

ECONOMIA



Ancora proteste dei dipendenti Wind Jet che temono per il posto di lavoro. FOTO DI MAURIZIO D'ARRÒ/ANSA

Wind Jet: «Avanti da sola» Ma i sindacati l'accusano

● **Alitalia si smarca dalla fusione: «Dialogo chiuso»** ● **Si cercano soluzioni per la continuità aziendale**

GIUSEPPE VESPO
g.vespo@gmail.com

Un concordato con i creditori e l'affitto degli asset produttivi dell'azienda, che servirebbe alla Wind Jet a ripagare almeno in parte gli stessi creditori e garantirebbe la continuità aziendale.

Fino a sera, era questa l'ipotesi messa in piedi dalla *task force* sulle crisi aziendali del ministero dello Sviluppo. Tre tavoli, tre confronti separati per discutere il destino della low cost siciliana che sta complicando l'estate di migliaia di passeggeri oltre che quella dei propri dipen-

denti. In una stanza i vertici della compagnia isolana, in un'altra quelli di Alitalia e in un'altra ancora i sindacati, con i tecnici dello staff di Corrado Passera che fanno la spola fra i tavoli. Fuori, negli aeroporti la protesta di chi deve partire e di chi vorrebbe continuare a lavorare.

La vertenza è complicata: dopo mesi di trattative fallite sulla possibile acquisizione, l'amministratore delegato di Alitalia, Andrea Ragnetti, ieri si è presentato al ministero dicendo che non ci sono più i margini per riaprire il dossier: «Non c'è nessuna possibilità di ripresa di un dialogo. Il problema - ha spiegato il manager parlando di Wind Jet - è che è un'azienda che non esiste neanche più e non ha neanche più gli aerei. È un'azienda ridotta molto male». Una linea, quella del manager Alitalia, confermata alla fine dell'incontro anche dall'ad di Wind Jet, Stefano Rantuccio: «Abbiamo rilevato l'indisponibilità di Alitalia, cercheremo altre vie». La compagnia catanese ha fatto riferimento a diversi altri vetto-

IL CASO

Crolla Groupon Gli sconti on line non tirano più

Prosegue il crollo di Groupon, il gruppo che propone super sconti su Internet. A Wall Street ha perso quasi il 26% a metà giornata, toccando il minimo storico. A scatenare la pioggia di vendite degli investitori sono stati i conti pubblicati lunedì dopo la chiusura delle contrattazioni. Nonostante il colosso delle vendite online sia tornato in utile nel secondo trimestre ha, infatti, tagliato le stime di crescita per i prossimi 3 mesi, scatenando il panico tra gli azionisti. Il listino della società è sceso a 5,58 dollari per azione, il punto più basso dalla quotazione di novembre.

ri che sarebbero interessati a trattare. L'unico a lasciare aperto qualche spiraglio alla partita con la compagnia guidata da Ragnetti è il sindaco di Catania, Raffaele Stancanelli, che lasciando il ministero ha parlato di «interesse strategico da parte di Alitalia». «Ma non a queste condizioni», ha precisato poi il ministro Passera.

AD ALTRE CONDIZIONI

L'«interesse» è riferibile al fatto che fino alla scorsa settimana la compagnia siciliana ha gestito il 25 per cento del traffico aereo dello scalo siciliano, il quinto in ordine di grandezza in Italia. Una fetta di mercato non indifferente che, di fronte ad un eventuale fallimento della low cost, farebbe gola a molti, a cominciare da chi in questi giorni sta portando a destinazione i passeggeri Wind Jet rimasti a piedi. Tra queste compagnie c'è anche Alitalia, che ieri sempre per bocca del suo amministratore delegato ha fatto sapere di perdere circa ottanta mila euro al giorno per far volare chi è rimasto con in mano il biglietto della società catanese. Questo nonostante le associazioni dei consumatori si lamentino dei rincari (da 80 a 150 euro) che i passeggeri sono costretti a sostenere per cambiare il biglietto Wind Jet con quello di altre compagnie. Secondo quanto è emerso, sulla società fondata da Antonio Pulvirenti, presidente del Catania Calcio, grava un debito di 140 milioni di euro. Soldi attesi soprattutto dai fornitori, tra i quali la Sac, la società che gestisce l'aeroporto ai piedi dell'Etna, che ha sequestrato - con l'ok del Tribunale - l'unico aereo targato Wind Jet che non sarebbe ancora ritornato nella disponibilità delle società di leasing che affittano i veivoli alla compagnia. Intanto continuano le proteste negli aeroporti dei cinquecento dipendenti Wind Jet che chiedono di tornare a lavorare. Per loro ieri i sindacati hanno chiesto riaggiornare il tavolo al 24 agosto e di accelerare l'iter per la cassa integrazione per tutti i lavoratori fino alla fine della vertenza. «Una soluzione d'emergenza», la definiscono il segretario Uilt, Marco Veneziani, e il responsabile dei piloti Ivan Viglietti, che ieri ha partecipato al tavolo. Mentre Mauro Rossi segretario Filt-Cgil, a nome della delegazione sindacale accusa Wind Jet: «Il nulla di fatto è soprattutto per la responsabilità della stessa Wind Jet che si dice convinta di portercela fare da sola». Nel frattempo gli stessi lavoratori hanno scritto una lettera ai migliaia di passeggeri disagiati: «La situazione è dolorosa, ci dispiace». Negli scali l'emergenza sembra ridimensionarsi. L'Enac ha pubblicato (www.enac.gov.it) l'elenco dei voli sostitutivi della Wind Jet fino alla fine del mese.

Siccità, è emergenza Le colture rischiano il ko

VALERIO RASPELLI
ROMA

L'arrivo della nuova ondata di caldo torrido, prevista nelle prossime ore, rischia di dare il colpo di grazia all'agricoltura italiana che, a causa della più grave siccità degli ultimi dieci anni registra danni per un miliardo di euro. E quanto afferma Coldiretti, che ha elaborato la prima mappa della sete regione per regione, sottolineando che si contano già pesanti tagli alla produzione nazionale che vanno dal -20% del pomodoro, al -30% del mais, fino al -40% della soia. Forti riduzioni, secondo Coldiretti, sono previste anche per la barbabietola da zucchero (quasi -50%) e per il girasole (-20%), mentre la vendemmia si preannuncia una delle più contenute dell'ultimo secolo anche se di buona qualità. «Siamo di fronte agli effetti dei cambiamenti climatici nei confronti dei quali occorre intervenire con aiuti finanziari per affrontare l'emergenza ma anche con misure strutturali» sottolinea il presidente di Coldiretti Sergio Marini, sottolineando «l'importanza delle opere infrastrutturali per la conservazione dell'acqua con il necessario potenziamento degli invasi per l'avvenuta modifica della distribuzione della pioggia».

In più l'allarme cibo per una carestia mondiale lanciato dal G20 rischia di aggravare la crisi economica anche in Italia che importa l'80% della soia di cui ha bisogno, quasi la metà del grano che consuma e anche circa il 20% del mais necessario, che sono le materie prime agricole oggetto dei forti rincari per effetto del crollo della produzione mondiale.

«È stato il crollo dei raccolti negli Stati Uniti con un calo del 13% per il mais e del 12% per la soia, che servono per alimentare gli animali per la produzione di latte e carne, a provocare - sottolinea la Coldiretti - l'allarme mondiale con aumenti dei prezzi delle derrate superiori al 30% da inizio anno. Un problema che riguarda anche l'Italia che è fortemente dipendente per le importazioni dall'estero».

Grandi opere senza risorse Il fallimento di Berlusconi

● **Annunciato nel 2001, il maxi-programma è stato realizzato solo al 18%** ● **Piano città: Roma e Milano hanno già presentato i progetti**

BIANCA DI GIOVANNI
ROMA

Grandi opere o piccole opere? Il governo sembra preferire le seconde. Mentre il piano città muove già le prime mosse (Roma e Milano sono già pronte, ma altre decine di Comuni stanno inviando le proposte all'Anci), la cassa per i maxi-interventi resta a secco. Il piano da 100 miliardi di euro di qui al 2015 di risorse pubblico-private annunciato da Corrado Passera è ancora sulla carta. Nel frattempo - nota il Sole 24Ore - le procedure si sono snellite rispetto al governo Berlusconi, ma i soldi effettivi arrivano con il contagocce. Secondo dati Ance se ad agosto 2011 il Cipe aveva già ripartito 20,7 miliardi, ad aprile 2012 circa il 30% di quella somma era disponibile. In cifre: soltanto 6 miliardi saranno disponibili per trasformarsi in cantieri.

A rilento anche il piano di edilizia

scolastica, partito addirittura nel 2010. In questo caso non manca solo la cassa, ma anche la previsione di bilancio. Sempre secondo i costruttori finora sarebbero stati sbloccati soltanto 50 milioni. Ne servirebbero 360.

FALLIMENTO

A dire la verità, tutto il piano delle grandi opere varato in pompa magna da Silvio Berlusconi nel 2001 è in ritardo. Soltanto 51 opere su 269 deliberate sono state completate. Una quota del 18%. Il dato compare in un documento del governo Monti, che riporta anche lo stato dei finanziamenti ancora necessari: sono coperti solo 74,8 miliardi a fronte di un fabbisogno dei 133,5 necessari.

Il Sole24Ore cita anche documentazione Cresme e dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici: al sistema dei valichi manca l'85% delle risorse. Nella stessa situazione si ritrovano gli allacciamenti ferroviari e stradali e i grandi



hub aeroportuali. Ci sarà da aspettare la prossima legge di Stabilità per capire se ci sarà una virata su questo fronte.

MANCA ANCHE L'ANAGRAFE

Ma a segnare il passo - come osserva con ironia il quotidiano economico - è persino l'anagrafe delle opere incompiute, ribattezzata «l'incompiuta delle incompiute». Doveva partire il 28 marzo scorso, invece non se ne vede traccia. Si tratta della banca dati su tutti i lavori interrotti o abbandonati. L'anagrafe avrebbe dovuto fornire una radiografia dettagliata delle infrastrutture inutili o impossibili, rimaste a metà strada. Anche qui, c'è lo zampino della burocrazia. Non è che non si vuole fare, non si può proprio fare, perché manca un regolamento. Il testo dovrebbe indicare i criteri con cui concretamente le Regioni devono mettere a punto l'elenco delle incompiute. Così, nessuno si muove.

Diverso il caso dei piccoli progetti locali. Il piano città dell'ultimo decreto sviluppo ha riaperto il cantiere della riqualificazione urbana. Il decreto stanziava i primi 244 miliardi, e solo pochi giorni fa il sottosegretario Mario Ciaccia ha emanato i criteri di selezione dei

...

Il Cipe ha stanziato quest'anno soltanto un terzo di quanto messo sul piatto l'anno scorso

piani presentati dai diversi Comuni. Entro il 5 ottobre i municipi dovranno inviare le loro proposte all'Anci, che ha pubblicato sul suo sito un «vademecum» per guidare gli amministratori. Quello che si richiede è una molteplicità di interventi, la cantierabilità immediata e la compatibilità urbanistica delle opere. A decidere sarà la Cabina di regia istituita dal decreto con una procedura di gara informale.

In partenza saranno una cinquantina i progetti che andranno avanti. Come si è detto, Roma ha già inviato la sua proposta sull'area di Pietralata. Milano ha due progetti di Bovisa Gasometri e Porto di Mare. Ma anche Bari ha un progetto già pronto nel cassetto. Gli altri ci metteranno un po' più di tempo. L'arbitro della gara è la cabina di regia composta da 11 rappresentanti ministeriali, uno della Cassa depositi e prestiti, uno del Demanio, e due rappresentanti di Regioni e Province autonome.

Per il futuro i fondi potrebbero lievitare. Si parte dai 244 milioni iniziali, ma è probabile che si aggiunga una parte dei 100 milioni del programma di risanamento energetico delle scuole e parte della dotazione di 1,6 miliardi per il social housing, dati in dote al Fondo investimenti per l'abitare della Cassa depositi. Secondo il sottosegretario Ciaccia il piano città potrà muovere investimenti per miliardi. Ciaccia rassicura anche sui tempi: il piano partirà comunque, nonostante gli slittamenti dei termini per la presentazione dei piani.