

TRENI E AEREI FERMI IL 10 FEBBRAIO

Nuovi disagi in arrivo per chi viaggia in aereo e in treno. La giornata più critica sarà il prossimo 10 febbraio. Chi vorrà spostarsi in aereo dovrà tener conto di uno stop di quattro ore, dalle 12.30 alle 16.30, del personale di terra e dei piloti di dieci compagnie aeree mentre chi vorrà viaggiare in treno si troverà di fronte allo sciopero di 24 ore (dalle 21 del 10 febbraio) del personale del gruppo FS.

La protesta dei piloti (che aderiscono ad Anpac, Fit-Cisl e Uil trasporti) di Alitalia, Alitalia Express, Eurofly, Meridiana, Air Dolomiti, Air One, Mistral Air, Blue Panorama, Italy First, Alp Eagles, in servizio sul territorio nazionale, riguarda la regolamentazione dei limiti di impie-

go e di servizio e del sistema che regola il trasporto aereo nazionale. «L'astensione dal lavoro - si legge in un comunicato - ha lo scopo di sensibilizzare istituzioni ed opinione pubblica sulla non procrastinabilità di una revisione del sistema regolatorio nonché della normativa nazionale sui tempi di impiego del personale navigante». Nessuno sciopero si terrà invece il 12 febbraio, come erroneamente comunicato l'altro ieri dai sindacati.

Lo sciopero nelle Ferrovie, proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Sma, Ugl e Orsa, è a sostegno della sicurezza e «contro la frantumazione del gruppo Fs» nell'ipotesi di scorporo di Rfi dalla holding.



supereuro

LA BCE IN ROSSO PER OLTRE UN MILIARDO

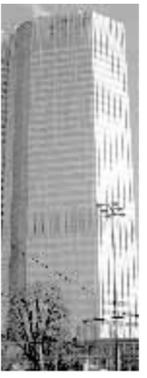
Tra le più illustri vittime del supereuro vi sarebbe la stessa Banca centrale europea. Secondo alcune stime, infatti, l'istituto di Francoforte potrebbe chiudere il 2004 con un rosso in bilancio per oltre 1 miliardo di euro.

Dopo il buco di 477 milioni registrato nel 2003, nelle casse della banca centrale non rimarrebbero ora che 296 milioni di euro, insufficienti, sottolinea il quotidiano *Le Monde*, a coprire le perdite accumulate l'anno scorso a causa del maxi-deprezzamento delle sue riserve in dollari.

Secondo il quotidiano francese, nonostante l'impatto delle perdite della Bce sui suoi conti, la Banca di Francia dovrebbe al contrario riuscire a versare un dividendo allo Stato. Il governo,

nella sua finanziaria 2005, si attende almeno 100 milioni di euro per il 2004. Secondo una stima interna, citata sempre da *Le Monde*, l'impatto della Bce potrebbe attestarsi attorno ai 150 milioni.

I conti della Banca centrale europea saranno pubblicati a primavera, tra marzo e aprile, ed allora si potrà conoscere il loro reale stato di salute. Per il momento l'istituto di Francoforte si è limitato ad ammettere perdite per il 2004, confermando così indicazioni della stampa tedesca. La quale quanto ad entità conferma, anzi aggrava, le valutazioni di *Le Monde*. Secondo il quotidiano tedesco *Handelsblatt*, le perdite potrebbero arrivare fino a 1,2 miliardi.



trasporti

VOCI DELLA MEMORIA

27 gennaio 1945
Il mattino del mondo

Domani
in edicola il libro
con l'Unità a € 5,90 in più

economia e lavoro

VOCI DELLA MEMORIA

27 gennaio 1945
Il mattino del mondo

Domani
in edicola il libro
con l'Unità a € 5,90 in più

Berlusconi-Raffarin, accordo sui sorrisi

Gaffe del premier: a Borsa aperta annuncia l'integrazione Alitalia-Air France. Non è vero

Marcella Ciarnelli

ROMA Affermare che un accordo è stato trovato quando non c'è nessuna firma definitiva da apporre ma, anzi, si è ancora nell'ambito delle dichiarazioni d'intenti è operazione assai facile. È proprio quella che ha condotto ieri il presidente del Consiglio al termine del seminario che si è svolto a Villa Madama con una delegazione del governo francese guidata dal primo ministro Jean Pierre Raffarin ed a cui hanno partecipato quattro ministri per Paese oltre a diplomatici, industriali ed uomini d'affari.

A sentire Berlusconi, che si è esibito sotto le volte di una tensostruttura messa su per l'occasione dall'architetto di corte Mario Catalano, sulle modifiche al patto di stabilità, innanzitutto, e poi sulla questione Enel-Edf, sul possibile matrimonio Alitalia-Air France, sulla ferrovia Lione-Torino, sulle intese industriali tra i due Paesi per non parlare dell'apertura alle banche e della collaborazione sul nucleare, i giochi sarebbero già fatti. L'accordo sarebbe massimo, totale. Inequivocabile.

Una clamorosa smentita a quel «paravento alla realtà» che troppo spesso ha descritto come «freddo» il rapporto tra Francia e Italia, specialmente da quando al governo c'è lui. Mentre invece «non c'è nessun Paese vicino all'Italia come la Francia e non c'è Paese che la Francia senta vicino come l'Italia». Tant'è che con il presidente Chirac, al contrario di quanto si scrive, «anche nel privato c'è una

simpatia cordialissima».

Raffarin l'ha gratificato di un «cher Silvio», ha ringraziato perché la lingua ufficiale del vertice è stato il francese nonostante si tenesse a Roma, l'ha corretto alla terza volta in cui si è sentito chiamare «presidente» perché «sono primo ministro» ed ha preso le distanze davanti allo smaccato ottimismo del premier italiano sugli accordi dati per fatti, non mancando di rimarcare il legame privilegiato della Francia verso la Germania. Un colpo basso per Berlusconi che aveva appena finito di concionare contro i direttori «che non devono esistere». Specialmente quando lo escludono.

«Quando annunciò che c'era la necessità di una revisione del patto di stabilità fui fatto centro di polemiche», ha ricordato Berlusconi. Ma poi ha insistito sulla necessità che «il patto che finora ha garantito la stabilità ora deve garantire anche la crescita». Perché questo avvenga il premier propone un «patto più elastico», sostenendo la sua ricetta di tener conto diversamente «tra le spese per la ricerca, quelle per la difesa e quelle per le infrastrutture» anche se nessuno, sia

Per Edison-Edf niente di fatto: si discuterà nei prossimi 30 giorni Orientamento comune sul Patto di stabilità



Il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi con il primo ministro francese Jean Pierre Raffarin. Foto di Alberto Pizzoli/Reuters

chiaro, «vuole fare crescita in deficit spending», cioè aumentando il debito. Ed a proposito del debito, il vero handicap dell'Italia, Berlusconi ci ha tenuto a sottolineare di ritenere inutili «imposizioni drastiche da eseguire con gradualità». Invece «è importante che i Paesi con un alto debito pubblico garantiscano una volontà di diminuzione. Il timore dell'Europa verso i Paesi ad alto debito era per gli effetti sull'inflazione e sull'euro. Ma oggi l'inflazione è bassa e l'euro è forte». Quindi i timori non hanno nessuna ragione di esistere.

Il primo ministro francese non ha negato la strategia comune. Cioè la volontà di adeguare il patto alle mutate condizioni dell'Europa rispetto a quando fu sottoscritto. E questa non è una novità e trova ormai tutti i Paesi d'accordo, anche se con le dovute differenze. I nodi al pettine verranno, però, quando le diverse condizioni economiche, a cominciare dal debito, verranno valutate per trovare una soluzione comune. Lì, con molta probabilità le strade si divideranno. Per ora, nonostante l'ottimismo di Berlusconi che auspica l'accordo sulle mo-

I titoli della compagnia di bandiera sospesi al rialzo. Gelo a Parigi: non ci sono trattative

difiche nel vertice europeo di fine marzo a Bruxelles, di strada da fare ce n'è ancora molta. Ed anche se c'è «una posizione comune» resta il fatto che «non c'è nulla di deciso» come ci ha tenuto a precisare Raffarin.

Sul tavolo c'era anche il problema dei vincoli alla partecipazione di Edf nel capitale Edison e la barriera finora imposta all'Enel sui possibili investimenti nel nucleare francese. «Un tema caldo» l'ha definito Berlusconi annunciando l'accordo raggiunto con i francesi per «trovare la soluzione entro un mese perché è interesse di entrambi i governi di avere un partecipazione sui due mercati e trovare una soluzione concordata».

Se ne parlerà, dunque, tra trenta giorni. Senza escludere di poter cominciare a discutere anche di collaborazione per il nucleare. Dopo l'uscita a favore dei giorni scorsi il premier ha cercato toni più soft. Ha parlato di «una riflessione» sull'utilizzo del nucleare per la produzione di energia, una riflessione da fare «con calma» anche s'egli ospiti francesi non hanno mancato di sottolineare la loro disponibilità a mettere al servizio dell'Italia la propria esperienza nella costruzione di centrali nucleari. Cosa che Berlusconi ha mostrato di non disdegnare.

Ancora da venire, infine, è qualunque concreta ipotesi di matrimonio tra le compagnie di bandiera dei due Paesi. Anche se l'effetto annuncio, fatto inopinatamente dal premier a Borsa aperta, ha provocato clamoroso balzo in avanti delle azioni Alitalia.

Parigi conduce la partita dei grandi affari

Su tutte le questioni di reciproco interesse il governo italiano si mostra privo di una qualsiasi strategia industriale

Bianca Di Giovanni

ROMA Tre partite in cui l'Italia rischia pericolosamente di subire lo scacco matto dalla Francia. Alitalia-Air France, Edf in Edison e linea ferroviaria Torino-Lione: in tutti questi casi è Parigi ad avere le pedine in mano. Un po' per motivi strutturali (il declino del Paese non è una favola), un po' per l'assoluta mancanza di relazioni industriali internazionali del governo Berlusconi.

A cominciare da quell'alleanza Alitalia-Air France su cui ieri il premier è entrato «a gamba tesa», provocando l'ennesimo (sic) terremoto in Borsa partito da membri dello stesso governo. Con Air France si punterà «all'integrazione», per creare «un'unica grande compagnia italo-francese». Sono bastate queste parole per far schizzare il titolo a +11%. Per tutto il resto della giornata i piani alti delle due aziende hanno tentato di frenare, ridimensionare, gettare acqua sul fuoco. Il fatto è che nelle condizioni in cui si ritrova Alitalia quel «matrimonio» potrebbe somigliare molto ad una annessione. La compagnia italiana ha appena iniziato un faticoso percorso di risanamento, reso possibile grazie ad un prestito-ponte di 400 milioni di euro erogato dalle banche dietro garanzie del Tesoro. La crisi finanziaria già un anno fa aveva fatto perdere il «treno» francese agli italiani, superati in corsa dagli olandesi della Klm. Oggi

Bruxelles ha aperto un'indagine sull'operazione prestito-ponte, ipotizzando un aiuto di Stato. Uno stop che potrebbe far ritardare l'inizio della privatizzazione, in cui lo Stato punta a scendere dall'attuale 62% ad una quota non inferiore al 30%. Insomma, il percorso di risanamento è stretto e complesso, tanto che Giancarlo Cimoli ieri ha raffreddato i facili entusiasmi del premier. «Una volta che l'azienda avrà

una situazione più positiva dal punto di vista dei conti - ha detto - varrà di più e porterà avanti l'alleanza con Klm e Air France». Più secco il commento della compagnia francese: «Attualmente non stiamo parlando di possibili progetti di integrazione».

Più complicata la partita della Edf, il colosso energetico transalpino che nel 2001 «sbarcò» in Italia con una quota di Italennergia, pri-

mo azionista di Edison, il secondo player elettrico del nostro paese dopo l'Enel. Quattro anni fa il gigante francese fu «stoppato» da un decreto del governo Amato, che sterilizza il diritto di voto in consiglio nel caso di un azionista pubblico e straniero che non offra condizioni di reciprocità. Insomma, se i francesi vogliono fare affari in Italia, devono poter concedere agli italiani di sbarcare oltralpe. A quattro anni di

distanza la situazione è assai mutata. Travolta dalla crisi dell'auto, la Fiat (grande azionista di Italennergia) ha via via ceduto i suoi «pacchetti» alle banche, che hanno accettato di acquistare solo per via di diritti «put» con Edf che scadono proprio tra qualche settimana. In altre parole, oggi Edf sarebbe obbligata a comprare tutta la Edison, complice anche il fatto che una volta esercitati i put la Consob obbligherebbe i fran-

cesi a lanciare un'Op sul 100% del capitale. Una partita da 12-14 miliardi per i transalpini, che vogliono si comandare, ma non a un prezzo così salato. E il premier cosa fa? Promette che si troverà un partner industriale da affiancare ai francesi. Ma chi accetterà di spendere fior di miliardi per farsi comandare poi dall'Edf? O, in alternativa, chi in Italia ha più soldi dell'Edf da poter scendere in campo conquistando il controllo? Non si sa. L'unica cosa certa è che una cordata debole sarebbe solo un favore alla Francia. A meno che non busi alla porta un altro straniero: la spagnola Endesa, terzo player sul mercato energetico italiano. In questo caso la partita si giocherebbe tutta fuori da Roma. Nel frattempo il premier promette anche di «scongeler» quel limite del 2% in cambio di un posticino per l'Enel nel grande business nucleare. Anche qui: rapporto tutto sbilanciato per Parigi, che gode di un'esperienza irraggiungibile nel breve periodo per gli italiani.

Infine c'è la linea ferroviaria Torino-Lione, che gli industriali chiedono a gran voce, purtroppo inascoltati. «Finora Pietro Lunardi ha fatto solo chiacchiere - spiega Franco Raffaldini, ds - Siamo ancora al progetto preliminare. Il costo previsto è di 2,2 miliardi di euro e gli stanziamenti allo stato sono pari a zero. In queste condizioni è chiaro che la Francia gioca la sua parte forte, arrivando a dire che di quella linea Parigi e Berlino possono anche fare a meno».

listini in euro e in dollari

Apple, il prezzo non è giusto

MILANO Doveva essere una mossa vincente, destinata a sbaragliare la concorrenza in un mercato difficilissimo come quello dei computer. Invece, il lancio del «Mac Mini», l'ultimo nato della famiglia Apple computer, rischia di trasformarsi, almeno in Europa, in un clamoroso autogol. Steve Jobs, lo storico patron della società informatica, è infatti bersagliato dalle proteste per la decisione di vendere nel Vecchio Continente il Mac mini a 499 euro, contro un prezzo di soli 499 dollari negli Stati Uniti.

Come detto, gli utenti europei non l'hanno presa affatto bene. Una petizione che si può sottoscrivere online chiede che la conversione euro/dollaro sia ri-

spettata, e che il Mac mini costi in Europa circa 380 euro (più Iva). Il documento ha già raccolto 11 mila adesioni. I sottoscrittori sono tedeschi, francesi, greci, spagnoli, portoghesi e, ovviamente, italiani. Va detto che non tutti i cittadini dell'area euro sono colpiti nella stessa misura: in Italia un Mac mini, tolta l'Iva, costa 415 euro, con un aggravio di circa 30 euro rispetto al prezzo statunitense. Più sfortunati tedeschi e spagnoli, i quali spendono oltre 420 euro, 40 euro più del dovuto.

Nonostante il clamore suscitato dalla protesta, Apple non sembra però avere intenzione di fare dietro-

front facendosi forte del prezzo, che resta comunque competitivo, del suo nuovo computer. C'è poi da considerare il fattore simbolico, vale a dire un costo giusto al di sotto di «quota 500» destinato a non cambiare anche se il rapporto euro/dollaro dovesse variare.

In pratica, Apple manterrebbe questo prezzo anche se, per qualche inversione di marcia dei mercati internazionali, il prezzo europeo diventasse più vantaggioso di quello statunitense. Ieri, rispetto a quando la petizione è stata lanciata, il gap tra prezzo statunitense e prezzo europeo risultava ridotto di quasi 5 euro.