

Cesare Pavese

**IL MESTIERE
DI VIVERE**a cura di Marziano Guglielminetti
e Laura Nayin edicola dal 9 settembre
il libro con l'Unità a € 8,50 in più

Cesare Pavese

**IL MESTIERE
DI VIVERE**a cura di Marziano Guglielminetti
e Laura Nayin edicola dal 9 settembre
il libro con l'Unità a € 8,50 in più**ECONOMIA & LAVORO****C**onti

Risparmi fino al 40% con i conti correnti via Internet. Operare sul web per bonifici bancari, pagamenti delle bollette, estratti conto significa tagliare le spese di gestione. Un bonifico allo sportello costa mediamente 3,31 euro, in line 0,70 e il rendiconto trimestrale passa da 0,65 a 0,005.

**NON C'È PACE PER LA TATA
STOP ALLA NUOVA NANO**

Tata Motors sospende la costruzione della Nano Car per i continui scioperi che frenano l'attività dell'impianto di West Bengal e sta valutando opzioni alternative per produrre la mini-car presso altri impianti. Le agitazioni nascono dalle richieste del principale partito di opposizione, Trinamool Congress, perché venga restituito il terreno acquistato da Tata per la fabbrica ai contadini cui è stato espropriato.

**ANTITRUST MULTA BARILLA
PER I PRODOTTI ALIXIR**

L'Antitrust ha inflitto una sanzione di 200mila euro per pratica commerciale scorretta alla Barilla per la linea di prodotti Alixir. Entro 90 giorni andranno eliminate le diciture scorrette che potrebbero trarre in inganno il consumatore: tra le altre «Rallenta l'invecchiamento cellulare», «Gli esperti di nutrizione Barilla raccomandano l'uso regolare dei prodotti Alixir associato ad un'alimentazione equilibrata e ad uno stile di vita sano».

Sindacati uniti: non ci piace l'Alitalia regionale

Per questo si tratta sulle rotte intercontinentali e sugli aerei, altrimenti non vi sarebbe rilancio

di Roberto Rossi / Roma

INCONTRO Su Alitalia si tratta, ma a una condizione. Questa: il Piano Fenice va rivisto. Rotte e numero di aerei dovranno cambiare. Servono più collegamenti intercontinentali e un network più esteso. Perché Alitalia non può ridursi a una compagnia regionale-

le. Perderebbe quote di mercato e, alla fine, farebbe molta fatica a sopravvivere. E su questa condizione le nove sigle sindacali, che ieri si sono riunite a Roma per delineare una strategia comune, imposteranno il confronto con il governo che si aprirà domani alle 15.

Se si riuscirà a trovare un'intesa sui contenuti industriali poi potrà partire la discussione per definire la gestione delle eventuali eccedenze di personale, «che spiega un comunicato congiunto - dovrà vedere una collocazione certa per il proprio futuro». Ma quanti se ne andranno da Alitalia? Il numero è ancora incerto. Il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi ha promesso che non saranno più di 5mila, nel piano di salvataggio, formulato da Intesa Sanpaolo e da ieri nelle mani del commissario straordinario Augusto Fantozzi, la cifra sarebbe più alta (circa 6-7mila). La differenza non è poca. Ed è quella che potrebbe anche decidere le sorti dell'intesa. Perché con 5mila esuberanti, che potrebbero anche essere limitati, alcune organizzazioni sindacali non alzerebbero poi tante barricate.

Il numero degli esodi dipende, però, anche dal tipo di struttura che Alitalia adotterà. E qui si torna al punto di partenza. «Questo piano - ci dice un sindacalista di categoria - sarà anche finanziariamente ineccepibile ma mi sembra formulato da giovani senza esperienza di trasporto aereo». Il punto è che la strategia multib-

se, che prevede la presenza di cinque o forse sei aeroporti di una certa dimensione, sembra tarata per mantenere forza nel solo mercato interno. «Con questo piano rischiamo - va avanti il sindacalista - di perdere il traffico di pregio, quello intercontinentale». Mettendo a serio rischio anche lo sviluppo di determinati ae-

Esuberanti in alto mare: si va dai cinquemila di Sacconi ai sei-settemila di Fantozzi



Un aereo Alitalia in fase di atterraggio all'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci di Fiumicino. Foto Ansa

roporti, ad esempio Malpensa. Perché, ragiona il sindacalista, «un viaggiatore dovrebbe andare a prendere un volo intercontinentale a Varese? È più facile che

scelga un aeroporto più vicino, magari a Verona o Brescia oppure Bergamo, e faccia scalo in un altro hub, come Francoforte». Se il piano verrà rimesso in di-

scussione sembra difficile che il confronto si esaurisca nei dieci giorni previsti dal governo. Anche perché sul piatto della trattativa c'è anche il problema degli

ammortizzatori sociali. Secondo fonti qualificate il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e per la riqualificazione del personale del trasporto aereo, che dovrebbe integrare lo stipendio in caso di cassa integrazione, sarebbe a secco. In cassa mancherebbero circa 80 milioni, che la Finanziaria ha destinato altrove, e il suo presidente, Giovanni Maria Ambrosio, starebbe valutando anche le dimissioni.

Ma il tavolo di giovedì con i sindacati è solo un aspetto della questione. A Bruxelles oggi sul piano Alitalia si aprirà il confronto con la Commissione Ue. E il primo atto sarà una serie di incontri, prevalentemente a livello tecnico, al quale è atteso il presidente designato della Compagnia aerea italiana, Roberto Colaninno, che guida la cordata di imprenditori italiani pronti a dar vita alla nuova società aerea in cui confluirà anche Air One. Il commissario ai Trasporti Antonio Tajani sembra ottimista. L'Europa non dovrebbe mettere il bastone fra le ruote al Piano Fenice.

MARCEGAGLIA

«Il mio contributo? Solo simbolico»

«Ho deciso di partecipare a questa sfida come imprenditrice, con una quota del tutto marginale sia rispetto al volume di business del gruppo Marcegaglia, sia rispetto all'impegno finanziario della cordata». Il presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, tra i soci della nuova Alitalia ribatte a quanti (Epifani in primis) hanno criticato la scelta motivandola con il «conflitto di interessi precisando che non avrà nessun incarico nell'azienda». «Proprio il mio ruolo in Confindustria rafforza il carattere simbolico della mia partecipazione al fianco di un gruppo di imprenditori che crede in un progetto difficile e importante per il Paese».

A ranghi sparsi in difesa di Linate, vittima designata

Penati (Pd) e Perini (Fiera) contro il ridimensionamento dello scalo milanese, ma il centrodestra non si sbilancia

di Luigina Venturelli

DESTINO Cambia il piano industriale Alitalia, cambia pure lo scalo da sacrificare al partner straniero, Malpensa o Linate che sia, a seconda dei giorni e delle occasioni. Non stupisce che Milano protesti contro la roulette russa del destino della compagnia: gira il vento, ma nell'occhio del ciclone resta sempre il sistema aeroportuale cittadino. «Il ridimensionamento di Linate è inaccettabile» si è fatto senti-

re il presidente della provincia Filippo Penati, esponente di spicco del Partito democratico lombardo. Sintonia piena con il presidente della Fiera Michele Perini, vicino al governatore Roberto Formigoni, «assolutamente» contrario a una simile eventualità. Infatti il progetto Fenice, nel caso di questi giorni, incombe sul Forlanini: city airport a sette chilometri dalla madonnina del duomo, il preferito dai meneghini, disgraziatamente finito nelle mire di Lufthansa (che non vuole fastidiosa concorrenza su Malpensa, dove nel 2009 farà volare sei aerei e poi chissà) e degli immobiliari, categoria ben rappresentata nella

cordata d'imprenditori della nuova Alitalia (l'area circostante l'aeroporto costituisce boccone ghiotto in vista di futuri sviluppi urbanistici).

«Chiederò al governo di bloccare qualsiasi ridimensionamento» ha dichiarato Penati, insistendo sulla «liberalizzazione

Il presidente della Provincia: «Alla fine Milano non può essere servita peggio di prima»

dei diritti di volo, in modo che se non sarà la nuova Alitalia a collegare Milano con i cinque continenti, lo faranno altre compagnie». Questione spinosa, visto che quei diritti rappresentano una delle poche carte vincenti su cui potrà puntare la compagnia di bandiera per il rilancio. «La chiusura di Linate è un prezzo eccessivo per l'area metropolitana» ha concluso il presidente della provincia. «Milano non può, alla fine di tutta questa vicenda, essere servita peggio di prima e avere anche prezzi più alti perché avremo un monopolista piccolo». Con accenti più morbidi si è espresso Perini: «C'è da chiarire

il ruolo dello scalo milanese, un city airport estremamente comodo per Milano. Evidentemente ha bisogno di una collocazione che sia compatibile con Malpensa, ma che non porti assolutamente alla sua chiusura o a un suo ridimensionamento». Che sui possibili guadagni che

Il presidente dell'ente espositivo: «Serve sinergia non concorrenza con Malpensa»

faranno gli imprenditori della cordata di Alitalia con l'Expo 2015 (Fiera spa svolgerà un ruolo centrale nell'evento) ha aggiunto: «Se degli imprenditori avranno un ritorno dall'Expo sarà un bene per il Paese in termini di lavoro». E mentre l'opposizione di centrosinistra chiede la convocazione di una riunione straordinaria del Consiglio regionale, il centrodestra rilancia dichiarazioni altalenanti: dopo aver annunciato fuoco e fiamme per difendere Malpensa, la Lega Nord cerca di tenere il piede in due scarpe. Anzitutto il colpo per non disturbare Alemanno sulle barricate di Fiumicino.

RISPARMIATORI

Dai conti dormienti, rimborso privilegiato

I risparmiatori traditi di Parmalat e Cirio possono attendere. In fondo hanno aspettato già tanto. Pista privilegiata per gli obbligazionisti di Alitalia trombati dal miracolo berlusconiano. Loro si che possono arrabbiarsi sul serio e rovinare il coro mediatico che accompagna l'impresa di Colaninno e soci. Più o meno è questo il ragionamento che porta i risparmiatori traditi dalla vecchia compagnia di bandiera davanti a tutti nel risarcimento. A loro il ministro Tremonti in persona potrebbe decidere di girare i primi 400 milioni che derivano dal tesoretto dei conti dormienti: quei soldi cioè abbandonati nelle banche per oltre dieci anni e che finiranno nelle tasche dello Stato. Quanto siano ancora non sa: i pessimisti dicono meno di un miliardo di euro, gli ottimisti (e furenti) consumatori 15 miliardi. Certa è la loro destinazione: rimborso a tutte le vittime dei crack finanziari che in questi anni hanno toccato, in modo poco trasparente, aziende e operatori bancari in Italia. Dalla Cirio alla Parmalat, ai bond argentini. Oggi a loro si aggiunge il popolo dei risparmiatori Alitalia: più freschi di bionatura, più arrabbiati, e quindi più disposti ad alzare la voce. A disturbare la quiete e i sorrisi dei grandi salvatori.

Tutti i risparmiatori insomma sono uguali. Ma alcuni, parafrasando Orwell, sono più uguali degli altri.

Intanto Banca Intesa si prende la sua aerolinea cargo

L'istituto di credito acquisisce il 33% di Alis, che fa trasporto merci. Con diritto di veto su tutte le decisioni del Cda

di Roma

Intesa Sanpaolo rileva il 33% di Alis Aerolinee Italiane, società attiva nel trasporto aereo di merci e di proprietà di Alcide Leali. Messa così, la notizia segnalata nel bollettino dell'Antitrust, potrebbe essere catalogata come una normale operazione finanziaria. Eppure è qualcosa di più. Per la banca guidata da Corrado Passera è un conflitto di interessi bello e buono. Che coinvolge Intesa e il suo ruolo di primo piano nel salvataggio di Alitalia. In breve. La società Alis Aerolinee è stata costituita nel luglio 2007 da Alcide Leali, fondatore di Air Dolomiti (poi rivenduta a

Lufthansa) ed è focalizzata sul trasporto aereo di merci. I soci di Alis, ovvero lo stesso Leali, attraverso Alis holding e l'istituto guidato da Passera hanno sottoscritto un accordo di investimento secondo cui «Intesa Sanpaolo avrà un diritto di veto in sede di cda su tutte le principali materie incidenti sulla gestione strategica di Alis nonché, in sede assembleare, sulle deliberazioni aventi ad oggetto la nomina e la revoca del direttore generale».

L'ingresso di Intesa Sanpaolo nel capitale di Alis rientrerebbe nel progetto strategico messo a punto mesi fa da Leali che, come affermato a febbraio duran-

te una conferenza stampa, punta «a un fatturato simile a quello di Alitalia» e a «partire subito con almeno cinque macchine». Fino ad oggi la società ha realizzato una serie di attività propedeutiche allo svolgimento dell'attività di vettore cargo e quindi non è possibile attribuirle

Un affare e soprattutto una prova di conflitto di interessi per l'istituto guidato da Corrado Passera

«nessuna quota di mercato», come si legge nel bollettino Antitrust. L'obiettivo di Alis Aerolinee è svolgere attività di trasporto aereo di merci per conto terzi anche su rotte a lungo raggio, assicurando i collegamenti fra la propria base operativa in Lombardia e Stati Uniti, Estremo Oriente, Medio Oriente e alcune destinazioni africane. Secondo l'Antitrust, nel mercato in cui intende operare la società partecipata da Leali (operativa in sei mesi circa) e Intesa Sanpaolo sono attive numerose imprese come Lufthansa, Air France/Klm, Cargo Italia e, infine, Alitalia Cargo.

E siamo al punto. Alitalia Cargo tra breve non esisterà più. Nel piano di salvataggio di Alitalia, redatto e studiato da Intesa Sanpaolo (il piano Fenice), il cargo non dovrebbe entrare più a far parte del gruppo. Sarà tagliato, sacrificato per poter risollevarla la compagnia. Scelta obbligata, secondo i più, perché il cargo era in perdita. Forse. Ma è comunque strano. Intesa Sanpaolo dice che la nuova Alitalia potrà fare a meno del trasporto merci e intanto finanzia e, di fatto, controlla un nuovo gruppo italiano attivo proprio sul trasporto merci. Quando si dice il caso.

ro.ro.