

ECONOMIA & LAVORO

L'Uva

Il caldo estivo fa bene all'uva, ma se è troppo no. In Salento, nei giorni dal 21 al 24 luglio, ha superato il livello limite, con punte di 46° e perdita del 50-60% del raccolto. I viticoltori hanno chiesto la dichiarazione di calamità naturale al ministro De Carlo, che pare favorevole.



USA E MESSICO ACCUSANO: SUSSIDI ILLEGALI IN CINA

L'Organizzazione mondiale del commercio ha istituito un panel (gruppo di esperti) per giudicare le accuse di Stati Uniti e Messico contro la Cina per presunti sussidi illegali all'industria. Il panel dovrà stabilire se, come affermano Usa e Messico, le misure che accordano alle imprese in Cina dei rimborsi, riduzioni o esenzioni da tasse violano le regole Wto. Il panel ha circa sei mesi per presentare un rapporto.

STANDARD & POOR'S MIGLIORA IL RATING DEL GRUPPO UNIPOL

Standard & Poor's ha abbassato il rating di controparte a lungo termine a Unipol Gruppo Finanziario, portandolo a bbb da a- con outlook stabile, mentre prima era negativo. La decisione è legata alla trasformazione della società da operativa a pura holding, motivo per cui le è stato tolto il rating di solidità assicurativa. Confermati i rating a lungo alle società operative del gruppo: a- sia a Unipol Assicurazioni sia ad Aurora Assicurazioni,

Alitalia: un anno per riprendere il volo

Né Air France, né Lufthansa, nessun compratore per ora: l'obiettivo è raddrizzare il bilancio

di Roberto Rossi / Roma

ALONE Non Air France, né Lufthansa, almeno non subito. Toto e la sua Air One, viste le dimensioni, neanche a parlarne, nonostante abbia espresso anche ieri la sua volontà ad acquistare il vettore.

Ora niente compratori. Il piano Alitalia presentato dal presiden-

te Maurizio Prato è pensato per camminare con le proprie gambe «almeno fino alla prossima estate». Quando, come ci spiega una fonte qualificata, si potranno tirare le somme. Prima c'è da rimettersi in sesto. Non sarà semplice. Il gruppo ha una liquidità sempre più ridotta (592 milioni contro gli oltre 600 di qualche mese fa) e un indebitamento crescente (che a luglio ha toccato 1,05 miliardi). Quello proposto da Prato è allora un «piano di allungamento della vita» con la prospettiva di tornare

a respirare l'estate prossima, e «con l'augurio che la politica non ci metta lo zampino». Forse la variabile più difficile da calcolare. Le pressioni sulla società sono molte. Non ultime la presa di posizione delle amministrazioni lombarde su Malpensa. Il piano di Prato prevede una riduzione di voli e di personale. Il governatore Roberto Formigoni ha parlato di un «attacco all'Italia». Ma tagliare Mal-

«Un piano di allungamento della vita» presentarsi più forti all'appuntamento



Aerei dell'Alitalia all'aeroporto milanese di Malpensa. Foto Ansa

pensa, come ci dice ancora la fonte qualificata, «era inevitabile. Malpensa non ha mai funzionato. La scelta di Fiumicino è il frutto della storia di questi anni». Nata e gestita male. «I politici che oggi rombano - spiega ancora la fonte - non hanno fatto un tubo». «C'erano tutta una serie di supporti - come i collegamenti veloci con

le province limitrofe, nuove infrastrutture, metropolitane, treni - che dovevano spingere Malpensa a diventare l'aeroporto di tutto il Nord Italia. Non si sono mai visti». Neanche il rapporto con Milano è stato proprio idilliaco. «L'aeroporto doveva vivere il più possibile per la città. Cosa che non è stat mai fatta». Un esempio? Il co-

sto del taxi, «passato nel giro di qualche mese da 150mila lire a 150 euro».

«Fino a questo momento Malpensa si è sorretta su politiche al ribasso. L'unico modo per far transitare i passeggeri presi da Alitalia era quello di fare prezzi concorrenziali» rispetto a quelli che facevano Lufthansa via Francoforte e Air France via Parigi. «In sostanza si è sempre preso il traffico più povero dalle destinazioni europee e intercontinentali per potere riempire i voli».

Se Malpensa non è mai esistita per Alitalia neanche le altre compagnie faranno a pugni per andarci. «Se gli amministratori di Milano dice ancora la fonte - sostengono che c'è una fila di compagnie aeree pronte a prendere il posto di Alitalia non capisco dov'è il problema. Visto tra l'altro che la capacità dell'aeroporto nell'ora di punta è già saturata. Se Alitalia esce è tutto di guadagnato».

Per questo suonano un po' tardive le parole di Walter Veltroni che ieri, forse per smorzare polemiche strumentali, ha prospettato l'ingresso di «un advisor, di Milano, con il compito di valutare quale sia la struttura industriale miglio-

re, se Malpensa o Fiumicino». La scelta andava fatta anni prima. Il piano ha preso atto di una realtà. Fatta anche di tagli, 1000 in tutto il perimetro. Una «preoccupazione» in più per il ministro del Lavoro Cesare Damiano. Tra l'altro la scure si abatterà anche sui piloti, finora sempre risparmiati, che hanno fatto sapere di non voler accettare altri sacrifici. Ma se si supererà indenne l'inverno di «razionalizzazioni, messa a punto del sistema operativo, di marketing», perché i voli della prossima estate abbiamo il successo immediato, si potrà pensare anche a un compratore. Air France è «lo sbocco naturale» aggiunge ancora la fonte. Ma il suo ingresso dovrà avvenire su altre basi. Per entrare oggi Air France avrebbe dovuto fare un'operazione di drastico taglio. «Data 100 l'Alitalia di oggi loro ne avrebbero salvato 40» assicurandosi solo il miglior apporto sul l'hub di Parigi dal mercato italiano e la sopravvivenza di qualche volo intercontinentale da Roma e da Milano. «Il problema è che prendere un vettore a 100 e ridurlo a 40 comporta delle capacità notevoli. All'estero del sistema Italia ne hanno una gran paura».

REAZIONI I sindacati sospendono il giudizio

/ Milano

ATTESA Il piano industriale Alitalia non riscuote grande successo tra i sindacati. Ma in attesa dell'incontro di lunedì prossimo con il presidente Prato e del consiglio

di amministrazione del 7 settembre, che approverà il vero e proprio piano industriale corredato di cifre e dati, ogni giudizio è stato sospeso.

«È un piano di sopravvivenza - commenta Mauro Rossi della Filt Cgil - e non poteva essere accolto con gioia vista la situazione. Ma è inutile dare giudizi prima di avere dei dati. Certo è che se il ridimensionamento della attività è temporaneo il sindacato è disposto a fare la sua parte, ma se fosse definitivo non sarebbe accettabile».

Esprime cautela anche Marco Veneziani della Uil: «Sono un po' deluso perché non ci aspettavamo parlare di esuberi o un aumento dell'orario di impiego dei piloti e degli assistenti di volo. Ma il punto fondamentale è quello di trovare un grande acquirente, altrimenti non c'è salvezza». Sugli stessi toni anche la Filt-Cisl: «È stato l'incontro informativo - dice Claudio Genovesi - per presentare un piano di sopravvivenza, e con l'occasione si sono spazzate via una serie di ipocrisie che in questi anni hanno prodotto solo guasti». Anche Massimo Notaro dell'Unione piloti sembra apprezzare l'operazione di chiarezza del nuovo vertice: «Abbiamo visto cose che non gradiamo, ma le linee guida sono la verità che qualcuno non ci ha mai raccontato per sei anni». L'unica organizzazione sindacale a mettersi chiaramente di traverso è l'Anpac, che non esclude di ricorrere allo sciopero.

L'INTERVISTA FILIPPO PENATI Il presidente della Provincia di Milano smorza le polemiche e rilancia: «Nuova stagione di opportunità»

«Aeroporti al Nord: riorganizziamo il sistema»

di Luigina Venturelli / Milano

Di fronte al nuovo piano industriale di Alitalia, che prevede un drastico ridimensionamento dell'aeroporto di Malpensa, il presidente della provincia di Milano non può che dichiararsi «dispiaciuto». Ma rispetto a quella dei suoi colleghi istituzionali, la reazione di Filippo Penati si distingue per lo sforzo di guardare oltre il breve periodo di «un piano industriale provvisorio». Nessuna levata di scudi alla Formigoni-Moratti. Piuttosto, molte idee concrete per assicurare allo scalo varesino «il ruolo di hub intercontinentale che gli compete».



Presidente Penati, sono stati confermati i timori sul futuro di Malpensa.

«Purtroppo la crisi della compagnia ha reso necessario intervenire sulle perdite, penalizzando il ruolo del più importante aeroporto del Nord. Ma ci troviamo di fronte ad un piano di transizione, per ammissione del Cda».

Quindi la partita su Malpensa è ancora tutta da giocare?

«Ora i destini di Malpensa e Alitalia sembrano allontanarsi, ma sono certo che per l'hub lombardo si sta per aprire una nuova stagione di opportunità. Il vero piano industriale, quello che nascerà con la privatizzazione, non potrà ignorare le grandi potenzialità

del mercato del nord Italia, dove già si stacca il 70% dei biglietti aerei nazionali. E quindi dovrà puntare sul potenziamento di Malpensa».

A dispetto di Fiumicino?

«Il destino del nostro sistema aeroportuale non si esaurisce nello scontro Malpensa-Fiumicino. Visti i danni creati ad Alitalia da una lunga politica clientelare rivolta a Roma, non dobbiamo commettere l'errore di pretenere una simile per Milano. Serve invece procedere alla riorganizzazione del sistema aeroportuale del nord Italia, che conta uno scalo ogni 50 km».

In che modo?

«Molti aeroporti costituiscono in realtà delle porte d'ingresso ad hub stranieri come Francoforte, Amsterdam, Londra e Parigi. Il sistema va riorganiz-

zato per non sottrarre biglietti a Malpensa ed ogni aeroporto deve trovare una sua specificità: Orio al Serio si è sviluppato sui voli low-cost, Linate dovrebbe diventare un city airport, anche ricorrendo a misure drastiche come quella di far imbarcare solo passeggeri con bagaglio a mano».

Un taglio alle comodità?

«Non serve bearsi dell'aeroporto in ogni campanile. Ma per cambiare davvero il sistema è necessario investire su tutto il sistema delle infrastrutture, da quelle viarie a quelle ferroviarie. Oggi da Bologna è più comodo imbarcarsi per Londra e gli Stati Uniti piuttosto che raggiungere Malpensa. Su questo devono impegnarsi gli enti territoriali del Nord».

Quale dovrebbe essere, invece, il

ruolo del governo?

«Dovrebbe rivedere il sistema di assegnazione degli slot, che attualmente proteggono la compagnia di bandiera: se Alitalia cancella un volo per New Delhi, ad esempio, può tenere occupato lo slot con due voli per Cagliari invece che cederlo ad un altro vettore. In presenza di una compagnia di bandiera debole, sono i territori ad essere penalizzati».

Insomma, se non sarà Alitalia, sarà un'altra compagnia a sviluppare Malpensa.

«È questo lo scambio da proporre al governo: la disponibilità a rivedere il sistema aeroportuale del Nord in cambio della garanzia di hub intercontinentale per Malpensa. Con Alitalia o con altre compagnie».

Luca di Montezemolo sessantenne Niente regali, soldi all'Umberto I

Non fiori, ma opere di bene. Luca Cordero di Montezemolo, presidente di Confindustria, presidente della Fiat, presidente della Ferrari, presidente eccetera eccetera, stipendio inimmaginabile, ha festeggiato ieri i suoi sessant'anni, essendo nato il 31 agosto 1947 a Bologna. Ha festeggiato con pochi amici nella sua villa di Anacapri. In una intervista, naturalmente a Repubblica, ha ammesso che il traguardo raggiunto ha rappresentato per lui un vero choc. Una volta considerava questa età da «vecchi bacucchi». Non vale per lui, che può continuare a sventolare la chioma fluttuante, il bell'aspetto, l'eleganza innata. Del resto «ha avuto la fortuna

nella vita di non aver nessun bisogno materiale». Lo ha ammesso lui stesso. Non andrà in pensione, gli manca ancora qualche annetto di contributi, per quanto si lasci alle spalle turni logoranti, anzi usuranti: ai box della Ferrari o dal pulpito di viale dell'Astronomia. Simpaticamente, libero appunto dal bisogno materiale, ha invitato gli amici a evitare i regali e a versare invece generosamente contributi nella casse dell'ospedale romano Umberto I per l'ampliamento del reparto pediatria (dove fu ricoverata una volta una delle sue figliole). I bambini e i medici ringraziano. Auguri a Montezemolo. E ai coetanei di Mirafiori e dintorni.



Luca di Montezemolo. Foto Ap

Workshop Ambrosetti di Cernobbio Si discuterà anche di trasporti

Crisi dei mercati, Medio Oriente, sistema del trasporto aereo nel Nord Italia, futuro di energia e assicurazioni in Europa. Sono i temi sul tavolo della trentatreesima edizione del workshop Ambrosetti che si terrà a Villa d'Este di Cernobbio tra venerdì 7 e domenica 9 settembre. Previsti relatori di primo piano da tutto il mondo. La scansione dei lavori, per tradizione, riguarderà, il primo giorno, il quadro globale, con un capitolo specifico sul quadro economico: il tema della crisi dei mercati si impone e sul lago di Como tornerà uno dei protagonisti della travagliata vicenda finanziaria mondiale delle ultime settimane, il presidente della

Bce, Jean Claude Trichet. E ci sarà anche Rodrigo Rato, direttore dell'Fmi. Come accade da anni, sarà anche rivolta una particolare attenzione al medio oriente. Parleranno il presidente dello stato di Israele, Shimon Peres, presenza consueta a Cernobbio, Amre Moussa (Lega araba) e il primo ministro egiziano, Ahmed Nazif. Il sabato si discute di Europa con l'intervento in apertura del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano. Nella giornata conclusiva il focus è sull'Italia e si discuterà sul sistema del trasporto aereo nel Nord Italia come fattore di competitività per il paese. Attesi gli interventi dei ministri Padoa Schioppa (economia), Berlusconi (trasporti) e D'Amato (trasporti).

Kashagan, i kazaki lanciano all'Eni un messaggio poco «amichevole»

Si complicano le cose per l'Eni in Kazakistan. Infatti, mentre sono in corso trattative tecniche per risolvere l'impasse, il governo kazako ha detto che si aspetta una «compensazione» per presunti danni dovuti agli «ingenti sovraccosti» riguardo al progetto del giacimento a Kashagan che vede appunto l'Eni come capofila. Il messaggio, partito da una fonte ufficiale governativa, è stato lanciato dalle colonne del Wall Street Journal, che ha riportato anche un'intervista al viceministro delle Finanze, Daulet Ergozhin, secondo cui la autorità del Kazakistan stanno cercando più che una semplice compensazione finanziaria da Eni e

dai suoi partner: Ergozhin riferisce che le autorità vogliono cambiamenti nella struttura dell'accordo che potrebbero assicurare una facile implementazione in futuro. Come si ricorderà, la crisi di Kashagan è scoppiata all'inizio di agosto, con una «lettera amichevole» dei kazaki che chiedeva di rivedere l'accordo firmato anni fa per lo sfruttamento di Kashagan. Poi, prima ancora che si avviassero le trattative, il governo di Astana ha intimato all'Eni la sospensione dei lavori per tre mesi. Ora il messaggio di Ergozhin sembra precludere a un ulteriore irrigidimento delle posizioni kazake.