liberalizzazione degli scambi internazionali. L'accordo è stato approvato nel corso della seduta plenaria dei 147 membri dell'Organizzazione, dopo che un'intesa era già stata raggiunta nel comitato ristretto dei negoziatori. La svolta è

arrivata dopo un'ennesima notte di confronto che ha portato a raggiungere un compromesso sulla più delicata delle questioni, quella relativa all'agricoltura che da sempre rappresenta l'ostacolo principale. Il testo, negoziato in quest'ultimo round di colloqui per oltre quindici ore, permetterà ai prodotti agricoli dei paesi in via di sviluppo di rafforzare la propria competitività con quelli dei paesi ricchi. Una soluzione che, per esempio, ha fatto riconoscere ai negoziatori del Brasile - uno dei più forti competitori degli ultimi tempi e paese chiave del G20 - che l'accordo in vista dovrebbe segnare «l'inizio della fine delle sovvenzioni».

Il successo dei colloqui di Ginevra dovrebbe portare ad una riattivazione del ciclo di Doha, con un conseguente forte impulso al commercio internazionale che costituirebbe, a sua volta, una leva per rafforzare la ripresa dell'economia mondiale.

l'analisi

Lavoro e industria, i ritardi dell'Europa

Antonio Panzeri *

Il 20 luglio si è inaugurata la nuova legislatura del Parlamento europeo. È difficile pronosticare quale sarà lo sviluppo che essa avrà. Non c'è dubbio che in agenda vi siano grandi problemi da affrontare che vanno sotto il nome di una Europa politica, economica e sociale.

C'è innanzitutto l'esigenza di costruire con maggiore determinazione e forza una identità europea partendo dal definitivo decollo del trattato costituzionale che, pur con tutti i limiti, definisce un architrave istituzionale dell'Europa allargata. C'è da dare una forte accelerazione alla politica estera comune europea, oggi rappresentata, ed è una novità, da un ministro degli esteri europeo: Javier Solana. Che sia importante tutto questo lo abbiamo appreso dalle vicende che hanno accompagnato l'avventura irachena e che hanno reso evidenti le divisioni

e l'impotenza dell'Europa. C'è, infine, da dare un fortissimo impulso perché possa essere costituita un'Europa economico - sociale nella quale il lavoro, le attività produttive, la ricerca siano i nuovi ingredienti per fare sistema. Del resto, che questo sia l'obiettivo cui tendere è dimostrato dalla situazione di enorme difficoltà nella quale versa l'economia italiana e dalle non ottime performance dell'economia europea.

In questi giorni l'OCSE ha presentato il rapporto sull'area euro che prevede per una crescita dello 1,6%, quest'anno e del 2,4% nel

2005. Gli U.S.A. correranno al 4,7% nel 2004 e al 3,7% nel 2005, il Giappone dovrebbe raggiungere il 3% quest'anno e il 2,8% il prossimo. A preoccupare gli economisti sono la domanda interna che ristagna e la spesa delle famiglie che non decolla. La mancanza di fiducia aumenta il risparmio a scopo preventivo deprimendo così i consumi. Da tutto ciò si evince la necessità di cambiare espressamente rotta, in Italia per i temi che sono oggetto di discussione e scontro in Parlamento relativamente alla manovra economica, così come appare indispen-

sabile per l'Europa ridefinire un nuovo itinerario.

Infatti, se si osservano da vicino i processi, si avverte che l'Europa non ha ancora trovato il passo giusto per utilizzare al meglio l'enorme vantaggio competitivo di avere il mercato domestico più grande del mondo. E in questo quadro è giusto sottolineare che solo attraverso una maggiore integrazione e una corporate governance comune si potrà superare il ritardo tecnologico rispetto agli U.S.A. e al Giappone. Tutto questo significa fare sistema e comprendere che gli spazi competitivi,

anche per l'industria italiana, potranno maggiormente realizzarsi se si saprà agire meglio nel contesto europeo. Forse bisognerà sempre più entrare nell'idea di inaugurare politiche settoriali europee che siano in grado di salvaguardare i patrimoni produttivi e inserirli in uno spazio competitivo più ampio.

Sono chiare, in questa ottica, le connessioni con la possibilità di dare attuazione all'agenda di Lisbona e con l'esigenza di difendere il modello di sviluppo sociale europeo. Nella finanziaria di quest'anno il Consiglio europeo ha concluso che

la deindustrializzazione rimane un rischio per il modello sociale europeo e ha invitato la Commissione a proporre iniziative concrete volte ad accrescere la competitività dell'industria europea, il che implica la necessità di riforme economiche.

E che il problema del futuro industriale e produttivo, in questa dimensione sia cosa centrale, ne sanno qualcosa i lavoratori della AVIR di Corsico, alle porte di Milano, che stanno "subendo" un processo di fusione, autorizzato dalla Commissione europea, tra la statunitense Owens - Illinois e la francese BSN

Glasspack, che prevede come condizione la vendita dello stabilimento di Corsico.

Questi dunque di una certa rilevanza che impongono forti sinergie tra il lavoro nel contesto nazionale e in quello europeo, soprattutto oggi di fronte alle opportunità che derivano dall'allargamento ad Est e alla nuova fase della competizione globale.

E occorrerà ancora maggiore coraggio nel rilanciare una politica industriale adeguata su scala europea. Quindi cooperazione stretta e attivazione dei soggetti istituzionali economici e sociali per guadagnare gli spazi necessari per politiche di crescita e sviluppo. E ciò che sembra utile fare in questa fase nuova della legislatura europea perché alcuni obiettivi, utili anche al nostro Paese, possano essere raggiunti.

*Parlamentare europeo

400 milioni da restituire in dodici mesi
Alitalia, il prestito è legge
Gli stipendi garantiti
fino a settembre

Marco Tedeschi

MILANO Stipendi per due mesi e poi stop. La Camera ha convertito in legge, ieri, il decreto che offre le garanzie dello Stato per la concessione del prestito ponte da 400 milioni di euro per il salvataggio di Alitalia da restituire in dodici mesi. Un prestito che se da una parte dà ossigeno alla società, dall'altra non risolve i problemi della compagnia di bandiera, ma che li rimanda solamente.

Questo perché i conti nel primo semestre 2004 non sono migliorati e la società sarà costretta ad abbattere il capitale dal momento che le perdite, in tutto 520 milioni di euro nel 2003 e 330 milioni nel primo semestre 2004, hanno superato un terzo del capitale. Il tutto dovrebbe avvenire il prossimo 30 agosto quando si riunirà di nuovo il consiglio di amministrazione. Consiglio che venerdì ha varato il piano messo in atto da Cimoli e che verrà discusso con i sindacati a partire da domani. Due sono le fasi previste. Una prima di risanamento per garantire la continuità aziendale attraverso azioni radicali di efficientamento e una seconda di rilancio volta alla crescita del gruppo.

Due anni per il risanamento, il pareggio dei conti entro il 2006 e, una volta in linea con le concorrenti, Alitalia tornerà a competere da sola o con un partner, prevedendo fra il 2007-2008, un incremento di attività intorno al 10-15%. Tutto possibile senza ulteriori perturbazioni interne ed esterne».

Da domani parte il confronto con le organizzazioni sindacali sul piano Cimoli

Cimoli potrebbe modificare il progetto di divisione in due della società - AZ Fly (per attività di volo) e AZ Service (per i servizi di terra) - e rispolverare l'ipotesi di una holding snella, sotto la quale sarebbero le due nuove società, Az Fly e Az Service appunto. A questa possibilità, il top manager starebbe lavorando con i suoi più stretti collaboratori. Ipotesi che era scaturita, a ridosso dell'accordo di palazzo Chigi del maggio scorso, proprio dai sindacati. Che, contestando l'eventualità di esuberanti e di esternalizzazione delle attività di terra (manutenzione, amministrazione, handling e information technology) in società distinte con l'ingresso di partner industriali di maggioranza (sono stati avviati contatti con Fraport, Finmeccanica, Ibm, Eds), volevano invece assicurarsi una protezione restando sotto una holding Alitalia. Il piano di emergenza, ha ribadito Cimoli al board, deve essere attuato in tempi rapidi, richiede due anni di tempo e «azioni radicali di efficientamento» e una complessiva riorganizzazione della struttura anche con la razionalizzazione dell'attività di tutto il personale volto ad una maggiore produttività.

L'ipotesi di creare una holding «è un segnale - ha dichiarato ieri ribadisce Claudio Genovesi della Cisl - di attenzione alla proposta sindacale formulata a Palazzo Chigi: il fatto di tenere insieme gli asset vuol dire aumentare il valore di Alitalia. A questo punto riteniamo che non sia più rinviabile la decisione di allearsi con vettori italiani per rilanciare Alitalia sul mercato interno», che deve essere «messo al centro del tavolo delle trattative», anche quelle con gli altri vettori internazionali.