

Expo, la Spagna lancia la sfida a Milano

■ di Toni Fontana inviato a Saragozza

Gli spagnoli non lo dicono, ma l'obiettivo è chiaro: dimostrare di essere i primi della classe, i primi nel mondo. Forse ci riusciranno e la sfida con Milano è aperta. La Spagna moderna, ma alle prese con la crisi ed il rallentamento del miracolo economico, la Spagna di Zapatero, gioca le sue carte sull'Expo di Saragozza, la fiera internazionale, sorella minore di quella universale in programma a Milano tra sette anni. Anche questa Expo doveva svolgersi in Italia a Trieste, ma baruffe interne alla destra fecero fallire la candidatura a vantaggio degli spagnoli. Per i quali l'argomento è tuttavia tabù, l'Italia anzi ha ottenuto un posto d'onore dentro l'avveniristico villaggio che sta sorgendo in un'ansa del fiume Ebro, in Aragona. Sfida dunque, in più direzioni. Per prima cosa gli spagnoli vogliono dimostrare di essere un passo avanti agli altri europei in quanto a fantasia e modernità. Saragozza dista 300 chilometri da Madrid, da Barcellona e Bilbao. Dalla capitale ci si arriva a 300 all'ora sul treno Ave che raggiunge la stazione del capoluogo dell'Aragona in un'ora e mezza scarsa. Da qui, sotto le arcate ultramoderne della stazione, parte la «telecabina», una funivia con le cabine a forma di uovo che, volando sopra il fiume (2000 persone all'ora), porta fin nel cuore dell'Expo sotto la Torre dell'acqua, l'edificio più alto della mostra (76 metri, 2100 m2 di superficie). Poi ci si perde in un grande cantiere. In un angolo di un capannone ci sono le foto che mostrano la progressione dei lavori: nel marzo 2005 non c'era nulla, nel 2007 solo lo scheletro dei padiglioni, ora a pochi giorni dall'inaugurazione, manca solo



Uno dei padiglioni dell'Expo di Saragozza

La Fiera internazionale di Saragozza si aprirà il 14 giugno. Sono attesi tra gli 8 e i 12 milioni di visitatori

qualche pennellata e un po' di stucco. L'Expo è dedicata all'acqua, ha tre porte d'entrata, comprende padiglioni allestiti da 106 paesi, il più grande acquario d'Europa, 1000 m2 di piazze tematiche che sezionano «l'oro blu» in tutte le sue facce, dai rischi rappresentati da uragani e tsunami, alla sete, al rapporto tra città e corsi d'acqua. «Per realizzare i recinti so-

no stati investiti 700 milioni di euro - spiega il capo della comunicazione Antonio Silva - in città sono stati spesi oltre 1600 milioni. L'Expo metterà in moto un giro d'affari di 9 miliardi di euro, sono attesi, tra il 14 giugno ed il 14 settembre, tra gli 8 e i 12 milioni di visitatori». E veniamo all'Italia che affronta l'appuntamento spagnolo come

una prova generale di Milano Expo 2015. In effetti, nonostante le recenti polemiche tra Roma e Madrid, l'Italia ha ottenuto una piazza d'onore. «Il padiglione ha una forma ovale ed un'estensione di 1400 m2 su due piani con un'altezza di 8 metri - spiega Ugo Trojano, responsabile della comunicazione per lo stand italiano - è collocato all'apice dell'esposizione nel-

l'edificio chiamato Ebro visibile da tutti i settori, alla confluenza di due correnti di flusso dei visitatori». Ci si arriva anche percorrendo i 270 metri del ponte, a forma di fiore che si apre e si chiude, disegnato dall'architetto Zaha Hadid. Dai Musei capitolini arriverà a giorni, scortatissima, la Venere Esquilina, i visitatori verranno a contatto con allestimenti interatti-

vi che descrivono le grandi opere idriche dall'impero romano ai giorni nostri. Non mancano il ristorante e la boutique delle firme della moda. «Il tema dell'acqua - intervista l'ambasciatore Claudio Moreno, commissario governativo per Expo Saragozza 2008 - coinvolge un ampio gruppo di imprese e di imprenditori italiani specializzati nel settore impiantistico e dei grandi lavori infrastrutturali

che operano nei paesi in via di sviluppo e in paesi sviluppati colpiti da croniche carenze di acqua, come ad esempio i paesi del Golfo». Otto le regioni italiane rappresentate assieme a grandi gruppi e soggetti da Fincantieri e Enel, alla Marina Militare. «Il vero segreto - intervista l'architetto Italo Rota che ha curato il padiglione tematico dedicato all'acqua e alle città - è rappresentato dall'entusiasmo dei giovani che hanno preso parte alla realizzazione dell'Expo, dalla condivisione del progetto da parte della popolazione, dal fatto che la realizzazione delle opere è stata favorita da una burocrazia organizzata ed efficiente. Spero che a Milano succeda altrettanto, ma ho l'impressione che in Italia ci sia l'abitudine a fare ciascuno per se. E poi - prosegue Rota - dopo la fine dell'Expo rimarrà moltissimo, il territorio non verrà abbandonato, resterà una parte della città vivibile».

Cerchiamo di saperne di più da Antonio Silva che conferma: «Dopo la fine dell'Expo inizierà la fase delle riutilizzazioni. Abbiamo già venduto il 42% degli spazi, sarà realizzato un «parque empresarial» (centro direzionale) di 160mila m2, destinato a uffici, servizi, strutture per l'industria. Cercheremo di mantenere la struttura architettonica, prevedendo al tempo stesso la massima versatilità in quanto alla futura commercializzazione». Alla realizzazione dell'Expo hanno lavorato 30mila volontari, 3800 dei quali hanno frequentato corsi di formazione e sono stati integrati nella struttura della rassegna. Oltre 2000 esperti sono stati coinvolti nella definizione della «Carta dell'acqua» che sarà presentata il 5 e 6 giugno.

È la «sorella minore» della manifestazione del 2015. Con la capitale dell'Aragona era in lizza Trieste

La soluzione Spinetta: «Per risolvere la crisi Alitalia serve l'esorcista»

Il presidente di Air France-Klm parla dopo la rottura della trattativa. Guido Rossi: la compagnia doveva fallire tempo fa

■ di Marco Ventimiglia / Milano

BOTTA E RISPOSTA La crisi dell'Alitalia non conosce pausa, neppure per il lungo «ponte» appena concluso. Anzi, nel giorno della Festa della Repubblica c'è

stato chi ha addirittura evocato scenari soprannaturali riguardo la compagnia di bandiera. «Per Alitalia ci vuole l'esorcista: aveva ragione l'ex presidente Maurizio Prato, sembra proprio che non ci siano altre strade per salvare quella compagnia». A dichiararlo è stato il numero uno di Air France-Klm, Jean-Cyril Spinetta, a lungo protagonista di un tentativo di acquisizione della compagnia italiana. Prando del fallimento del progetto, Spinetta si è detto ancora molto dispiaciuto. E quanto al nuovo

tentativo di cessione avviato dal governo Berlusconi ha ribadito che Air France «ne resta fuori, «non c'è stato alcun contatto». Per il presidente della compagnia francese la fallita operazione di acquisizione era un progetto nel quale «ho sempre creduto molto. Ma ora lo scenario del settore è cambiato ed appare difficile riproporre un progetto di integrazione di Alitalia nel gruppo Air France-Klm. In questo momento dobbiamo dedicarci ai problemi interni, ed in particolare a far fronte

Il numero uno del gruppo francese: a Roma ho trovato una situazione molto complessa

agli effetti del prezzo dei carburanti». Spinetta ha parlato ieri a margine dell'assemblea annuale della lata dove le compagnie di tutto il mondo si stanno confrontando, appunto, sulla nuova crisi del settore innescata dai record del petrolio. Dell'esperienza vissuta a Roma, rispondendo ad una domanda sulla trattativa con i sindacati e sul difficile confronto con la politica, Spinetta ha dichiarato di non essere sorpreso per le difficoltà incontrate: «Sono di origini italiane e quella italiana è una realtà che conosco bene». Perché il progetto è fallito, colpa dei sindacati o della politica? «Non c'è stato un ostacolo in particolare - ha risposto - è stato tutto molto complesso». Le parole pronunciate dal numero uno di Air France-Klm non sono piaciute un granché molto all'esecutivo Berlusconi, come dimostra il caustico commento del ministro dei Trasporti e delle In-

frastrutture. «Si tratta di affermazioni che si commentano da sole - ha dichiarato Altero Matteoli - . Stiamo lavorando per risolvere un problema non possiamo commentare tutte le dichiarazioni sull'argomento, comprese quelle di Spinetta». Intanto, c'è da registrare la presa di posizione dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa. L'ex Sviluppo Italia «non acquisirà Alitalia» ha assicurato l'amministratore delegato Domenico Arcuri, intervenendo a un dibattito su «Mercato, welfare, solidarie-

Matteoli: parole che si commentano da sole. L'ad dell'ex Sviluppo Italia: non la rileveremo noi

tà», al Festival dell'Economia di Trento. Rispondendo ad una sollecitazione del presidente delle Ferrovie dello Stato, Innocenzo Cipolletta, Arcuri ha escluso che la compagnia di bandiera possa essere acquistata dall'Agenzia, «così come Fiat non fu rilevata da chi mi ha preceduto», ha sottolineato. Nella giornata di ieri c'è stata anche una presa di posizione da parte del segretario nazionale della Fit-Cisl, Claudio Genovesi: «La politica ha grosse responsabilità per la crisi dell'Alitalia, ma visto il momento estremamente difficile, sarebbe meglio mettere da parte le divisioni per un'azione bipartita che dia delle prospettive di vita alla compagnia di bandiera». Infine, Guido Rossi, giurista ed ex presidente Consob e Telecom, che ha mostrato semplicemente il pollice verso: «Alitalia doveva fallire, ma tempo fa. È l'unica società che perde tra le compagnie aeree. È un caso clamoroso».

TRASPORTO AEREO

Il caro-petrolio riporta i conti in rosso

Le compagnie aeree, che avevano faticosamente risalito la china dopo la crisi innescata dall'11 settembre, devono affrontare ora «una crisi potenzialmente ancora più grave». Giovanni Bisignani - amministratore delegato della lata, l'associazione mondiale delle compagnie aeree - lancia dall'assemblea annuale a Istanbul l'allarme petrolio. Il prezzo record del barile ha costretto a rivedere per la terza volta le stime per il 2008: doveva essere il secondo anno in utile, dopo i risultati del 2007 che hanno interrotto sei anni di perdite, ma con quest'ultima revisione al ribasso «il bilancio torna in rosso». La lata stima ora per il settore una perdita di 2,3 miliardi di dollari. Stima forse «troppo ottimistica», secondo Bisignani, se si considera che con un prezzo del petrolio a 135 dollari le compagnie aeree dovranno sostenere nei prossimi dodici mesi un costo extra per il carburante di 99 miliardi di dollari, con perdite che voleranno a quota 6,1 miliardi di dollari. Non solo. Accanto al caro-petrolio, sui ricavi pesa anche il rallentamento globale dell'economia. «Due sfortune» che, combinate, hanno creato «una grave situazione di emergenza». Per questo la lata lancia un appello ai governi affinché regolino «la tassazione folle» e intervengano sul fronte della regolamentazione del mercato, delle infrastrutture e del costo dell'energia.

INDUSTRIA

La meccanica italiana seconda solo alla Germania

Con una quota di mercato in Europa pari al 21%, l'industria della meccanica italiana è seconda solo a quella tedesca ed ha un peso doppio rispetto a quella francese. È quanto emerge dai dati di Orgalime, l'associazione europea delle imprese metalmeccaniche. Orgalime considera positivamente i risultati del 2007, con un aumento nel volume di produzione complessivo di circa il 5,8% nell'Europa a 27, un trend positivo confermato anche nei primi mesi del 2008. Sempre nel 2007 il comparto della meccanica ha raggiunto il 9% della produzione industriale dell'Unione Europea e ha accresciuto il suo fatturato raggiungendo un livello storico anche grazie all'intensificazione degli scambi commerciali intra ed extra UE pari al 10%. In Italia nel 2007 si è registrato un aumento nel volume di produzione pari al 3% con una quota export del 10% sul fatturato totale. Nei primi mesi del 2008 gli operatori della meccanica italiana hanno evidenziato un atteggiamento di prudente attesa con l'export che continua a rappresentare una voce particolarmente positiva. «Come evidenzia il rapporto, i dati relativi all'industria meccanica confortano. Nel 2007, l'Italia ha risentito della crisi economica internazionale più dei nostri partner europei. Per il 2008 i primi dati rilevati sono meno negativi di quanto prospettato» ha commentato Vittorio Leoni presidente di Anima.

La Innse mette i lucchetti, 50 licenziati con un telegramma

Decisione a sorpresa: il lavoro non manca. La ragione nel valore delle aree su cui sorge la fabbrica milanese

■ di Giuseppe Vespo / Milano

Chiusi fuori. Sabato mattina con un telegramma a sorpresa l'azienda li ha licenziati. Loro si sono riuniti per capire cosa fosse accaduto ma ai cancelli dell'Innse Presse di Milano, storica officina meccanica, hanno trovato le porte sbarrate e delle guardie giurate pronte a difendere la serrata. Ne è nato un braccio di ferro che si è concluso con l'ingresso in fabbrica dei 50 dipendenti licenziati. Dal quel momento - domenica mattina intorno alle 2,30 - stanno presidiando la fabbrica con un'assemblea permanente. Oggi, riprenderanno a lavorare per-

ché, racconta il delegato Fiom Vincenzo Acerenza, «l'azienda sta bene: abbiamo molte commesse da terminare e consegnare, e già domani dovrebbero arrivare nuovi clienti». Ma allora, perché i licenziamenti? A parte la lettera con la quale si comunicava a sorpresa che la società «ha deciso di cessare ogni attività dal 31 maggio» e pertanto gli impiegati sono «esonerati dal prestare attività dal 3 giugno», dai torinesi del gruppo Genta - che da due anni controlla l'Innse - per ora non giunge nessuna notizia. Lo strano caso di questa officina

trova forse un filo di logica se si scava nella sua storia. L'Innse nasce dall'officina Innocenti Santeustacchio, un tempo azienda leader di quella zona che veniva chiamata «area ex Maserati». Dopo il passaggio dell'Innocenti ai tedeschi di Sms Demag, avviene una suc-

I lavoratori comunque sono riusciti a entrare e ora presidiano lo stabilimento

cessiva cessione alla Società Manzoni, che nel 2002 ne decide la messa in liquidazione. Segue l'amministrazione controllata fino al 2006, quando l'azienda viene rilevata dal gruppo Genta di Torino, attivo nella compravendita di materiale industriale. Nei vari passaggi societari, però, la proprietà dell'area su cui sorge l'officina passa alla immobiliare Aetes. Che oggi vuole sfrattare l'officina per utilizzare l'area diversamente. Proprio per risolvere questo problema, dicono alla Fiom Cgil di Milano, era da tempo «convocato per mercoledì 4 giugno un incontro con i soggetti interessati, ossia Silvano Genta,

proprietario dell'azienda, i proprietari dell'area, il Comune e la Provincia di Milano, i lavoratori». Ma nel frattempo è giunto il telegramma per i 50 dipendenti e l'avvio della procedura di mobilità. Il perché, per ora, resta un mistero. Ai dipendenti «che rivendicavano il diritto di riunirsi in assemblea e che volevano controllare che macchinari e prodotti non venissero toccati - afferma la Fiom-Cgil - è stato impedito l'accesso dall'ingresso principale». Ma sono riusciti ad entrare lo stesso. «Per noi - riprendono i sindacalisti - la procedura di mobilità è comunque illegittima e ne chiediamo l'immediato ritiro».