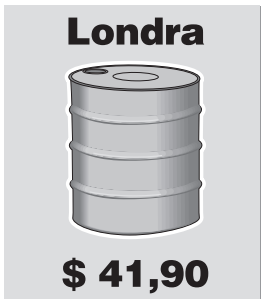
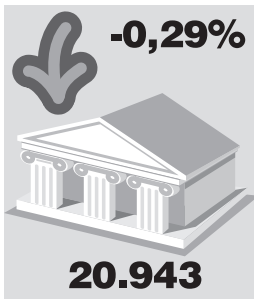


NUOVO RECORD DEL DEFICIT USA



MILANO Il deficit delle partite correnti Usa ha raggiunto un nuovo record a quota 166,2 miliardi di dollari nel secondo trimestre dell'anno, dopo i 147,2 miliardi segnati nel primo. Il deficit è inoltre salito al record di 5,7% sul prodotto interno lordo. Gli economisti aspettavano un rialzo del deficit più contenuto a quota 158,6 miliardi.

Il disavanzo sul commercio di beni e servizi è salito al record di 150,3 miliardi di dollari, contro i 138,6 del primo trimestre. I flussi netti di capitali negli Stati Uniti sono cresciuti a 146,8 miliardi di dollari, dai 138,6 del primo trimestre. L'insieme dei flussi di capitali in entrata e in uscita dal paese ha rallentato il passo. Gli afflussi di capitali stranieri sono rallentati a 265,2 miliardi, contro i 445,3 del primo trimestre. Anche gli

acquisti da parte degli Usa di asset stranieri sono tuttavia rallentati, scendendo a 118,5 miliardi di dollari, dai 306,7 precedenti. Gli acquisti esteri di azioni Usa sono scesi a 2 miliardi di dollari, dai 4,2 miliardi precedenti. Gli acquisti di treasury Usa sono calati a 35,6 miliardi di dollari mentre quelli di bond societari sono aumentati a 51,5 miliardi, dai 51,2 miliardi precedenti.

Il nuovo record del deficit delle partite correnti ha contribuito a deprimere il dollaro. L'euro è arrivato a sfiorare quota 1,23 dollari per chiudere la sessione europea a 1,2279 dollari e 134,36 yen, in rialzo rispetto ai 1,2237 dollari delle indicative Bce e stabile dal cambio di 134,46 yen. Il mercato resta in attesa della riunione del Fomc, in programma il 21 settembre, per vedere le prossime mosse di politica monetaria Usa.

Il dilemma euroatlantico

Rapporto 2004 della Fondazione Istituto Gramsci sull'integrazione europea
oggi in edicola il libro con l'Unità a € 4,00 in più

economia e lavoro

Il dilemma euroatlantico

Rapporto 2004 della Fondazione Istituto Gramsci sull'integrazione europea
oggi in edicola il libro con l'Unità a € 4,00 in più

C'è l'accordo, Alitalia decolla in Borsa

I piloti firmano: voleranno di più e guadagneranno di meno. Il governo ancora non si vede

Bianca Di Giovanni

ROMA Il rush finale della trattativa dei piloti mette le ali al titolo Alitalia, che in Borsa si impone come la superstar della giornata. L'azione viaggia sempre a due cifre e viene più volte sospesa al rialzo, per chiudere la giornata di contrattazioni a +16,92% (0,2785 euro), in controtendenza rispetto al mercato che chiude in negativo. Per Alitalia è il secondo recupero consistente dopo quello del 7% dell'altroieri. Evidente che in Piazza Affari vedono allontanarsi il rischio liquidazione e avvicinarsi l'ipotesi accordo. Così passa di mano poco meno del 5% del capitale della compagnia, per un controvalore di quasi 50 milioni di euro: un record. In tensione anche il bond convertibile Alitalia (il cosiddetto Mengozzi bond) con scadenza 2007, quotato a Piazza Affari e legato a doppio filo all'andamento del titolo, che ha chiuso in crescita dell'8,19% a 79,9949 euro dopo una sospensione per eccesso di rialzo in mattinata. Cosa si nasconde dietro le grandi manovre? Forse nulla di più di un rientro dei traders tradizionali, fuggiti all'idea di un fallimento imminente. Oggi che quel rischio sembra svanito e che si vedono i primi passi concreti di una trattativa rimasta per anni in fase di decollo, ci si ripositiona.

Come da tradizione, la Borsa ha anticipato i fatti, che si sono avverati soltanto in tarda serata. L'accordo tecnico al tavolo aziendale è stato raggiunto dopo un tour de force di ventiquattro ore nella sede della Magliana. Alle fasi finali non ha partecipato l'Up (unione piloti), in polemica con le altre cinque sigle (Cgil, Cisl e Uil piloti, Anpac e Ugl). «Siamo disposti a firmare - spiega l'Up - solo a patto di inserire una clausola che preveda la preventiva consultazione de-



La sede Alitalia di Roma

Foto di Tony Gentile/Reuters

gli iscritti sui contenuti dell'accordo». La firma del contratto arriverà soltanto al tavolo di Palazzo Chigi, che i sindacati chiedono da giorni. «Quello di oggi è un accordo tecnico - spiega il rappresentante Cisl - propedeutico alla firma dell'accordo complessivo a palazzo Chigi su rinnovi contrattuali delle varie categorie, sul piano industriale e sugli ammortizzatori». Tre i pilastri da costruire per chiudere definitivamente la partita Alitalia. Quello sul lavoro è affidato anche alla disponibilità sindacale, quello sugli ammortizzatori al governo e in particolare a Roberto Maroni, quello sull'assetto societario all'azionista Domenico Siniscal-

co. Tutti e tre dovranno fare la loro parte.

Secondo una fonte industriale la pre-intesa dei piloti farà risparmiare all'azienda 52 milioni di euro annui e ridurrà gli esuberanti da 450 unità a 289, mentre un altro centinaio di persone avrebbe già raggiunto i requisiti per andare in pensione. Anche se sul numero di eccedenze il leader Anpac Fabio Bertini frena. «I calcoli non sono stati ancora fatti - spiega - Quel 450 è basato su una normativa vecchia che non abbiamo mai accettato». Per molti osservatori una intesa tra azienda e piloti facilita quelle sui contratti delle altre categorie

di lavoratori - che sono proseguite per tutta la notte - e apre la strada alla trattativa sul piano industriale che prevede complessivamente 5.000 esuberanti. Gli accordi tecnici siglati in azienda saranno ratificati dal sindacato soltanto dopo aver ottenuto dal governo impegni precisi sugli ammortizzatori sociali e sull'unitarietà dell'azienda.

Il modello preso a riferimento è quello del contratto dei piloti Lufthansa, con un trattamento economico inferiore del 45%. Con le nuove regole le ore di volo aumentano del 20% e gli equipaggi vengono ridotti. Si prevede un bilanciamento tra quota fissa e variabile della

busta paga in cui la quota variabile salirà al 22% dall'attuale 13,5%. Obiettivo: incentivare la produttività. La nuova regolamentazione dei limiti di impiego cancella la tradizionale distinzione tra ore di volo e ore di servizio, proponendo un unico orario di riferimento massimo per il lungo e il medio raggio. Le ore di lavoro annue potranno arrivare a 900, dalle 770 attuali. Per il medio raggio l'attività di volo passerà da 550 a 670 ore e per il lungo raggio da circa 490 a 600. In sostanza il nuovo contratto stabilisce un tetto alle ore di lavoro di circa 13-14 ore per il lungo raggio con la possibilità di estensione, in casi eccezionali, fino a 17 ore. La proposta regola anche le ore di riposo fuori sede, con un minimo di 12 ore sul medio e lungo raggio, e in sede: 24 ore per il lungo raggio, almeno 12 per il medio raggio e 45 ore quando il turno di servizio prevede due atterraggi notturni. Gli equipaggi saranno composti solo da due piloti per i voli su B 767, che diventano tre sui voli superiori alle 4.300 miglia con i B 777. In pratica voleranno con due soli comandanti tutti i voli diretti in Nord America, tranne alcuni casi specifici che verranno definiti nel contratto. Tra questi, ad esempio, i casi accertati cattivo tempo: come nel caso della tratta su Chicago nel periodo invernale che è spesso caratterizzata da condizioni meteorologiche avverse. L'accordo prevede inoltre che nell'arco del turno lavorativo possano essere pianificati al massimo 5 atterraggi e, solo per una volta al mese, sei atterraggi. I piloti non hanno accettato di ridurre il numero delle ferie ma hanno acconsentito a un piano ferie stabilito a settembre per tutto l'anno. Nel periodo estivo di maggiore traffico potranno essere goduti al massimo 12 giorni di ferie. Per i riposi il tetto resterebbe invariato (33 medio raggio e 35 lungo raggio nel trimestre).

trasporto pubblico

Scioperano gli autonomi: oggi niente tram e metrò

MILANO Autobus, tram e metropolitane a rischio, oggi, per lo sciopero nazionale di 24 ore del trasporto pubblico locale proclamato dagli autonomi dei Cobas. Al centro della protesta - oltre al rinnovo del contratto di lavoro dei circa 120mila autotrasportatori scaduto lo scorso 31 dicembre - il mancato coinvolgimento al tavolo delle trattative delle sigle del sindacalismo autonomo che pure hanno elaborato una propria piattaforma rivendicativa.

Il Coordinamento nazionale dei sindacati di base chiede infatti la fine «dell'ostruzionismo dei datori di lavoro verso il sindacalismo di base» e il riconoscimento del mandato «attribuito al Coordinamento dalla forte adesione dei lavoratori del settore a precedenti iniziative sindacali» con gli

scioperi di maggio e di luglio.

Lo stop di oggi - assicurano i promotori del Coordinamento nazionale - si svolgerà nel rispetto della fasce di garanzia, «anche se gli animi degli autotrasportatori sono molto accesi».

A Milano, secondo quanto riferito dall'Atm, il servizio sarà regolare da inizio turno alle 8.45 e dalle 15 alle 18 (per informazioni gli utenti potranno chiamare il numero verde 800 808181).

A Roma, invece, le fasce di garanzia funzioneranno tra le 5.30 e le 8.30 e tra le 17 e le 20.

Gli scioperanti chiedono - per il biennio 2004-2005 - un aumento salariale di circa 230 euro mensili finalizzato al mantenimento del potere d'acquisto delle retribuzioni della categoria.

Intanto, mentre proseguono le trattative tra sindacato confederale e le associazioni datoriali per trovare una soluzione che possa evitare l'insprirsi dello scontro tra le parti, è polemica a Milano sull'ipotesi avanzata lunedì dal sindaco Gabriele Albertini di giungere ad un accordo «separato» in sede locale con i dipendenti dell'Atm. Il sindacato confederale - e in particolare la Cgil - si è detto decisamente contrario.

Sony compra Metro Goldwyn Mayer

Il Sol Levante conquista il Leone

Oreste Pivetta

Facile adesso che la Sony ha comprato per cinque miliardi di dollari la Metro Goldwyn Mayer (cioè l'archivio di quattromila e cento film) dire che il leone ha messo gli occhi a mandorla. Il leone dei nostri sogni hollywoodiani, quando bastava il suo ruggito per credere ciecamente al "filmone", come si diceva, che ti dava avventura, passioni, lacrime e persino un po' di speranza in un mondo di "uomini coraggiosi", il leone dei sogni in celluloido rimarrà sempre quello, immutabile, rassicurante e irlandese, nel senso che il felino inventato da Irving Thalberg era stato fotografato in uno zoo di Dublino: sarebbe diventato la prima stella (almeno in ordine d'apparizione) di una major che si vantava di contare a libro paga più stelle di quante nel tennesse il cielo.

Sarà stata quella delle stelle una sbruffonata da ufficio vendite, però con molti buoni argomenti alle spalle che si chiamavano Judy Garland, Greta Garbo, Elizabeth Taylor, Joan Crawford, Jean Harlow, Norma Shearer, Mirna Loy, Clark Gable, James Stewart, Humphrey Bogart con Lauren Bacall, Spencer Tracy con Katharine Hepburn, persino Tarzan Weissmueller prima di Sean Connery James Bond, persino Marilyn Monroe, persino Tom & Jerry... Un paradiso. Ripassate le loro facce: il grande cinema è lì, dietro quel ruggito e dietro la chioma folta del nostro leone irlandese.

La Metro Goldwyn Mayer nacque nel 1924 da una fusione: insieme si schierarono la Metro Picture Corporation, la Goldwin Picture Cor-

poration e la Mayer Picture. L'idea fu di un ricco mercante, Marcus Loew. Ma i veri capi dell'Mgm divennero altri: Louis B. Mayer, un ebreo di origini ucraine, che trasformò gli studi artigianali sistemati in un sobborgo di Los Angeles, Hollywood, in una macchina cinematografica dai progetti mondiali, Samuel Goldwin che andò famoso per il suo humor oltre che per la sua tenace attenzione ai bilanci (ci si consenta riferire almeno una sua battuta, molto alla Woody Allen: «Penso che nessuno dovrebbe scrivere la propria autobiografia da vivo»), e un creativo come l'uomo del leone, cioè Irving Thalberg, talentuoso scopritore di trame e di divi, al quale veniva malignamente attribuita la seguente sentenza: «Lasciamo stare: con un

Una major nata nel 1924 che vantò d'aver con sé più stelle di quante ce ne fossero in cielo: Gable, la Garbo, Marilyn, Bogart... Adesso in dvd



L'ingresso della Metro-Goldwyn-Mayer a Santa Monica, California

Foto Ap

film così non si incassa neppure un cent». Era il 1936 e si parlava di *Via col vento*. La Metro Goldwyn Mayer avrebbe fatto in seguito altri acquisti: uno di questi, quello del produttore indipendente David O. Selznick. Le sue fortune continuarono e si moltiplicarono. Arrivarono altre stelle e altri successi: da Franck Sinatra a Fred Astaire fino a Charlton Heston per il colos-

sal dei colossali, *Ben Hur*, undici Oscar su dodici nomination e due curiosità, cioè le comparsate di Giuliano Gemma (centurione romano) e Lando Buzzanca (schiavo ebreo). *Ben Hur* fu un trionfo con un incasso a misura. Siamo nel 1959 e la Metro non finì lì, metterà a segno altri colpi come, nel 1965, il melenso *Dottor Zivago* con Omar Sharif, tratto dal ro-

manzo di Boris Pasternak (con cinque Oscar e un record a Roma: seicento giorni in programmazione). Ma si capisce che siamo arrivati a una svolta, segnata nel 1969, quando la Mgm verrà acquistata da un miliardario del Nevada, Kirk Kerkorian, che metterà a frutto gli studi cinematografici, abbattendoli in parte e speculando con una vantaggiosa lottizzazione. Kerkorian costruirà anche alberghi che recheranno quel marchio famoso: Mgm più leone. Acquisirà poi la United Artists per rivendere tutto a Ted Turner, futuro fondatore della Cnn. Ted Turner scorporò, si tenne il catalogo e mise in vendita gli studi. Siamo arrivati al punto più basso della storia, quando proprio gli studi hollywoodiani finiranno nelle mani di

Cinque miliardi di dollari il costo dell'operazione per quattromila film L'avventura finita male del finanziere umbro Parretti

un ex cameriere di Orvieto, Giancarlo Parretti, che si fece finanziare per oltre mille miliardi dal Credit Lyonnais. La grande banca pubblica francese s'accorse presto di non aver fatto un grande affare e decise, accusandolo di inadempienza, di liberarsi di Parretti, che nel frattempo si era fatto fotografare ai bordi di splendide piscine di faraoniche ville in camicioni hawaiani ed era riuscito a conquistarsi una copertina dell'autorevole *Wall Street Journal*. Parretti nella sua impresa s'era fatto aiutare dalla Sasea di Florio Fiorini, l'ex direttore finanziario dell'Eni, arrestato una volta in Svizzera per il crack della Sasea stessa e poi a Roma, su mandato californiano, accusato di truffa, falso, frode. Sempre in relazione alla scalata alla Mgm. Tra tanti inganni la Mgm sopravvisse, ma nel 1996 ricadde con i suoi film nelle mani di Kerkorian. Adesso con le sue stelle, che valgono miliardi (in dvd e nelle tecnologie della comunicazione), vola in Giappone e siamo tornati nel genere colossale, perché la Sony, nata da una radio a transistor montata da Akio Morita, è uno dei primi gruppi del Giappone e del mondo (alleata con un altro colosso, la Comcast, leader delle comunicazioni via cavo e quindi della distribuzione in via digitale, on demand, dei film Sony: ormai più di ottomila titoli). La Sony pagherà quasi tre (2,85) miliardi di dollari, accollandosi due miliardi di debiti. Il prezzo del paradiso. Una paginetta di Mgm riguarda anche la nostra storia patria, più nera, più cupa. Negli archivi di Los Angeles vennero ritrovate le lettere che Mussolini spediva ad una attrice di cui si era invaghito, Anita Page. Che durò poco. Non divenne mai una stella. Sarà stato un caso?