

# In Coda

Lunghissime code di risparmiatori agli sportelli delle banche di Hong Kong per partecipare a quella che si delinea come il più grande sbarco in Borsa della storia, quello della Industrial e Commercial Bank of China, la prima banca statale cinese: un'operazione da 21,9 miliardi di dollari



## OGGI TRAM E METRÒ A RISCHIO PER LO SCIOPERO DELL'ORSA

Il sindacato Orsa - Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base - ha indetto uno sciopero dei macchinisti delle linee metropolitane e delle tranvie interurbane per la giornata di oggi, martedì 17 ottobre, 2006 nell'ambito della vertenza per il rinnovo della parte economica 2006/07 del contratto nazionale di lavoro. L'astensione dal lavoro sarà di quattro ore e si svolgerà con modalità diversa da città a città.

## L'ENI È LA PRIMA SOCIETÀ ITALIANA PER ATTIVITÀ ESTERE

L'Eni è la prima società italiana per attività estere e la ventisettesima nel mondo. Il primato della società petrolifera italiana emerge dalla classifica dell'Unctad, l'agenzia delle Nazioni unite per il commercio e lo sviluppo. Le altre società italiane non finanziarie inserite nella top-100 sono Telecom Italia (al 35mo posto) e Fiat (al 37mo). Guidano la classifica, aggiornata al 2004, la General Electric seguita da Vodafone e Ford.

# Prodi e Cimoli, faccia a faccia su Alitalia

Piano strategico, alleanze internazionali, conti. E il nuovo vertice nell'agenda del premier

di Felicia Masocco / Roma

**FACCIA A FACCIA** Il dibattito su Alitalia, aeroporti annessi, ha registrato ieri un'altra giornata isterica. In attesa dell'incontro di oggi tra Romano Prodi e Giancarlo Cimoli, si è assistito ad un carosello di dichiarazioni, quelle di chi getterebbe dalla torre Malpen-

sa, quelle di chi sacrificerebbe Fiumicino. Prese di posizione che sembrano dimenticare che in ballo c'è la sopravvivenza di una compagnia nazionale. A questo punto ci si aspetta che il vertice a Palazzo Chigi, fissato per le 17, tra il premier e il presidente e amministratore delegato di Alitalia, riporti la discussione sulla pista giusta. Nell'annuncio, il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi lo ha definito un «passaggio nodale», ha parlato di momento di «svolta» e ritiene che sia l'occasione per verificare se il management aziendale «condivide» il piano cui sta lavorando il governo, «lo voglia assecondare o no». «Tutta qui - ha concluso - sta la possibilità che rimanga o no questo management». L'incontro non è stato confermato né smentito, tanto da Alitalia quanto da palazzo Chigi. Parlando da Madrid Prodi non ne ha fatto cenno. Si è detto però convinto che la compagnia «potrà avere un ruolo in futuro. Se sola o con altre compagnie lo decideremo nei prossimi giorni».

Si saprà invece oggi se Cimoli resta o lascia. La sua permanenza per Bianchi è strettamente legata alle «responsabilità» che l'azienda intende assumere. Fino a che punto, cioè intende collaborare e seguire il governo. In pratica ci si aspetta che le integrazioni al piano industriale che Cimoli presenterà giovedì al consiglio di amministrazione - secondo rumors sarebbero di lacrime e sangue - vadano nella stessa direzione delle linee dell'esecutivo che pensa ad un rafforzamento sul piano interno e a un'alleanza internazionale «alla pari» per la quale si è impegnato a far va-

lere la sua azione politica. Non c'è dubbio che il pessimo giudizio formulato la settimana scorsa da Prodi sullo stato di Alitalia sia anche la bocciatura di chi tiene le redini dell'azienda e anche la discesa in campo del premier, che si è dato tempo fino al 31 gennaio per salvare la compagnia, è stata letta come un commissariamento. Argomen-

Per giovedì è fissato un consiglio di amministrazione per integrare il piano industriale



Alcuni velivoli Alitalia, all'aeroporto di Napoli. Foto di Ciro Fusco/Ansa

ti che hanno fatto ipotizzare una mozione di sfiducia verso Cimoli e dunque le sue dimissioni. L'ipotesi resta in piedi. Ma anche quella che oggi Cimoli resti al suo posto. La partita è aperta. Un uomo nuovo presuppone un piano nuovo, che non è certo cosa da pochi giorni. Insomma con le dimissioni di Cimoli si butterebbe tutto all'aria e anche se sono molti - cinque ministri oltre ai sindacati - ad auspicare un passaggio di consegne, date le circostanze potrebbe non essere

una mossa giusta. Il faccia a faccia, il primo da quando il governo si è insediato servirà ad illustrare le strategie in campo. Sul tavolo di Prodi ci sarà il piano cui Cimoli sta lavorando da quando il Tesoro nei mesi scorsi gli ha riconfermato la fiducia e il dossier del ministro Bianchi sulle linee guida del trasporto aereo. Non è chiaro se avrà un peso anche il piano del ministro Francesco Rutelli che ha scatenato la guerra degli hub tra Milano e Roma. Un duello

su cui ieri è intervenuto anche il segretario ds, Piero Fassino, osservando come sia curioso «che non si discuta del cuore del problema: se Alitalia chiude non c'è futuro per nessun aeroporto». Il tempo stringe. Prodi si è detto convinto che «le possibilità di Alitalia sottoposte alle regole del mercato sono ancora molto forti», «ha ancora un grandissimo mercato». «Il mio solo dispiacere è che non si sia intervenuti prima perché abbiamo perso moltissimo».

**LO SCINTO** Colpa di Milano. Macché, colpa di Roma. Riprende l'annosa sfida degli hub, dopo le dichiarazioni del vicepremier Rutelli

## Al capezzale del malato riesplode l'inutile polemica tra Malpensa e Fiumicino

di Oreste Pivetta

Nata nel lontano 1958, Malpensa è rinata allargandosi nel 1998, sotto la cattiva stella di lotte fratricide, scontri sindacali, sindaci e governatori l'uno contro l'altro armati. Al primo vagito dell'aeroporto subito si capì di che pasta siamo fatti: cioè di campanili, clientele, famiglie, lobbies dialettali. Nel pieno della crisi Alitalia, il vicepremier Rutelli ha visto quando comincia il declino della compagnia di bandiera e s'è accorto che coincide con il debutto di Malpensa. Conclusione ovvia: è Malpensa il «tallone d'Achille». Il leghista di turno, il deputato Paolo Grimaldi, gli ha dato del ladro, chiamando in causa anche Veltroni, per via del cinema: una coppia, sindaco ed ex sindaco di Roma, per un doppio scippo. Non poteva star zitto Formigoni: «Finalmente il governo ha gettato la maschera. Ora è chiaro che per ragioni di clientelismo, sceglie Fiumicino e

abbandona Malpensa». Come se lui non avesse i suoi clienti. La storia è più complicata, anzi più inquinata. Malpensa è stata rilanciata, con l'ampliamento inaugurato nel 1998. L'ambizione era che divenisse il primo hub nazionale, il centro intorno al quale ruotasse tutto il traffico aereo italiano. S'erano dimenticati dell'esistenza di Fiumicino e persino di quella di Linate, che fu non il primo ma almeno il secondo ostacolo al lancio di Malpensa. Concomitanza spiata: per una ragione obiettiva perché è più comodo per chi viaggia in Italia scendere a Linate, appena appena oltre la periferia milanese, secondo perché chi lavorava su Linate non aveva alcuna voglia di trasferirsi su Malpensa. Ed ecco la prima ragione del quasi-fallimento: Alitalia, malgrado i privilegi (nella scelta ad esempio degli orari concessi dalla Sea, cioè la società che gestisce gli scali lombaridi) non ha mai investito su Malpensa, intanto per motivi

politici (non diciamo clientele) nella contesa Nord-Sud e poi perché avrebbe dovuto trasferire una parte consistente dei suoi dipendenti: impresa, si intuisce, gigantesca, peggio che irraggiungibile. Sono numeri che non si citano mai: basterebbe ricordare che il personale Alitalia presso gli scali milanesi (centro di un bacino che vale circa il settanta per cento della domanda di trasporto aereo nazionale) si mantiene intorno a poco più del dieci per cento. Nessuna compagnia aerea può puntare due hub, meno che mai poteva

Il senatore Brutti: «Verifichiamo sul campo la bravura di chi gestisce i due scali italiani»

Alitalia. Il problema è che la lotta tra romani e milanesi per l'esclusività di Alitalia ha danneggiato tutti, in primo luogo la compagnia aerea. Rutelli ha sentenziato una cosa ovvia, se si resta dentro il triangolo Alitalia-Malpensa-Fiumicino: Malpensa adesso è messa peggio, anche i bilanci la condannano (venti milioni di passeggeri contro trenta), Alitalia non abbandonerà mai Fiumicino, perché è una società romana, legata a Roma e al suo ceto politico-economico. Se questa è la situazione, è retorica ripetere che Malpensa sta nel cuore dell'Italia che produce, che s'affaccia verso l'Europa più ricca, eccetera eccetera. In fondo di queste privilegi finora non s'è molto giovata. Il presidente della provincia di Milano, Filippo Penati, ha chiamato in causa, per spiegare la debolezza di Malpensa, la responsabilità dei dirigenti Sea, cominciando dal presidente, Giuseppe Benigni, esperto d'assicurazioni, voluto dall'ex sindaco Al-

bertini: «Nessuno chiede loro conto della ragione per cui tutti gli altri aeroporti crescono, mentre Malpensa perde quota di traffico e passeggeri». Aludeva Penati alla debolezza di Sea sul fronte investimenti, per colpa dei debiti accumulati per pagare un maxi dividendo ai soci, cioè al Comune di Milano. Come aveva chiesto lo stesso Albertini. Penati si è avvicinato al bersaglio vero. Ci spiegava il senatore Paolo Brutti, segretario della commissione lavoro pubblici del Senato: «Tra il '98 e il 2000 ci furono fortissime pressioni dei vertici regionali lombardi di allora, quelli stessi di oggi, dalla Sea, oltre che del governo perché Alitalia decidesse forzatamente la propria presenza su Malpensa, addirittura smantellando Linate, per un'operazione non di mercato o di strategia industriale. Il problema era quest'enorme aeroporto già fatto, che doveva essere caricato di slo». Aggiungeva Brutti: «La mossa del cavallo invece,

è un'altra: siano le compagnie aeree stesse libere di scegliere sulla base delle proprie strategie industriali, obiettivi commerciali, il proprio network, i costi, gli scali sui quali puntare. Lasciamo fare al mercato, mentre si vuole fare del dirigismo in uno dei comparti a più forte concorrenza, più deregolamentati. Scegliamo la liberalizzazione su Malpensa, allentiamo l'obbligo di Alitalia di farci scalo. Dove sta il problema? Se Malpensa risulterà conveniente per altri vettori, rispetto a scali concorrenti, per costi e servizi, non avrà problemi ad attirare traffico». Insomma, ci spiega Brutti, favoriamo la concorrenza. Concorrenza che il «protezionismo» regionale ha impedito. Brutti ricorreva a un esempio, quello di Orio al Serio: più aperture verso altre compagnie (vedi l'accordo con Ryanair) e quindi più capacità di contrattazione, sulla base di condizioni di favore a chi può offrire davvero in cambio qualcosa. E cioè voli, merci, passeggeri.



Foto Ansa

## Fiat: balzo record in Borsa, nuovi operai entrano a Mirafiori

In piazza Affari il titolo torna a superare i 13 euro e a Torino riprendono anche gli straordinari del sabato. Damiano: «Un segnale importante»

di Giampiero Rossi / Milano

Un bel lunedì per la Fiat. Vola in Borsa e a apre i cancelli di Mirafiori ai primi neosassunti dopo gli anni bui della crisi e dei tagli al personale. In piazza Affari il titolo del gruppo torinese è salito sopra quota 13 euro - soglia mai toccata dall'aprile del 2002 - guadagnando l'1,31% a 13,02 euro dopo avere raggiunto, nel corso della giornata un valore di 13,05 euro. Un balzo in avanti che sembrerebbe legato ai buoni dati sulle immatricolazioni in Europa annunciati la scorsa settimana e a un report di Morgan Stanley, in cui i severi analisti hanno alzato le stime sugli utili per azione previsti nel 2006 e nel 2007. Salute.

Ma probabilmente il segnale migliore è quello che è arrivato da Torino, direttamente dallo stabilimento storico della Fiat, Mirafiori, dove proprio ieri hanno varcato per la prima volta i cancelli delle carrozzerie trenta nuovi assunti. Si tratta di contratti a termine di tre mesi, ma è comunque una notizia positiva, insieme al ritorno agli straordinari del sabato. La ripresa industriale e il paziente lavoro dei sindacati hanno portato a questo nuovo «storico» passo, che segue di pochi mesi la conquista del contratto integrativo aziendale che da dieci anni attendeva di essere rinnovato. «Un segnale sicuramente importante - commenta il ministro del Lavoro, Cesare Damiano - il frutto di un accordo fra

l'azienda e la rappresentanza sindacale unitaria che scommette attraverso i sabati nella ripresa produttiva, nella qualità dei prodotti, e ottiene in cambio occupazione». Secondo Damiano, la ripresa delle assunzioni in Fiat «è la strada giusta che premia gli sforzi del sindacato, degli enti locali, della stessa azienda. La cura Marchionne - osserva - sta avendo i suoi effetti. Bisogna riconoscere che l'azienda è l'unica in Europa ad acquisire quote di mercato nel momento in cui il mercato dell'automobile si sta contraendo». Una possibilità consentita «grazie al fatto - sottolinea il ministro - che l'azienda ha finalmente trovato il suo core business, vale a dire l'automobile, l'innovazione su tale

prodotto, la capacità di avere nuovi modelli apprezzati sul mercato». Davanti alla nuova situazione Fiat, Damiano ribadisce: «Per parte nostra come Governo siamo ovviamente interessati a sostenere con iniziative di politica industriale settori strategici tra i quali l'automobile, ma anche a sostenere con ammortizzatori sociali la mobilità lunga». A questo proposito «voglio smentire l'affermazione di Maroni - aggiunge - la nostra misura verso il mondo industriale non riguarda la Fiat, piuttosto coinvolge 6.000 persone. La Fiat potrà, se lo ritiene, partecipare a questa risorsa, ovviamente con una quota a parte. La misura, ribadisco, si rivolge al sistema delle imprese che hanno problemi di carattere occupazionali».

### COMUNE DI CARPI

Settore A3 Lavori Pubblici Infrastrutture e Patrimonio

ESTRATTO DI BANDO DI PROCEDURA APERTA

Il Comune di Carpi, Corso A. Pio n. 91 - 41012 Carpi (MO) indirà in data 21 Novembre 2006 una procedura aperta inerente alla FORNITURA ED INSTALLAZIONE DI UN SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA URBANA. (importo complessivo a base d'appalto € 470.000,00 + IVA). Invio del bando alla G.U.U.E. 03-10-2006. L'aggiudicazione si effettuerà all'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 83 D. Lgs. n. 163/06. Termine di ricezione delle offerte: entro le ore 11.00 del 18-11-2006. Il bando integrale di gara è consultabile al sito Internet del Comune di Carpi (indirizzo: www.carpiem.it). Eventuali informazioni possono essere richieste all'Ufficio Appalti del Settore A3 (tel. 059/649492-649303 fax. 059/649450).

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Appalti - Contratti - Espropri

Dott. Corrado Malavasi