

Crollo

Un agosto da dimenticare per la Ford, che negli Stati Uniti ha visto crollare le vendite del 14% rispetto allo stesso mese del 2006: da 255.112 auto ad appena 218.332. Ma la direzione aziendale del colosso di Detroit conta di rifarsi negli ultimi tre mesi dell'anno piazzando 640mila vetture (+6%)



BPM, IL COMITATO ESECUTIVO DISCUTE DI PARTNERS E FONDI

Si è tenuto ieri il comitato esecutivo della Bpm. Il presidente Roberto Mazzotta e il vicepresidente Marco Vitale, al termine, non hanno rilasciato dichiarazioni sul tema della riunione e sulle ipotesi di aggregazione per la banca. Dopo lo stop al progetto di integrazione con la Bper si era parlato di Unipol o di Unicredit come possibili partner. Mazzotta ha informato inoltre il comitato sulla lettera ricevuta dai fondi azionisti Amber, Fidelity e Dkr.

FMI: STRAUSS-KHAN HA L'OK DI INGHILTERRA E ARGENTINA

Dominique Strauss-Kahn, candidato dell'Unione Europea alla presidenza del Fondo Monetario, ha ottenuto l'appoggio ufficiale di Londra e anche quello ufficioso dell'Argentina dopo incontri a Buenos Aires con il presidente Nestor Kirchner. Nelle prossime settimane Strauss-Kahn, per promuovere la sua candidatura, visiterà una decina di altri «grandi Paesi», tra i quali Cina, India, Giappone, Corea, Egitto ed Arabia Saudita.

Parte la gara per sostituire Alitalia a Malpensa

Ryanair, Blue Panorama e Air One si candidano. Ma c'è chi teme che siano a caccia di contributi

di Roberto Rossi / Roma

ILLUSIONE In ordine di apparizione: Ryanair, Blue Panorama e per ultima AirOne. È partita la corsa per sostituire Alitalia a Malpensa, dopo che la compagnia di bandiera ha annunciato il taglio di 150 voli giornalieri corrispondenti a 17 rotte intercontinentali. Il cammino è

arduo e duro. Nessuno dei pretendenti ha le potenzialità per riportare a galla lo scalo di Varese. Delle tre la più accreditata sembra essere Air One. Alla quale ieri il presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, ha bussato. L'obiettivo è verificare la fattibilità di un'alternativa alla compagnia di bandiera. Per l'operazione Formigoni conta sui rapporti eccellenti con l'amministratore delegato di Intesa Sanpaolo, Corrado Passera. La banca milanese ha accompagnato AirOne nel tentativo, fallito, di acquistare proprio Alitalia.

Ryanair ha invitato, invece, la Sea (la società che gestisce gli aeroporti milanesi) «a venire a Dublino per trattare la nostra presenza a Malpensa». Secondo quanto riferito da Alessia Viviani, direttore marketing per l'Italia della compagnia irlandese, Ryanair, che in Italia ha il secondo mercato, in questi giorni di sciopero bianco dei piloti di Alitalia Express, ha «soddisfatto la richiesta di passeggeri Alitalia rimasti a terra». Che però sono dovuti trasbordare a Orio al Serio, dove Ryanair ha festeggiato 11 milioni di passeggeri trasportati. Blue Panorama, infine, si è fatta avanti con il suo presidente, Franco Pecci. «La nostra intenzione - ha detto Pecci - dialogare con le istituzioni lombarde per portare avanti questo progetto. Blue Panorama Airlines ha posizionato d'altronde il 70% della propria flotta su Malpensa ed ha trasportato nell'ultimo anno un

milione e mezzo di passeggeri sul proprio network». Andando a vedere bene, però, nessuna delle tre ha le capacità di sostituire Alitalia. Anzi. «AirOne - ci spiega una fonte accreditata - ha doppiato tutto il network Alitalia. Però non ha mai tentato di copiare Malpensa. L'ha sempre evitata e ci sarà una ragione. L'operazione di Blu Panorama è la stessa tentata quando Walter Veltroni lanciò l'idea della compagnia di Roma. Infine, Ryanair non fa voli intercontinentali e non si capisce, quindi, cosa possa fare su Mal-

La Commissione di vigilanza chiede informazioni sullo «sciopero bianco» che decima i voli

pensa se non qualche collegamento internazionale».

Il filo conduttore è allora un altro. «Credo - continua la fonte - che sia quello di farsi avanti e vedere se si riesce a prendere un po' di quattrini da parte della Sea. Sono tutti e tre a caccia di contributi». In questo caso il modello di Ryanair ha fatto

scuola. «Cercheranno di acchiapparsi più rotte possibili tutte iper sovvenzionate. Che garantiscono risultati a priori visto che il rischio lo corre l'aeroporto».

Nonostante gli sforzi di Formigoni e le offerte d'aiuto, quindi, Malpensa è destinata a ridimensionarsi. «Per ora sì. Poi potrà

tornare a crescere ma in modo diverso. Malpensa dovrà essere complementare a Linate e non sarà mai quella che è stata con l'Alitalia». Una realtà dura da accettare soprattutto per molti lavoratori Alitalia. Che per giorni hanno paralizzato i voli dallo scalo lombardo. Un'agitazione sulla qua-

le la Commissione di garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali ha chiesto «urgenti e dettagliate informazioni» all'Alitalia. «La decisione sul punto - si legge nel comunicato - verrà adottata dalla Commissione nella seduta già convocata per il prossimo giovedì». Nei prossimi giorni sarà pronta

anche l'indagine dell'Enac, Ente per l'aviazione civile, sugli inconvenienti tecnici alla base delle numerose cancellazioni di voli Alitalia Express. Originariamente la consegna dell'indagine al ministero dei Trasporti era prevista per ieri ma l'ente ha chiesto altro tempo per «ulteriori approfondimenti».



Michael O'Leary, proprietario di Ryanair

SPECULAZIONE AEREA

I «piccoli» sognano Eurofly vola in Borsa

/ Milano

Ha strappato in Borsa come non si vedeva da tempo. Il congelamento delle attività Alitalia a Malpensa, prospettato ieri dai vertici della società ai sindacati, ha portato buoni frutti a Eurofly, alla compagnia charter (o leisure) della Meridiana. Le azioni del vettore, nato da una costola dell'Alitalia qualche anno fa, hanno preso il volo (+26%) sul ritorno di ipotesi di polo aereo del nord. Ad accendere la speculazione sono state le indiscrezioni di stampa che hanno indicato Eurofly tra gli interessati alle tratte di lungo raggio (Cina e India) che Alitalia abbandonerà a Malpensa. Secondo quanto hanno riferito fonti vicine alla società, «l'intenzione di allargare le rotte in Asia è sempre stata menzionata nel piano industriale della compagnia». E, in effetti, che le rotte di lungo raggio siano al centro degli interessi di Eurofly, lo si evince anche dalla relazione trimestrale. Eurofly, si legge, è orientata a

Indiscrezioni di un interesse della piccola compagnia per le rotte orientali della società di bandiera

«implementare l'accordo commerciale e di code sharing con Livingston Aviation Group» sulle destinazioni «leisure» di lungo raggio, avviare «le nuove rotte di lungo raggio su Delhi e Mauritius» e incrementare «nottevolmente le frequenze per Maldiva e Kenya/Zanzibar». Che da queste premesse si parta per costruire una compagnia del nord, comunque ce ne vuole. Anche perché per farlo ci vogliono mezzi e soldi. Ad oggi la compagnia ha solo tredici aeroplani (8 di medio raggio e 5 di lungo raggio). Ma non è la mancanza di aeroplani che non convince. È soprattutto quella di soldi. Eurofly è nel mezzo di una faticosa e impegnativa ristrutturazione ad opera del nuovo amministratore delegato Gianni Rossi. I bilanci parlano di una perdita di oltre sette milioni nel solo primo trimestre del 2007 e di tagli al personale scongiurati solo grazie ad accordi di solidarietà. La situazione è talmente negativa che Meridiana andrà presto a una ricapitalizzazione. Che dovrebbe dare nuovo ossigeno a una compagnia che negli ultimi mesi si è per lo più distinta per avere lasciato a terra, nella settimana di Pasqua, 400 passeggeri alle Maldive e, qualche settimana più tardi, 281 persone di ritorno da un soggiorno a Malindi, in Kenya.

ro.ro.

PREVISIONI INDUSTRIALI

Entro il 2011 alla Fiat l'11% delle auto low cost

Nel mercato globale dell'auto la guerra del futuro si combatterà a suon di «low cost». In questo scenario, il gruppo Fiat occuperà un posto di tutto rispetto conquistando, entro il 2011, una fetta dell'11% della produzione mondiale di auto del segmento. La stima è dell'Istituto di analisi PriceWaterhouse Coopers che assegna alle auto low cost nei prossimi anni una crescita di 3 milioni di unità. Tra i costruttori europei, il Lingotto sarebbe secondo solo a Renault la cui Logan entro il 2011 dovrebbe assorbire il 25% della produzione globale della casa francese e, insieme alla controllata Nissan, si affermerebbe, con una quota del 42%, come il principale produttore mondiale di low cost. Nel business dell'auto economica si lancerà anche Tata Motors: il partner indiano di Fiat, secondo l'Istituto di analisi, tra quattro anni dovrebbe coprire, così come il gruppo torinese, l'11% della produzione mondiale. La Tata, con la sua auto da 100 mila rupie (circa 2.500 euro) programmata entro il 2008, secondo PriceWaterhouseCoopers, potrebbe aspirare in India ad un mercato di circa 100 milioni di persone.

COMESSE MILITARI

Fimmeccanica in gara per i blindati inglesi

Fimmeccanica, alla guida di un gruppo di società che operano nel settore della difesa, parteciperà alla gara d'appalto per gli integratori di sistema nel quadro del programma per la realizzazione di veicoli militari Fres del Ministero della difesa britannico. I Fres sono una famiglia di veicoli blindati, avio-transportabili e integrati nella rete di comando e controllo, che rappresenta la spina dorsale di brigate leggere per il prossimo futuro e che sostituirà alcuni elementi dell'esistente flotta di veicoli blindati che si stanno avvicinando al termine della loro vita operativa. Fimmeccanica informa che per concorrere all'importante commessa è stato firmato un accordo di collaborazione tra la stessa Fimmeccanica, Mbda (25% Fimmeccanica, 37,5% BAe Systems e 37,5% Eads), General Dynamics Uk, BAe Systems, riunite in un team chiamato Fusion. Questo team, si legge nella nota, sosterrà il ministero della Difesa per conseguire coerenza operativa sia per i veicoli blindati da combattimento attualmente in dotazione all'esercito britannico, sia per altri mezzi militari nella fase iniziale di adozione del Fres.

Gaz de France-Suez, la fusione non piace a Bersani

«Lo spirito europeo prevede la riduzione della presenza statale». L'arrocco francese contro la scalata dell'Enel

di Laura Matteucci / Milano

La fusione fra Gaz de France e Suez «per l'Europa non mi pare la migliore notizia possibile». Il ministro per lo Sviluppo economico Pier Luigi Bersani boccia la fusione fra i due gruppi francesi appena formalizzata con il via libera del governo arrivato dopo mesi di stallo, fortemente voluta dal presidente Nicolas Sarkozy. Il motivo è evidente, e lo sottolinea lo stesso Bersani in una nota: «Nel caso Gdf-Suez abbiamo visto contrastare l'idea di Enel» che aveva annunciato la possibilità di lanciare un'OPA su Suez stessa, «ed oggi vediamo quella idea reinterpretata in una forma più accettabile in

chiave domestica e con un sostanziale rafforzamento del ruolo strategico dello Stato», aggiunge il ministro. Al contrario, prosegue Bersani, in Italia si è «sempre pensato che le imprese dei diversi paesi europei dovessero mescolare il sangue e fare crescere l'Europa e che questo avesse come condizione la riduzione progressiva della presenza pubblica nelle imprese da parte degli Stati nazionali». Il ministro sottolinea quindi che «il nostro sistema si sta muovendo così, con qualche visibile risultato, e intendiamo proseguire su questa strada». Amara la chiusa:

«Dobbiamo prendere atto che altrove si sviluppano intenzioni diverse».

Del resto, sono in molti in Europa a chiedersi se «la fusione Gdf-Suez rispetta le regole dell'Unione europea sulla libera concorrenza», domanda pubblicamente espressa per tutti da Evelyn Huytebroeck, ministro dell'energia della regione di Bruxelles capitale. Perché in Belgio, più che altrove, la nascita del gigante dell'energia suscita più di una preoccupazione. Lo spettro di un'OPA di Enel su Suez aveva iniziato ad agitarsi nel febbraio 2006, ma l'allora primo ministro francese Dominique de Villepin aveva immediatamente reagito invocando il «patriottismo economico». Insomma: tutti d'accordo su Europa e libero mercato, ma fuori dai confini di Francia.

Gdf Suez sarà il terzo gruppo mondiale nel settore delle multiutility, quarto in capitalizzazione di mercato tra i produttori di energia e gas, con 71 miliardi di euro (il primo è il colosso russo Gazprom). Nel frattempo, da Parigi Jean-François Cirelli, l'ad di Gdf che sarà il numero due del nuovo colosso dell'energia, ricorda che la privatizzazione di Gdf che comporterà la fusione con Suez «non significa la fine dei suoi obblighi di servizio pubblico». Opposizione e sindacati, intanto, contrari alla privatizza-

zione di Gdf, si preparano a dare nuovamente battaglia. Cirelli ha anche nuovamente assicurato che la fusione non comporterà alcun licenziamento. Il progetto, ha detto, prevede «garanzie» per l'occupazione e il mantenimento «nella sua integralità» dello statuto speciale dei dipendenti di Gdf. Statuto, ha precisato, che sarà anche applicato alle migliaia di dipendenti di Suez che lavorano nel gas o nell'elettricità. Secondo le modalità annunciate, lo Stato, con una quota del 35% del nuovo gruppo, sarà il primo azionista con a disposizione una minoranza di blocco. Gli azionisti di Suez, gruppo privato, ne deterranno il 55%.

Unilever taglia 12mila posti di lavoro in Europa

Unilever, il gruppo agroalimentare anglo-olandese, taglierà dai 10 ai 12mila posti di lavoro in Europa su un totale di circa 20 mila licenziamenti previsti nel mondo. «Nel continente si avranno da 10 a 12 mila tagli, ovvero circa un quarto degli impiegati europei della multinazionale» ha rivelato una fonte sindacale durante un incontro tra la direzione del gruppo e il comitato d'azienda europeo, che rappresenta gli impiegati. La multinazionale aveva annunciato all'inizio di agosto che avrebbe licenziato 20mila persone su scala globale nei prossimi quattro anni. «Da 20 a 25 fabbriche saranno ristrutturate, riorganizzate o addirittura chiuse», ha precisato la fonte. Non si sa, al momento, se e quante licenziamenti interesseranno l'Italia.

Il numero uno di Unilever, Patrick Cescau aveva annunciato un mese fa che «la maggioranza delle ristrutturazioni riguarda l'Europa». Il gruppo Unilever conta complessivamente 179mila dipendenti, 44mila dei quali in Europa. I centri di produzione attualmente in funzione sono 300, quelli candidati alla chiusura sono tra 50 e 60. In Italia l'Unilever conta circa 5mila dipendenti, suddivisi tra sette stabilimenti: Cagliari, Caivano (Napoli), Cisterna (Latina), Inveruno (Milano), Sanguinetto (Verona), Casalpusterlengo (Lodi) e Pozzilli (Isernia). Il gruppo si colloca tra le prime 20 realtà industriali italiane e al terzo posto fra le multinazionali estere per dimensioni e presenza sul territorio.