



oggi su www.unioncamere.eu

La citazione del 30 ottobre

“Il patto di stabilità ci viene incontro nei momenti di difficoltà. È il caso oggi, grazie al patto, l'Unione e la zona euro hanno registrato un rapporto tra deficit pubblico e Pil inferiore all'1% nel 2007. Gli stati membri possono adesso usare la stanza dei bottoni che hanno creato.”

Joaquín Almunia, Commissario per gli affari economici

The quote of October 30th

“To sort out the planet's economic problems, you have to do what's necessary with development. While we talk, while we confront Georgia and the economic crisis and plenty of other things, there are 250-million people – no, more... close to a billion people – who get up in the morning not knowing what they're going to eat in the evening. We can't forget that.”

Bernard Kouchner, French Foreign Minister

SOMMARIO

La Repubblica

- Parte dalle famiglie in crisi il piano Ue per la ripresa
- Europee, retromarcia del premier “Ampia intesa o non si cambia”
- Cai-sindacati, nella notte salta il tavolo

Corriere della Sera

- Ferrovie, strade, porti: Italia ferma

Il Sole 24 Ore

- La Ue lancia l'allarme Est Europa
- Auto, piano Ue da 40 miliardi
- La Toscana punta sui fondi Ue

Libero Mercato

- «Il Maghreb sarà partner privilegiato» - *intervista ad Adolfo Urso*

Le Monde

- Dominique Strauss-Kahn : "Je proposerai au G20 un plan de nouvelle gouvernance mondiale"

Financial Times

- Brussels must start issuing sovereign debt

Parte dalle famiglie in crisi il piano Ue per la ripresa

ALBERTO D'ARGENIO

BRUXELLES — Un «piano per la ripresa dell'economia europea» sostenendo imprese, famiglie e lavoratori maggiormente esposti alla crisi. L'annuncio è arrivato ieri al termine di una riunione della Commissione Ue interamente dedicata alla zoppicante economia del Vecchio Continente. Con il presidente dell'esecutivo comunitario, José Manuel Barroso, e il responsabile agli Affari economici, Joaquín Almunia, che hanno illustrato le idee che il 26 novembre saranno trasformate in una offensiva su scala Ue.

L'iniziativa è stata però criticata da molti osservatori, con il Partito socialista europeo che ha parlato di azione «poco ambiziosa». Da un lato i governi Ue si preparano al G20 del 15 novembre in cui vorrebbero dettare ai partner internazionali la riscrittura delle regole della finanza. Dall'altro la Commissione tampona la crisi finanziaria e i suoi effetti collaterali: ieri ha annunciato un prestito di 6,5 miliardi all'Ungheria — Paese sull'orlo del baratro aiutato anche da Fmi e Banca mondiale — e ha ampliato a 25 miliardi il fondo comunitario per questo genere di operazioni. E sul lungo termine lavora al piano chiamato a minimizzare gli effetti dello tsunami dei mercati sull'economia

reale. Il mantra del momento chiede ai governi di non andare in ordine sparso.

«Oggi più che mai — ha detto Barroso — servono politiche economiche coordinate visto che andiamo incontro a prospettive di crescita ridotte e, in alcuni casi, alla recessione». Un quadro a tinte fosche che sarà completato lunedì, quando Almunia presenterà le previsioni economiche che per il triennio 2008-2010 daranno una sforbiciata alla crescita Ue e dei singoli paesi. E che in un periodo tanto difficile i deficit torneranno a lievitare è dato per scontato: Bruxelles farà del suo meglio per usare le regole del Patto di stabilità in modo elastico, ma chi sforerà il tetto del 3% in modo netto e durevole subirà lo stesso una procedura d'infrazione con i rischi di successive sanzioni.

Ad ogni buon conto per evitare questi scenari la Commissione sfornerà il piano per «limitare al massimo l'impatto della crisi sui posti di lavoro» puntando sulla rapida reintegrazione dei disoccupati e sostenendo i settori colpiti dalla crisi. Caduti i pregiudizi sugli aiuti di Stato, Bruxelles permetterà operazioni con soldi pubblici a patto che, come nel caso di quelli già stanziati per le banche, siano «mirati, temporanei e non discriminatori». Insomma, no ad aiuti a pioggia o che falsino la concorrenza tra aziende europee. Si cercherà anche di ricapitalizzare la Banca europea per gli investimenti e fino al 2013 saranno usati 350 miliardi di fondi strutturali «per accelerare i progetti di investimento». Barroso ha quindi richiamato all'ordine i governi, italiano in testa, contrari al pacchetto cambiamento: «E' parte integrante della soluzione per fronteggiare la crisi economica». E un aiuto potrebbe arrivare al settore delle auto: l'associazione dei produttori europei ha chiesto un intervento da 40 miliardi, con Bruxelles che si è detta aperta ad un sostegno per la produzione di veicoli «puliti» e alla rottamazione, purché non falsi la concorrenza tra le diverse case.

Europee, retromarcia del premier “Ampia intesa o non si cambia”

Maggioranza a rischio sulle preferenze. Il Pd: sbarramento al 3%

SILVIO BUZZANCA

ROMA — Silvio Berlusconi cambia idea: senza un largo consenso la nuova legge elettorale per le Europee non si fa. E si andrà a votare con quella vecchia: senza soglie di sbarramento e con le preferenze. Il presidente del Consiglio è arrivato a questa conclusione ieri sera, dopo un incontro a Palazzo Chigi con Umberto Bossi, Roberto Calderoli e Giancarlo Giorgetti. Un colloquio in cui deve avere pesato molto il tam tam parlamentare sulle defezioni nella Pdl al momento del voto, probabilmente a scrutinio segreto, su parti importanti della legge. Soprattutto sulla norma che cancella le preferenze. Un argomento che il premier sicuramente toccherà oggi in un incontro con il presidente della Camera Gianfranco Fini.

Gli autonomisti di Raffaele Lombardo, otto deputati, infatti hanno già detto che voteranno no. Una ventina di uomini di An hanno presentato un emendamento contro l'abolizione delle preferenze. E perfino il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Carlo Giovanardi ha annunciato che lui la cancellazione delle preferenze non la voterà.

Un clima non molto positivo. Così Berlusconi, appena ventiquattro ore dopo avere respinto al mittente le parole del presidente della Repubblica che chiedeva un ampio consenso e il rispetto del pluralismo nel varo della nuova legge, cambia idea. E fa sapere che «è evidente che il progetto di legge parlamentare per le elezioni europee, proprio per la sua rilevanza politica, necessita della convergenza più ampia possibile delle forze parlamentari». Per questo spiega il Cavaliere, «auspichiamo perciò che il Parlamento continui a lavorare per ricercare ogni soluzione possibile. Ma è altrettanto evidente che, in mancanza di una convergenza, si voterà con la legge preesistente». Posizione che il sottosegretario Aldo Brancher, dice essere condivisa dalla Lega.

Un modo per correre ai ripari rispetto all'insidia del voto segreto. Berlusconi ne parla anche con i suoi colonnelli, cerca soluzioni tecniche alternative. Una potrebbe essere il sistema regionale con un capolista bloccato e la possibilità di esprimere una preferenza. Ma il Cavaliere questa novità la vuole discutere in commissione, non vuole arrivare in aula senza un accordo. La retromarcia sembra venire incontro anche alle pressanti richieste delle opposizioni per trovare un compromesso. Anche se Pier Ferdinando Casini attende le prossime mosse: «Apprezzabile l'intervento del presidente Berlusconi speriamo che alle parole, questa volta, seguano i fatti».

Ma l'uscita di Berlusconi potrebbe segnalare la possibilità reale di un accordo. Ieri, per esempio, Dario Franceschini, prima della retromarcia del Cavaliere, aveva detto: «L'attuale legge funziona. E' possibile andare al voto e tra l'altro ha le preferenze. Ma prevede l'assenza totale di sbarramento e può portare al Parlamento europeo anche partiti dello 0.8%». Per questo, spiega Franceschini, «si può ridurre la frammentazione con uno sbarramento al 3%, senza togliere ai cittadini la possibilità di decidere abolendo le preferenze».

Cai-sindacati, nella notte salta il tavolo

Le sigle non firmano i contratti, Sabelli se ne va. Restano solo 24 ore

LUCIO CILLIS

ROMA — Nuovo colpo di scena nel caso Alitalia: si interrompono bruscamente nella notte le trattative tra Cai e sindacati. Il salvataggio della compagnia è appeso ad un filo e oggi solo un intervento deciso di Palazzo Chigi e dei segretari generali del sindacato potrà rimettere insieme i cocci del dialogo. I contatti tra l'ad di Cai, Rocco Sabelli e le nove sigle di categoria si sono arenati proprio mentre sembravano aprirsi dei timidi spiragli. Secondo fonti vicine a Compagnia aerea italiana la rottura sarebbe arrivata non solo in seguito alla «indisponibilità delle sigle a firmare e a chiudere la partita dopo giorni di trattative», ma soprattutto sul nodo dei permessi sindacali: 45mila giornate annue complessive che Cai vorrebbe ridurre a circa 3.500.

I sindacati dal canto loro smentiscono questa versione e ribattono che la società guidata da Roberto Colaninno e Rocco Sabelli vuole rilanciare per ottenere il massimo a poche ore dalla scadenza dei tempi previsti. «Dopo 7 ore di riunione relativa ai «criteri di assunzione» - spiegano in coro — la Cai ha ripreso il confronto dichiarando che i documenti contrattuali relativi al personale di volo e di terra consegnati lunedì scorso rappresentavano una posizione ultimativa e non si dichiaravano disponibili ad una rilettura degli stessi per verificarne la coerenza rispetto a

quanto negoziato e sottoscritto a Palazzo Chigi». I leader sindacali rilevano «l'incomprensibile ed improvviso cambio di atteggiamento della delegazione Cai che, anche rispetto al positivo e costruttivo andamento della prima parte della riunione, ha impedito ogni ulteriore approfondimento di merito e ha abbandonato il tavolo alle ore 24 dichiarando chiuso il confronto».

Una rottura che, se non dovesse essere sanata entro stasera, potrebbe compromettere tutta

l'operazione Alitalia. Secondo il

ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, che ha parlato ieri nel corso di un *question time* alla Camera, «se non si dovesse raggiungere un accordo con tutte le sigle sindacali» Cai dovrà comunque procedere alla definizione dei nuovi contratti «con l'appoggio delle organizzazioni maggiormente rappresentative». Nei prossimi giorni, se partirà l'offerta condizionata di Cai e in attesa di una risposta della Ue sul prestito ponte, l'attenzione si sposterà sull'ingresso del partner estero. In queste ore, dopo Air France-Klm, sono i manager di Lufthansa a mettere sotto i fari i termini del possibile accordo di sviluppo con Cai mentre la prossima settimana toccherà ai dirigenti di British Airways venire a Roma per verificare la proposta. Il tema dell'alleato europeo è stato al centro di un vertice che a Palazzo Chigi ha messo di fronte il premier Silvio Berlusconi e il leader della Lega Umberto Bossi. All'incontro hanno partecipato il sindaco di Milano Letizia Moratti e Giuseppe Bonomi, presidente della Sea (la società di gestione degli scali milanesi), che hanno chiesto al premier garanzie sull'efficienza di Malpensa e Linate. Richieste rilanciate dagli esponenti della Lega, a cominciare dallo stesso Umberto Bossi. Il sottosegretario alle Riforme Aldo Brancher al termine dell'incontro ha spiegato che «il sindaco Moratti e Bonomi hanno chiesto che sia Malpensa, sia Linate rimangano in futuro efficienti rispetto al traffico interno ed internazionale. Il presidente Berlusconi — ha aggiunto Brancher — ha rassicurato gli interlocutori». Le preoccupazioni per il futuro degli scali lombardi, infine, sono condivise da Diana Bracco, presidente di Assolombarda e delegata di Confindustria per l'Expo 2015.

Ferrovie, strade, porti: Italia ferma

Il confronto (perdente) con gli altri Paesi europei

In 10 anni rete autostradale cresciuta solo del 2%

Le casse dello Stato sono vuote. I privati sono scorggiati e non aprono il portafogli. La burocrazia mette troppi bastoni fra le ruote. Mentre perfino le amministrazioni pubbliche si pestano i piedi. L'elenco potrebbe andare avanti all'infinito, probabilmente senza che si riesca a scovare il male oscuro che da anni, ormai, ha fatto scivolare l'Italia in fondo alle classifiche internazionali delle infrastrutture.

Gelidi, restano i numeri che raccontano di un Paese fermo, a dispetto di tutte le promesse dei politici. L'Italia che ora pretende sconti sulle emissioni nocive, sconfessando nei fatti il protocollo di Kyoto, è lo stesso Paese che consuma per produrre energia elettrica tanto petrolio quanto l'India intera in 551 giorni, e che trasporta il 90% delle merci su gomma. E dove, ricorda uno studio sfornato giusto una settimana fa da Intesa San Paolo, ci sono 53 mila automobili per ogni chilometro di autostrada. Il 43,2% in più rispetto alla media europea, che è di 37 mila, e quasi il triplo rispetto alla Spagna (18 mila). Evidente che le automobili sono troppe. Ma altrettanto evidente è che le nostre infrastrutture stradali non ce la fanno più. Tutti (o quasi) gli italiani (il 94%) vogliono andare in macchina. Non c'è perciò da stupirsi che le nostre infrastrutture ferroviarie siano più arretrate di quelle di Spagna e Francia, dove i passeggeri che viaggiano con l'alta velocità sono rispettivamente il 38,3% e il 57,2% di tutti quelli che utilizzano il treno per gli spostamenti abituali, contro il 19% dell'Italia. Ma un tempo, almeno, il Paese europeo che aveva scelto, discutibilmente, di puntare sull'asfalto anziché sulle rotaie, aveva l'asfalto migliore d'Europa. Poi si è fermato ed è stato sorpassato anche da chi, come la Spagna, trent'anni fa era a livelli da sottosviluppo.

Nel periodo che va dal 1995 al 2005 la rete autostradale italiana si è allungata del 2%, contro una crescita media europea, spiega il rapporto, del 28%. Fa addirittura impallidire il confronto con la Spagna, dove l'aumento è stato del 60%. Dal 2000 al 2005 nel Paese iberico sono entrati in esercizio 2.300 chilometri di nuove autostrade. In tutta Italia, appena 64: neanche 13 l'anno. Che dire poi dei costi? Se per un chilometro di autostrada spagnola si spendono in media 14,6 milioni di euro, da noi ce ne vogliono 32.

Ancora più sconvolgente è la differenza che c'è nell'alta velocità ferroviaria. Nel suo ultimo rapporto annuale, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici presieduta da Luigi Giampaolino ha calcolato in 32 milioni di euro al chilometro anche il costo dei 564 chilometri di linee italiane. Cifra tre volte superiore a quella necessaria per i

1.030 chilometri di alta velocità spagnola (9 milioni a chilometro) e per i 1.548 chilometri di rotaie per i supertreni francesi (10 milioni). Differenze che non si possono giustificare soltanto con le differenti caratteristiche orografiche dei Paesi, se è vero, come scrivono i magistrati della Corte dei conti in una relazione sullo stato del famoso Corridoio V Lione-Kiev, che i costi di alcune tratte (di pianura!) hanno raggiunto livelli astronomici. Per la Torino-Novara si è arrivati a 55 milioni di euro al chilometro. Per la Novara-Milano, addirittura a 73 milioni. Il problema, sottolinea la Corte dei conti, è il peccato originale dell'alta velocità (che poi non è nemmeno così alta, visto che quella di esercizio è 250 km/h): l'affidamento al general contractor senza «procedura concorsuale».

Difficile dire se la lievitazione dei costi sia causa o conseguenza della lentezza con cui procedono le grandi opere in Italia. Certamente fa impressione scoprire, come ha fatto l'Authority di Giampaolino, che per le linee veloci Roma-Napoli e Firenze-Bologna, si sono materializzati dal momento dell'aggiudicazione aumenti di prezzo del 113% e del 298%. Come non può non apparire sorprendente il conto che sarà presentato agli italiani, a meno di sorprese, per il Mose di Venezia. Tenetevi forte: 8 miliardi 118 milioni 16 mila euro. Il 60% in più di quello che dovrebbe costare il Ponte sullo Stretto di Messina.

Se poi al costo, salatissimo, delle opere, si aggiunge il fatto che i soldi non ci sono neanche, il quadro è completo. Il rapporto di Intesa San Paolo spiega che dal 2002, anno in cui è diventata operativa la legge obiettivo, alla fine del 2007, le opere «completate o quanto meno giunte alla fase di cantiere sono poco più di 50, per un valore complessivo di 20 miliardi di euro». Per inciso, il 21% di

questi soldi sono stati spesi soltanto per il Mose. Sapete invece fra il 2002 e il 2006 quanti soldi ha messo sul piatto la Spagna? Circa 120 miliardi, sei volte di più. Spiega il documento che nel periodo 2001-2007 «la grandezza idealmente destinata» dall'Italia «al finanziamento degli investimenti pubblici» è stata di 38 miliardi, pari al 2,5% del Pil. Un terzo della media europea (7,8%) e un tredicesimo della Spagna (33%). E le cose non sono destinate a migliorare. Paolo Buzzetti, il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori, ha denunciato che nel 2009 si verificherà una riduzione «del 14,2% in termini reali rispetto all'anno precedente delle risorse destinate a nuove infrastrutture». Per l'Anas il taglio sarebbe del 23%. Per le Ferrovie, del 33%.

Spesso, tuttavia, più che i soldi il vero problema è l'assenza totale di strategia. Prendiamo la vicenda, assolutamente surreale, dei porti. Dice il rapporto di Intesa San Paolo: «Pur essendo l'Italia il secondo Paese europeo per traffico merci, il suo principale porto in tal senso, quello di Taranto, si colloca all'undicesimo posto, con un traffico annuo pari a un decimo di quello del porto di Rotterdam». E va ancora peggio con il movimento dei container: se nel periodo fra il 2002 e il 2005 quello nei porti italiani è aumentato dell'8%, «si osserva una crescita del 41% dei porti inglesi e del 60% di quelli spagnoli, che pure gestivano nel 2002 un traffico simile a quello degli scali italiani».

Il fatto è che il divario fra l'Italia e gli altri Paesi europei non riguarda solo strade, ferrovie e porti. Ma anche le infrastrutture ambientali: l'Italia smaltisce in discarica una quantità di rifiuti superiore del 23% alla media europea, e ne recupera o incenerisce il 42% di meno. Per non parlare dello stato fisico delle infrastrutture sociali: ospedali, scuole, università. Perfino gli asili nido. Gli obiettivi di Lisbona concordati dall'Unione europea prevedono che ogni Paese abbia posti per almeno il 33% dei bambini di età inferiore ai tre anni? In Italia ne abbiamo al massimo per l'8%. E si va dal 21% dell'Emilia-Romagna all'1% della Campania. Quando si dice: pensare al futuro.

Sergio Rizzo

La Ue lancia l'allarme Est Europa

MAXI PRESTITO A BUDAPEST

Da Bruxelles 6,5 miliardi per l'Ungheria, il Fondo monetario ne ha promessi 12,5 e un altro arriverà dalla Banca mondiale

Adriano Cerretelli

BRUXELLES. Dal nostro inviato

«Dopo la corsa ai salvataggi bancari in giro per l'Europa, scatta quella alla solidarietà finanziaria verso i Paesi dalla stabilità pericolante dentro e fuori dall'Unione. E non per un inconsueto esercizio di altruismo. Più semplicemente l'interdipendenza su scala continentale non consente alternative. Insomma, siamo tutti nella stessa barca.

E così ieri Bruxelles ha annunciato la concessione di un prestito da 6,5 miliardi di euro a favore dell'Ungheria nell'ambito di un'operazione internazionale targata Fmi e Banca Mondiale per un totale di 20 miliardi. E, soprattutto, ha deciso di raddoppiare, da 12 a 25 miliardi di euro, la dotazione massima del fondo Ue creato nel lontano 1988 per aiutare i Paesi in difficoltà di bilancia dei pagamenti o per massicce fughe di capitali. «Ci sono economie sotto stress sui mercati finanziari. Con questa proposta, che sarà esaminata lunedì

dai ministri Ecofin, intendiamo lanciare il segnale che siamo pronti a sostenerle per superare la crisi», ha dichiarato ieri il commissario Joaquín Almunia. Prima di lui, a suonare l'allarme in arrivo da Est erano stati il presidente francese Nicolas Sarkozy e il premier britannico

Gordon Brown.

Detto fatto, gli eventi e i mercati sembrano averli presi in parola. Chiusa la falla di Budapest, dove la notizia del mega-prestito in arrivo ha fatto lievitare l'indice di Borsa del 14%, subito se ne è aperta una nuova in Polonia, la mag-

giore economia della costellazione orientale, con una taglia simile a quella della Spagna.

In serata si è infatti appreso che la Banca centrale polacca sta chiudendo i negoziati con Bce e Banca centrale elvetica per ottenere un prestito in franchi svizzeri a sostegno del mercato dei mutui sottoscritti in quella moneta per un valore complessivo di 50 miliardi di euro. La forte svalutazione dello zloty (ieri si è un po' ripreso) rispetto al franco svizzero ha messo a terra banche e cittadini polacchi indebitati. Di qui il passo della Banca centrale a Francoforte e Zurigo: la speranza è che l'incidente rientri grazie all'iniezione di liquidità. Però il precedente ungherese, cominciato proprio con un'iniziativa analoga, non appare molto rassicurante. Anche perché l'economia polacca ha ben altre dimensioni rispetto a quella ungherese.

L'effetto domino rischia di non fermarsi qui. La smentita ieri da parte dell'Fmi circa negoziati in corso con Bucarest non ha impedito al premier rumeno

Calin Popescu Tariceanu di estrarre dal cappello una similitudine da paura: «La crisi finanziaria globale è come il Titanic: i rumeni hanno l'acqua al collo mentre sul ponte di prima classe la musica suona ancora e la gente non sa che la nave è stata colpita da un iceberg».

In bilico sarebbero anche Bulgaria e Paesi baltici, tutte economie che, complice la crisi finanziaria, hanno visto chiudersi i rubinetti degli investimenti esteri e ora devono fare i conti con una brusca frenata dello sviluppo in condizioni di forte squilibrio finanziario e valutario. Fuori dalla Ue si fanno anche i nomi di Ucraina e Georgia. Almunia ieri non ha nascosto di aver ricevuto richieste di aiuto da parte dell'Islanda e nemmeno escluso che altri si presentino presto a battere cas-

sa. Se così fosse, anche il raddoppio del fondo europeo anti crisi potrebbe rivelarsi insufficiente a fermare un'emergenza sistemica da Est.

Per il resto ieri la Commissione Barroso ha annunciato per il 26 novembre un piano di rilancio dell'economia europea che dovrebbe ruotare sull'utilizzo più agile delle politiche Ue: dai fondi strutturali (350 miliardi tra il 2007 e il 2013) al fondo di aggiustamento alla globalizzazione, dal rafforzamento del capitale della Banca europea degli investimenti (Bei) che ha già stanziato 30 miliardi per le Pme e potrebbe aggiungerne altri 15 per i grandi lavori (trasporto e energia). E poi massima flessibilità nell'utilizzo degli aiuti di Stato e del Patto di stabilità, però rispettandone le regole. In concreto, i deficit potranno salire anche per finanziare «riforme a supporto della domanda a breve ma solo in modo temporaneo e mirato». In caso di sfondamento del 3%, la procedura anti-deficit eccessivo farà una chiara distinzione tra la deriva dovuta a errori di politica e gli effetti ciclici, comprese le conseguenze dei piani di salvataggio varati in seguito alla crisi finanziaria».

adriano.cerretelli@ilssole24ore.com

Auto, piano Ue da 40 miliardi

Enrico Brivio

BRUXELLES. Dal nostro inviato

APRILE Aprire uno sportello Bei di crediti a tasso agevolato dal valore di 40 miliardi di euro per lo sviluppo di tecnologie meno inquinanti e sollecitare gli Stati europei a piani nazionali di incentivi per la rottamazione, che permettano il ritiro dal mercato dei veicoli più inquinanti. Sono questi i due perni della strategia che si sta predisponendo a livello europeo con un doppio obiettivo: sostenere il settore dell'auto in un momento congiunturale difficile e cercare di alleggerire il costo del contributo che il comparto dovrà dare alla lotta al cambiamento climatico.

Gli orientamenti sono emersi ieri a Bruxelles dall'incontro del gruppo di alto livello Cars 21 (al quale partecipano per l'Italia anche l'ad di Fiat, Sergio Marchionne e, per il governo, il sottosegretario alle Infrastrutture, Roberto Castelli). Nella riunione ha preso quota l'ipotesi di un intervento della Bei con crediti agevolati per sostenere la ricerca finalizzata all'eco-innovazione, all'efficienza energetica e alla riduzione delle emissioni di Co2 delle auto.

L'ad di **Psa Peugeot Citroen**, Christian Strieff, presidente di turno dell'associazione dei costruttori europei (Acea), ha indicato la necessità che la Bei apra una facility da 40 miliardi di euro per garantire liquidità all'industria dell'auto per aiutarla a «superare la crisi», visto che «non si sa quanto dureranno le restrizioni sul mercato del credito». Strieff ha ricordato che le vendite di nuove auto sono calate del 10% in Europa nel terzo trimestre e dovrebbero calare ancor più nel quarto.

Il vice presidente della Commissione Ue e responsabile all'Industria, Guenter Verheugen, ha dato pieno appoggio alla richiesta dell'Acea, ricordando che la decisione finale sulla concessione dei crediti

spetterà alla Bei e agli Stati membri, ma che la proposta dell'industria dell'auto «in linea di principio dovrebbe essere accettata». Verheugen si è detto d'accordo anche con la richiesta dell'Acea di incentivi alla rottamazione, che dovranno però essere approntati dagli Stati, in quanto Bruxelles non ha competenze in materia di fiscalità, e coordinati in modo da non generare distorsioni nel mercato unico. «In Europa 20 milioni di auto hanno più di 10 anni, e 5 milioni ne hanno più di 15 - ha ricordato Verheugen - il punto fondamentale è il rinnovo del parco auto e lo

RISPOSTA ALL'EMERGENZA

L'ipotesi del tavolo Cars 21 prevede di affidare alla Bei la regia dei finanziamenti a favore degli investimenti dei produttori europei

stimolo della domanda».

Resta poi il nodo del regolamento in discussione ora al Consiglio per la riduzione delle emissioni di Co2 delle auto. Strieff si è detto d'accordo con gli obiettivi, ma ha chiesto più tempo e flessibilità per raggiungerli e soprattutto ha definito "pazzesche" le multe prospettate ai produttori che sfondassero gli obiettivi. «Quali crimini ha commesso l'industria europea - si è chiesto pure Verheugen - per vedersi imporre delle sanzioni? Per poi magari aver bisogno di un intervento pubblico per salvarla? Fanno discutere anche le formule per la distribuzione degli sforzi tra le varie case. Castelli ha invitato a essere "pragmatici" e ha protestato contro l'attuale proposta sul tavolo che penalizzerebbe in modo ingiusto i costruttori di auto più piccole e meno inquinanti, come le case italiane e francesi.

enrico.brivio@skynet.be

La Toscana punta sui fondi Ue

L'obiettivo è velocizzare la disponibilità delle risorse comunitarie

Cesare Peruzzi

FIRENZE

La multinazionale americana Eaton (componentistica auto) ha deciso di chiudere lo stabilimento di Massa, lasciando a casa 347 persone. Nel polo siderurgico di Piombino sono ormai 700 i lavoratori in cassa integrazione. Le imprese artigiane che rallentano o fermano gli impianti per mancanza di ordini non si contano più. In Toscana, la crisi sta arrivando con la forza di una burrasca autunnale. E la Regione, insieme alle associazioni di categoria e ai sindacati, è impegnata a prendere le contromisure.

Il presidente Claudio Martini incontrerà giovedì 6 novembre istituti di credito e Fondazioni di origine bancaria, per individuare nuovi strumenti che favoriscano l'accesso al credito. Tre giorni dopo, lunedì 10, il summit riguarderà il mondo delle imprese, i sindacati, le università e i centri di ricerca. «Per uscire dalla crisi - dice Martini - occorre evitare che ognuno vada per la propria strada: dobbiamo sostenere progetti imprenditoriali che sappiano guardare al futuro, anche in settori maturi e nei distretti tradizionali».

Sono cinque le leve su cui la Regione ha annunciato di voler puntare. In primo luogo velocizzare la disponibilità dei fondi comunitari: pubblicazione dei bandi entro il 2008, procedure più snelle, fine dei finanziamenti a pioggia. La dote toscana da qui al 2013 è di 3,389 milioni, che attiveranno altri 4 miliardi d'investimenti. La Regione vuole accelerare al massimo l'utilizzo di questi fondi, con l'impegno di destinare ad altri interventi quei finanziamenti che non venissero impiegati entro un anno dall'assegnazione.

Il secondo punto riguarda l'accesso al credito. Martini ha confermato per il 2009 il blocco delle tasse, gli sgravi sul bollo auto e l'avvio del programma di assistenza per gli anziani non autosufficienti. L'incontro con le banche del 6 novembre dovrà servire a ri-

lanciare una politica di accesso al credito per imprese e famiglie. Terzo fronte: far crescere i fondi di garanzia. Quarto: spingere per l'attuazione del federalismo fiscale, senza il quale - a giudizio di Martini - «non è possibile da parte delle Regioni decidere incentivi fiscali in favore delle imprese».

Infine, la Toscana ha definito i contenuti del "Manifesto per l'attrattività", che nel corso del 2009 sarà presentato in tutte le principali piazze finanziarie del mondo con l'obiettivo di attrarre investimenti. Tra le novità previste dal Manifesto c'è l'istituzione di un tutor personalizzato che seguirà gli investitori lungo l'iter burocratico necessario a realizzare il progetto. Sarà varata una nuova legge sulla semplificazione delle procedure e verrà pubblicato anche un atlante informativo sulle aree industriali disponibili.

«Adesso si tratta di dare attuazione agli annunci», sottolinea Franco Bernardini, vice presidente di Confindustria Toscana con delega per il settore del credito. «Siamo d'accordo con gli obiettivi e i contenuti finanziari degli interventi messi in programma dalla Regione, ma per quanto ci risulta, ad oggi, non sono state ancora fatte le delibere attuative - aggiunge -. Il giudizio è dunque sospeso in attesa anche di capire meglio la destinazione dei fondi».

Le categorie economiche chiedono collaborazione. «Il momento è difficile, la crisi finanziaria internazionale ha acuito una situazione che era già in deterioramento - spiega Patrizia Vianello, presidente di Legacoop Toscana -. Le imprese si aspettano maggiore semplificazione burocratica e un'accelerazione nei pagamenti della Pubblica amministrazione». Per Bernardini anche le banche dovranno fare la loro parte: «Con l'Euribor al 4,82% non è possibile che le aziende paghino lo scoperto di conto corrente al 10,3%», dice. Gli incontri di novembre saranno decisivi.



ADOLFO URSO

«Il Maghreb sarà partner privilegiato»

Sottosegretario secondo lei è veramente finita un'era e ne comincia una in cui il sud del Mediterraneo sarà in un certo senso il nostro alter ego?

«Il Maghreb sarà il nostro partner privilegiato. Rappresenterà un po' quello che in passato i Balcani hanno significato per l'industria italiana. Opportunità nelle infrastrutture, occasioni nel manifatturiero e cooperazione nello sviluppo dei settori della pesca e del turismo. E, fatto importante in questi mesi di crisi, il Maghreb rappresenta un'isola stabile grazie alle materie prime e alla necessità di infrastrutture e una pedana di rilancio per le nostre aziende anche le Pmi».

La prossima settimana ci sarà la prima visita ufficiale di aziende italiane in Libia dopo l'accordo tra i due premier, Silvio Berlusconi e Mohammed Gheddafi. I primi frutti dunque?

«L'accordo con la Libia è giunto nel momento più opportuno. Non solo perché da qui al prossimo settembre il governo di Tripoli deciderà appalti per 150 miliardi di euro, ma anche perché avendo scavalcato la Francia in termini di partnership commerciali con l'intero Maghreb, ora si tratta di fare il salto».

Quale è l'obiettivo?

«L'obiettivo è di fare in Libia, Marocco e con più attenzione e oculatezza in Algeria quello che è stato fatto in Tunisia dove le aziende italiane hanno superato le mille unità».

Domani andrà in Tunisia...

«Saranno due giorni di lavoro per chiudere gli accordi sulla pesca, ma anche per parlare di nuovi insediamenti industriali. Senza dimenticare che



quasi sicuramente il segretariato dell'Euromediterraneo andrà proprio alla Tunisia».

Mentre l'altro ieri ha incontrato la vice presidente di Confindustria Marocco...

«Altra nazione interessante e in forte crescita e con cui condividiamo le decine di migliaia di immigrati che in Italia rappresentano la comunità più laboriosa. Poi, operare in Marocco significa pure per le aziende in joint venture avere la possibilità di esportare negli Stati Uniti a dazi zero. Ma Rabat com'è Tunisi Tripoli e anche Algeri possono essere una pedana di lancio verso i Paesi del Golfo e l'Africa Sub sahariana».

Intende in termini energetici?

«Solo in parte. Per prima cosa se le nostre aziende partono dal Maghreb riusciranno a chiudere accordi privilegiati con la fascia di nazioni che sta a sud del deserto. Un mercato molto povero ma con un potenziale di crescita in grado di superare persino i tassi asiatici. Poi ci sono le nazioni del Golfo che storicamente tessono stretti rapporti con il Maghreb. Per quanto riguarda gli aspetti energetici il discorso è più delicato».

Nel senso che i contatti con l'Algeria sono delicati?

«L'Algeria è il quarto Paese del Maghreb. Sarà l'ultimo mercato da penetrare, ma non per questo meno importante. Bisogna aspettare che le ultime frange del fondamentalismo islamico si riassorbano. Si è creato un clima politicamente favorevole in Libia. I rapporti con Marocco e Tunisia già buoni migliorano e la stessa cosa negli anni succederà con l'Algeria».

CLA. ANT.

Dominique Strauss-Kahn : "Je proposerai au G20 un plan de nouvelle gouvernance mondiale"

LE MONDE | 30.10.08

Washington, envoyé spécial

Blanchi par son conseil d'administration de l'accusation d'abus de pouvoir dans le cadre de sa liaison avec une de ses subordonnées, Dominique Strauss-Kahn, le directeur du Fonds monétaire international (FMI), rebondit. Il a retrouvé le dynamisme qui lui avait permis, depuis un an, de commencer à réformer la représentativité et les finances du Fonds.

Au plus fort de la crise financière, il a encouragé les gouvernements à mettre sur pied des plans globaux prévoyant la recapitalisation des banques en difficulté. Le 15 novembre, à Washington, il proposera au G20 un plan de nouvelle gouvernance mondiale baptisé "*Global regulation strategy*" pour en finir avec les "*bulles*" à répétition qui détruisent l'économie réelle.

Quand finira la descente aux enfers des Bourses mondiales ?

L'extrême volatilité des marchés montre que la crise financière continue à produire ses effets. J'ai bon espoir que cette volatilité se calme parce que les plans financiers américain et européen sont solides ; il leur faut juste un peu de temps pour donner leur pleine mesure.

Je suis plus préoccupé, en revanche, par le ralentissement de l'économie mondiale et ses conséquences sociales. C'est pourquoi le FMI ne peut pas se contenter d'être le pompier qui aide les pays à redresser leurs balances de paiement, il revendique le rôle du maçon qui aide à reconstruire la croissance. En 2009, nous prévoyons une croissance mondiale de 3 %, soit 0 % pour les économies avancées et de 6 % à 7 % pour les pays émergents. Dès le mois de février, j'ai d'ailleurs conseillé à ceux d'entre eux qui le pouvaient de prévoir un soutien budgétaire conjoncturel.

Vous avez été longtemps silencieux. Pourquoi n'est-ce pas vous qui avez élaboré le plan Brown qui a servi de modèle aux autres plans de sauvetage ?

Mais vous ne savez pas tout et c'est normal ! Quand une crise bancaire se déclenche à l'intérieur d'un pays, le FMI n'a pas de rôle direct, mais prodigue des conseils aux gouvernements. Munis de l'analyse unique de 122 crises passées, nous avons martelé deux recommandations. D'abord, en finir avec le cas par cas et mettre au point un plan global ; ensuite, recapitaliser les banques, parce qu'injecter de liquidités ne peut suffire. Jusqu'à la mi-septembre, l'efficacité commandait la discrétion. Depuis, ayant été entendus, nous avons pu parler publiquement.

Que pensez-vous de la proposition de Gordon Brown de faire du FMI une banque centrale mondiale dotée de moyens financiers renforcés ?

Gordon Brown a raison de vouloir réformer l'architecture financière mondiale. Avec la mondialisation, quand l'immobilier s'effondre en Virginie, la Hongrie en pâtît, parce que la chute du secteur résidentiel américain met en difficulté les banques américaines, puis toutes les banques de la planète qui rapatrient leur argent chez elles et coupent les crédits aux pays les plus lointains. L'effet domino se met alors en place. Le FMI peut y parer.

Pour cela, il faut que son rôle de coordonnateur de la régulation mondiale soit réaffirmé – telle est d'ailleurs l'approche de Nicolas Sarkozy. Je proposerai ainsi au G20 un plan de nouvelle gouvernance, ou "*global regulation strategy*", autour des cinq axes suivants :

1/Mettre au point un prêt nouveau qui permette de soulager les problèmes de liquidités à court terme que rencontrent certaines économies : nous venons d'en définir les caractéristiques.

2/Augmenter les ressources du FMI qui peuvent devenir insuffisantes face à l'ampleur des besoins à moyen terme : c'est ce que propose Gordon Brown.

3/Tirer les leçons des politiques économiques qui ont conduit à ces "*bulles*" à répétition dont l'éclatement détruit l'économie réelle : c'est la mission qui nous a été confiée, il y a quelques jours, par les 185 pays membres du Fonds.

4/Surveiller la mise en place des nouvelles régulations financières élaborées, avec le FMI, par le Forum de stabilité financière, qui regroupe principalement les grandes banques centrales.

5/Aider à repenser un système mondial plus cohérent parce que plus simple, plus efficace parce que plus coordonné. Au-delà de son rôle de pompier et de maçon, le FMI peut aussi avoir, pour un temps, un rôle d'architecte.

Qu'attendez-vous de la réunion du G20 à Washington, le 15 novembre ?

La mesure de la situation historique que nous vivons. Et donc une impulsion décisive, à partir du document que nous lui soumettrons sur les leçons de la crise, pour la réforme de la gouvernance mondiale.

C'est une perspective que les Américains sont réputés ne pas apprécier...

Beaucoup de choses changent en ce moment. A des degrés divers, tous les pays – y compris les Etats-Unis – reconnaissent que le marché ne fonctionne que s'il est organisé et qu'on ne peut attendre aucun bienfait de la mondialisation si ses défauts ne sont pas corrigés.

Notre assemblée du 11 octobre à Washington a marqué un tournant dans ce domaine : nos 185 pays membres ont accepté à l'unanimité un système coopératif qui a ensuite aidé les Européens à être unanimes à Paris, le 13 octobre. Vous vous souvenez que, quelques jours auparavant, tout le monde ne jurait que par le prisme national...

Vous notez aussi que ce sera un G20 et non un G8 qui se réunira à Washington, le 15 novembre, parce que tous les responsables ont pris conscience que l'économie mondiale ne se réduit plus aux seuls pays riches. Pour ma part, je rappelle sans relâche qu'il y a une autre crise derrière la crise financière : celle que vivent les pays pauvres, frappés de plein fouet par le renchérissement des matières premières et des produits alimentaires. Dans les pays développés, la crise signifie baisse du pouvoir d'achat; chez les plus démunis, elle veut dire risque de famine pour certains, malnutrition pour beaucoup et séquelles pour toute une génération.

L'enquête interne demandée par votre conseil d'administration sur un incident de votre vie privée vous a lavé de l'accusation d'abus de pouvoir. Votre crédibilité et celle du Fonds n'en sont-elles pas affectées ?

Cette enquête a été conduite par un organisme indépendant dont les conclusions sont claires et nettes. Comme l'a dit le conseil d'administration du FMI : "*L'incident est clos*".

Pour ma part, je suis pleinement dans l'action pour apporter des solutions aux problèmes économiques et financiers de la planète. D'ailleurs, le FMI n'est déjà plus le même qu'il y a un an quand j'y suis arrivé. Il est plus représentatif : la réforme des droits de vote, dont on parlait depuis des années, a été adoptée au printemps et aura à terme des effets considérables. Il est plus efficace : les 500 salariés qui nous ont volontairement quittés donnent une marge pour en embaucher une centaine d'autres qui vont nous aider pour nos nouvelles missions.

Il est plus respecté : l'Asie et l'Amérique latine ne sont plus en délicatesse avec le FMI, qu'elles accusaient d'éteindre les incendies au prix d'une régression économique et sociale. Il est enfin plus pragmatique : autant il serait absurde de prêter de l'argent aux Etats sans conditions, autant ces conditions ne doivent plus découler d'une ligne idéologique mais des besoins des pays. Le FMI a tiré les leçons de ses erreurs passées. J'ai plus que jamais l'ambition de continuer de le réformer pour lui faire jouer un rôle original dans ce nouveau contexte historique.

Propos recueillis par Alain Faujas

Financial Times
**Brussels
must start
issuing
sovereign
debt**

**Daniel Gros and
Stefano Micossi**

**EU countries will not be
able to compete until
they develop a unified
market for bonds
denominated in euros**

Why has the euro been plunging against the dollar and the yen? Why are European banks coming under renewed pressure in spite of massive rescue programmes?

The euro has been falling because investors, in their scramble for safety and liquidity, are flocking to US – and to an extent also Japanese – government paper, driving their yields close to zero. US and Japanese paper is considered safer than other government-backed assets – including public debt instruments issued by European governments. In other words, the separate markets for sovereign debt paper of unequal quality issued by European governments cannot compete with the US market for financial flows in search of a safe harbour; and they will not be able to compete in times of turbulence until the European Union develops a unified market for bonds denominated in euros.

As a result, capital is not coming to Europe, where it is needed to shore up the banking system. Even the most virtuous EU member states now pay 2-3 percentage points more on short-term borrowing than the US government, although public sector finances are under more stress in the US. Moreover, the US will continue to dictate the agenda in international monetary affairs, even now, after the colossal damage inflicted on the world by its misguided macro and regulatory policies.

The overall message from financial markets is that investors everywhere have developed a strong preference for public debt. In the US and Japan public debt is riskless because, if needed, the government could always force the (national) central bank to print the money necessary to meet its obligations. But this is not the case in the eurozone, since no government can force the European Central Bank to print money. For international investors, there is no euro area government bond in which they could invest to di-

versify their risk away from the dollar.

We thus have both strong demand for “European” bonds and a need for massive government capital infusions to prevent the crisis from getting worse in the banking sector and on the European periphery, whose difficulties are aggravating the banking crisis given that EU banks have about \$1,500bn (€1,600bn) of claims on emerging Europe that are now at risk as well.

This is why the EU should set up a massive European financial stability fund. The fund will probably have to be at least on the scale of the US troubled asset relief programme – say, €500bn-€700bn. It would issue bonds on the international market with the explicit guarantee of member states. As the rationale for the EFSF is crisis management, its operations should be wound down after a predetermined period (five years, perhaps). For global investors EFSF bonds would be practically riskless. But this does not imply stronger member countries would have to pay for the mistakes of the others since, at the end of its operations, losses could be distributed across member countries according to where they arose. In all likelihood the fund would not lose, as it could finance itself at much lower cost than national governments.

This fund could be set up quickly at the European Investment Bank, which already exists with the necessary expertise. (Technically the EIB is an agency of member states under the control of their finance ministers.)

The resources would be used mainly for bank recapitalisation, especially for those banks that “gamble for resurrection” rather than accept the heavy-handed interference of national governments. The EFSF could also beef up the funding of existing EU instruments for balance-of-payments assistance to countries on the EU’s periphery. But, given the unpredictable nature of this crisis, a crucial consideration should be for the EU to prepare for the “unknown unknowns” that are certain to arrive sooner rather than later.

French president Nicolas Sarkozy has recently called for creation of an economic government for the euro area. Under normal circumstances one would have replied that the economic governance of the eurozone was as-

sured by the independence of the EC and the stability pact. This is clearly no longer sufficient when Europe face the worst economic and financial crisis since the second world war. The speed and depth of the crisis have overwhelmed the usual decision-making mechanisms. Europe needs action on a scale that can be decided only at the highest political level.

Daniel Gros is director of the Centre for European Policy Studies in Brussels. Stefano Micossi is director of Assonim, a business association and think-tank in Rome, and a CEPS board member.