

La Vendemmia

È una buona vendemmia quella 2008 secondo le previsioni dell'assoenologi che stimano un prodotto finale di 46 milioni di ettolitri di vino, l'otto per cento in più del 2007. Giudizi meno confortanti per la qualità: buona ma con poche eccellenze che riguarderanno solo il Sud



BOEING, IN SCIOPERO 27MILA MECCANICI

Circa 27mila meccanici della Boeing hanno iniziato uno sciopero dopo il fallimento delle trattative tra sindacati e direzione dell'azienda sul nuovo contratto salariale. Lo ha comunicato il colosso Usa dell'aeronautica specificando che i colloqui mediati dall'International association of machinists and aerospace workers (Iam) che rappresenta circa il 16% della forza lavoro di boeing si sono interrotti venerdì senza un accordo.

MODA, FERRAGAMO È PRONTO PER LA QUOTAZIONE IN BORSA

«Siamo pronti per la quotazione, aspettiamo che i mercati si riprendano». Ferruccio Ferragamo, presidente della società di moda, ribadisce che l'iter verso la borsa va avanti. «I presupposti ci sono e tutta la documentazione è pronta» ha aggiunto. Per quanto riguarda la crisi del settore del lusso, ferragamo non crede che inciderà sulla valutazione della società: «è una crisi generalizzata in tutti i settori» ha sottolineato.

Alitalia, Passera detta le condizioni

Gli enti locali non saranno azionisti. Limite di possesso al 10% del capitale. Stranieri in minoranza

di Oreste Pivetta inviato a Cernobbio

PALETTI Per ora Alitalia vola a Cernobbio, sulle rive del lago di Como, tra i tavolini bianchi da giardino del Workshop Ambrosetti. All'ombra di un lussureggiante olmo, Corrado Passera, amministratore delegato di BancaIntesa, solido regista della gran partita

politica e industriale, ha messo i puntini sulle "i", tanto per spiegare che è inutile allungare le mani o alzarle per nuove richieste, come ha fatto poche ore più tardi la solita Letizia Moratti, per il suo hub nordista. I puntini sulle "i" sono seguenti: l'eventuale partner straniero non arriverà alla maggioranza assoluta e neppure a quella relativa, non si andrà oltre i venticinque soci, nessuno potrà aspirare a possedere più del dieci per cento delle azioni, i soci saranno solo «privati» e quindi Marrazzo e Penati si mettano il cuore in pace, il piano è quello che è e peraltro la discussione con i sindacati procede bene. Insomma, giustamente, Corrado Passera, in una fase delicata,

che potrebbe essere conclusiva, ha scelto di tagliar corto con illusioni, illusioni, speranze. Una tra le tante illusioni riguardava il patto segreto con Air France, alleata nel rilancio, perché diventasse socio di maggioranza, in prospettiva, poco alla volta in crescita. Passera ha negato: si potrebbe scegliere che il partner neppure entrasse nell'azionariato. Passera ha anzi precisato che lo si cerca ancora: i francesi sono in prima fila, ma la candidatura di Lufthansa non è mai stata respinta. D'altra parte con Air France o con chiunque altro in compagnia, il piano non muterà: tuttalpiù potrebbe essere variate alcune destinazioni. Perentorio: «Su questo possiamo chiudere l'argomento». Nuovi soci: Passera ha indicato quel tetto di venticinque, ma non ha indicato nomi. Gli hanno chiesto di Mediobanca, ma ha semplicemente risposto che saranno i soci fondatori della Cai, della nuova compagnia, a scegliere e decidere: «Io non entro nel discorso».

IL PROGETTO

I punti chiave di Corrado Passera amministratore delegato di Intesa SanPaolo sul progetto Alitalia.

■ **PARTNER ESTERO.** Si potrà realizzare sicuramente un'alleanza internazionale, ma non è detto che ci sia un azionariato internazionale ed è comunque esclusa una partecipazione di maggioranza, sia assoluta che relativa del partner estero

■ **AZIONARIATO DI CAI.** È possibile chesi aggiungano ancora nuovi soci, ma ci stiamo avvicinando alla compagine definitiva. Sarà il gruppo dei soci attuali a decidere quali altri saranno ammessi

■ **PRIVATIZZAZIONE.** È una vera privatizzazione di Alitalia e quindi i soci devono essere entità private. Porte chiuse all'eventualità che la Regione Lazio possa entrare in Cai con una piccola partecipazione

■ **LA NUOVA ALITALIA.** Un progetto difficile e che giustamente sta discutendo con il sindacato prima di procedere ad altre discussioni. È una trattativa che deve portare alla nascita di un'azienda che stia in piedi, che cresca, che sia più grande e ci sono i presupposti e le energie per realizzare questo progetto

P&G Infograph

A chi gli chiedeva di potenziali conflitti di interesse in Alitalia per alcuni dei nuovi soci della holding Cai come i Benetton e il fondo Clessidra, impegnati nel settore aeroportuale, Passera ha risposto di ritenere «che la posizione di minoranza, e molto contenuta, di alcuni soci all'interno del controllo, e la capacità di gestire questa loro duplice posizione, possa essere assolutamente tollerata». Poche ore dopo, anche Emma Marcegaglia, presiden-

te di Confindustria, avrebbe spiegato il suo conflitto di interessi: non ci sarebbe tenendo conto della vocazione siderurgica dell'impresa di famiglia, rispetto alla sua presidenza neppure, perché avrebbe scelto di partecipare solo per stimolo, per dare l'esempio, con una piccola quota, tanto per smentire la fama di scarso coraggio dell'imprenditoria italiana: «Dimostrerò coi fatti che le mie stelle polari saranno la concorrenza e le liberalizzazioni».

Si torna all'epopea dei «capitani coraggiosi». Che nell'impresa comune guadagneranno. Come è ovvio e lecito dato il mestiere. Qui Passera ha voluto precisare e difendere: non guadagneranno a spese della collettività. Cioè: la vecchia Alitalia è fallita e il costo del fallimento cadrebbe tutto sulle spalle dell'azionista pubblico cioè dello Stato, se qualcuno arriva a ci mette un miliardo di euro, l'onere per lo Stato diminuirà. Certo, ma verrebbe voglia di ri-

scrivere la storia di Alitalia: «Esempio di connivenza tra politica e sindacati», ha accusato la Marcegaglia, ma di queste accuse si rischia il qualunquismo. Altro capitolo: il Nord offeso e abbandonato. Oddio visto da Roma, si direbbe proprio il contrario: Fiumicino punito dagli imprenditori del Nord. Precisato che Marrazzo e Penati dovranno accontentarsi di stare a guardare, Passera ha spiegato alla Moratti che due aeroporti co-

me Linate e come Malpensa, Milano non se li può tenere. La Moratti ha insistito perché vuole l'hub a Malpensa, mettendo sul piatto della bilancia i viaggiatori per il suo Expo 2015.

Nella disfidata le parole più ragionevoli e quindi più inascoltate le ha pronunciate l'ex presidente di Alitalia in quota Bossi e ora presidente di Sea, la società che gestisce Malpensa e Linate e sta nell'azionariato di Orio al Serio, l'avvocato Bonomi, il quale, presentando una ricerca sul sistema aeroportuale italiano ed europeo, ha spiegato che il problema sta in una razionalizzazione degli scali e soprattutto nella liberalizzazione dei cieli. Cioè Bonomi rivendica per Malpensa la possibilità di far da sé, tagliando i vincoli (cioè gli slot) che la legano ad Alitalia. Quindi la battaglia di alcuni che chiedono più voli della nuova compagnia su Malpensa è un po' arretrata? «Certo, è arretrata. Se arriveranno voli in più ben volentieri, ma non tiro per la giacchetta Colaninno, Sabelli o chi viene, per chiedere un volo in più». Intanto però, ricordando la causa aperta con Alitalia per il declassamento di Malpensa, Bonomi ha rassicurato quelli della Cai: si può tagliare il maxiriscaldamento di un miliardo e duecento milioni chiesto all'epoca del governo Prodi e della trattativa con Air France e poi a pagare sarebbe comunque la bad company.



Corrado Passera ieri a Cernobbio Foto di Luca Bruno/Agf

L'INTERVISTA **PIERO MARRAZZO** Il presidente della Regione Lazio non si rassegna: la cordata è nordista, io devo tutelare il mio territorio

«Mi oppongo agli esuberanti a Roma e agli aerei a Milano»

di Bianca Di Giovanni

«Noi andremo avanti lo stesso. Non mi rassegno all'idea che a Roma spettano gli esuberanti e a Milano gli aerei con le rotte». Piero Marrazzo non ci sta a farsi dire cosa può fare e dove si deve fermare. «Il mio ruolo è quello di tutelare gli interessi del territorio. Lo dico a chiare lettere: c'è una cordata nordista, che sta spostando a Nord il traffico aereo a scapito del sistema Paese. Se questo è il federalismo, cominciamo male. Dico no a Alipadania». Il «no» di Corrado Passera non lo sorprende. «Dicono che deve essere una privatizzazione... vedremo», commenta. Per il presidente della Regione Lazio, comunque, la partita non è finita qui. Non basta quel divieto, così tranchant (e condiviso anche da Emma Marcegaglia, numero uno di Confindustria) a fermare i suoi propositi: confermare le rotte presenti oggi a Fiumicino, che con gli investimenti già programmati potrà raggiungere l'obiettivo dei 50 milioni di passeggeri nel giro di pochi mesi dai 36 attuali. Per questo tiene la porta aperta: andrà a incontrare Roberto Colaninno e Passera.

Presidente Marrazzo, può chiarire perché la Regione dovrebbe entrare nell'azionariato? Per fare cosa esattamente?
«Perché la Regione ha 50mila persone che lavorano in questo settore. E quando viene presentato un piano da tutti imprenditori del Nord che prevede di posizionare le rotte su Malpensa, la Regione può essere un soggetto equilibra-



tore. Come lo siamo in Aeroporti di Roma. Il pubblico non va demonizzato. Lontana da me l'idea del dirigismo o dello stalinismo: non si pensi che mi piacciono i baracconi. Il fatto è che sono preoccupato. Ma li avete fatti bene i conti?»

In che senso?
«Sapete quanto valgono gli esuberanti Alitalia su Roma? Per ogni dipendente Alitalia in esubero a Roma ci saranno altri 2 esuberanti nell'indotto. Secondo: da lu-

nedi (domani, ndr) parte il tavolo per il monitoraggio del precariato Alitalia. Scommettiamo che usciranno fuori altri possibili lavoratori "invisibili"?»
Vuole dire che i numeri sono molto peggiori di quel che si dice?
«Certo, a Roma e nel Lazio sicuramente. Ancora: vogliamo vedere che fine faranno i 2.700 che rimarranno fuori dal perimetro aziendale?»
Si, ma in che modo avendo una quota il Lazio può tutelare questi lavoratori?
«Perché nella democrazia di mercato ci sono diverse possibilità per la parteci-

pazione dei cittadini all'impresa. O l'azionariato diffuso, oppure la presenza di chi tutela i bisogni del territorio. Ci stiamo rendendo conto che alcuni imprenditori privati in questo momento stanno togliendo la possibilità di sviluppo a Roma e nel Lazio? In un Paese moderno, a democrazia avanzata, chi decide del futuro della capitale del Paese? Un gruppo di imprenditori o anche il governo e gli enti locali? Troppo facile prendersi lo sviluppo e poi chiamare la Regione a discutere di esuberanti e licenziamenti».
C'è chi insinua che lei voglia creare

poltrone, portaborse...
«Poltrone io? Io che ho tagliato le società regionali portandole a 7 da 30 che erano, io che ho falcidiato il numero di dirigenti. Mi chiamano già il Brunetta della sinistra. Ma quali poltrone: io penso al futuro di 5 milioni e 700mila persone».
Gasparri ha detto che deve pensare piuttosto sulla sanità.
«Non gli rispondo nemmeno che sto gestendo il debito pregresso, e che i cittadini del Lazio pagheranno da soli tutto il deficit. Ma chi dice che la Regione deve fare altro, rispondo che ogni an-

no diamo agli imprenditori circa 500 milioni per le loro attività. Allora, mettiamoci d'accordo: il pubblico dev'essere per gestire esuberanti e dare contributi e non deve esserci per decidere le linee di sviluppo? È la Costituzione che mi affida anche questo ruolo. Il pubblico in alcuni casi aiuta anche a indirizzare l'attività del privato, a indirizzarla verso gli interessi collettivi e diffusi».
Oggi si lamenta lei, con il piano Air France si lamentava Milano. Non servirebbe una visione più nazionale, meno localistica?
«È Roma non rappresenta un interesse nazionale? È la capitale del Paese. Air France faceva una cosa che farebbe chiunque in Italia: sviluppare il traffico aereo sulla capitale, che ha più mercato. A questo punto dico: decida il mercato. In questo momento si sta decidendo per una compagnia a medio e corto raggio: questo è nell'interesse nazionale? Non mi pare. In questo momento si stanno scaricando su una bad company tutte le perdite: questo non è stalinismo? Secondo quale regola di mercato si offre a una società un monopolio, e per di più le si consente di cedere in outsourcing i rami d'azienda considerati inutili. E poi non si consente di partecipare ai territori interessati dalle dismissioni?».

Non è che con questa proposta cerca solo visibilità?
«Io sto rivoluzionando la sanità nel Lazio, figuriamoci se mi servono le prime pagine con Alitalia. Dico solo che il Paese potrebbe pentirsi molto presto di aver detto sì a questo piano».

MESSAGGIO AGLI IMPRENDITORI

Mourinho: il futuro dei giovani è il presente



Giacca blu, camicia scura e la solita sicurezza. Che sia l'erba di San Siro, a finire sotto le sue scarpe, o quella del parco di Villa d'Este a Cernobbio, per lui fa poca differenza: tra giocatori o gotha della finanza, Jose Mourinho, resta lo Special One. Inviato al Workshop Ambrosetti per un saluto ai giovani imprenditori, l'allenatore portoghese cattura l'attenzione. «Sono qui per sentire e non per parlare», si è schermito. «Sono loro a osservato riferendosi ai ragazzi della finanza - che possono dare consigli a me» anche se, tra mondo del pallone e impresa, «ci sono punti in comune». Ad esempio, la «qualità. Penso che questa sia la cosa più importante» sia sul rettangolo di gioco, sia in azienda, poiché, ha ammonito, «viviamo nel mondo della performance». «Mostrando qualità - ha puntualizzato - quelli che lavorano con te possono pensare che tu sia la persona giusta» su cui puntare per vincere. Mourinho ha parlato dell'importanza dei giovani per la crescita e ha ricordato che lui, prima dei quarant'anni, ha vinto la Champions League. Convinto della necessità di una crescita trainata dai giovani - «non mi piace quando si dice che il futuro è dei giovani, credo che il presente sia dei giovani» - Mourinho ha dato il benvenuto agli investitori stranieri nel calcio sulla scia degli arabi che hanno acquisito il Manchester City.

PROMESSE

Brunetta: i contratti pubblici entro fine anno



Il ministro della Funzione Pubblica Renato Brunetta punta a chiudere con i sindacati il contratto della pubblica amministrazione entro l'anno: lo ha ribadito a Cernobbio dove si trova da ieri per partecipare al forum Ambrosetti. Concluso l'iter della Finanziaria a settembre, «io conto - ha spiegato - ad ottobre, novembre e dicembre, di discutere con il sindacato e chiudere un contratto onesto di modo che dal 1 gennaio 2009 si possa pagare il biennio 2008-2009 ivi comprese le modalità di premio alla produttività, la contrattazione di secondo livello». Il ministro ha negato anche il possibile ritorno dell'Ici. «Nessuna patrimoniale sulla prima casa: su questo siamo tutti d'accordo, Calderoli compreso»: è questo il commento fatto dal ministro Brunetta, sull'Ici sulla prima casa, l'imposta che il governo ha tolto lo scorso maggio e che pareva in qualche modo destinata a rientrare. Lo stesso Umberto Bossi a Ferragosto aveva parlato di una tassazione destinata ai Comuni basata sugli immobili. Ieri sera però ha chiarito che non ci sarà nessuna tassa sulla prima casa, idea ribadita dal ministro Roberto Calderoli che ha detto di essere pronto a bruciarsi piuttosto che rimetterla. La leva affidata ai Comuni sarà quella delle imposte sui servizi: ad esempio la raccolta dei rifiuti.