

Competere

L'Italia è al 24° posto tra le 25 nazioni dell'Unione europea nella graduatoria della competitività basata sui criteri previsti dall'Agenda di Lisbona. Le aree più problematiche sono il contesto per le imprese, la liberalizzazione, i servizi finanziari e l'inclusione sociale



IN CRESCITA DEL 7,4% IL VALORE DELL'EXPORT

Il valore delle esportazioni italiane ha registrato nei primi nove mesi dell'anno un aumento del 7,4% rispetto allo stesso periodo del 2005. Nel dettaglio, la crescita è stata del 4,6% verso i paesi europei e dell'11,7% verso l'area extra Ue. Aumenti superiori alla media si registrano per l'Italia centrale (+10,7%), per le isole (+10,6%), dovute alle vendite di prodotti petroliferi raffinati, e per la ripartizione nord-occidentale (+7,6%).

REVOCATO LO SCIOPERO DEI DIPENDENTI DELLA TIRRENIA

Revocato lo sciopero dei dipendenti Tirrenia proclamato per domani. La decisione è stata presa dai sindacati dopo che nel maxiemendamento alla Finanziaria «è inserito anche quello relativo alla proroga al 2012 della convenzione tra Stato e Gruppo Tirrenia». In questo modo, si legge in una nota, è stato «ottenuto un primo risultato, giudicato indispensabile per poter avviare un confronto concreto sul futuro del Gruppo».

Auto-Abertis, il matrimonio non si fa. Per ora

«Atteggiamento ostile», Benetton e spagnoli si arrendono. Ma la partita potrebbe riaprirsi

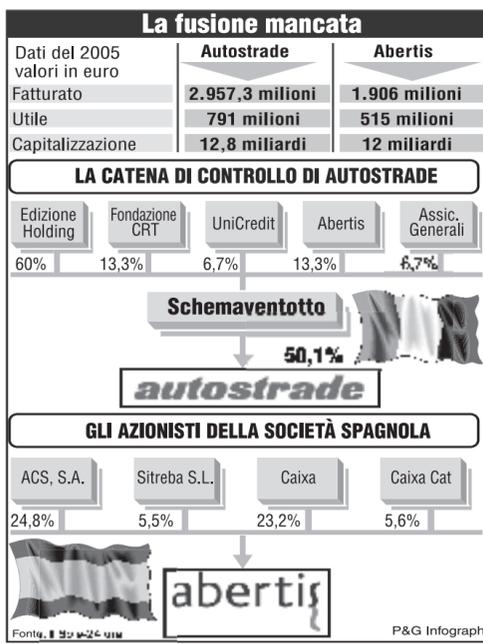
di Roma

STOP La fusione tra Autostrade e Abertis non si fa più. Per ora. Ieri il consiglio di amministrazione della società ha scelto di bloccare il matrimonio «per impossibilità di procedere». Sfuma così l'integrazione tra il primo gestore autostradale italiano, controllato

dalla famiglia Benetton attraverso Schema 28, e quello spagnolo che avrebbe dato vita al primo operatore europeo del settore, quotato a Madrid e Milano. Un colosso che avrebbe avuto in gestione 6.700 chilometri di autostrade e che avrebbe portato nelle casse dei Benetton, in forma di extra dividendo, circa 700 milioni.

La decisione del cda è stata dovuta all'«entrata in vigore di una nuova normativa inesistente al momento dell'approvazione del progetto di fusione», vale a dire all'ex articolo 12 del decreto fiscale che ha modificato il regime concessorio inasprendolo, oltre che alla «mancanza di un'autorizzazione che la recente cautelare del Tar ha considerato applicabile alla fusione». In generale, si legge nella relazione presentata agli azionisti, si è rilevato «un contesto istituzionale caratterizzato anche da un atteggiamento delle autorità e degli enti competenti ostile o quanto meno diffidente». I due gruppi, comunque, «auspicano che in futuro si possano ricreare le condizioni per riconsiderare il progetto di fusione, e a tal fine, intendono proseguire congiuntamente nell'azione e nel dialogo a livello istituzionale».

Per ricreare il clima di dialogo, dopo aver fatto messo in moto l'operazione approfittando dell'assenza del governo Prodi e denunciato lo stesso in Europa e davanti ai magistrati, Autostrade ha deciso, come rivelato dal presidente del gruppo Gian Maria Gros-Pietro, di non citare Anas per danni per la mancata fusione. «È difficile valutare se è un'occasione persa per il Paese - ha detto il ministro dello Sviluppo Pier Luigi Bersani -. Certamente per noi rimane un problema di sistema da aggiustare: quello delle concessioni». «Finalmente» si mette «un punto su un progetto nato male e gestito peggio» ha commentato il segretario della Cgil Guglielmo Epifani. «Il sindacato aveva da subito denunciato il carattere solo finanziario di un'operazione priva di contenuti industriali. Ora è necessario cambiare direzione». Lo stop alla fusione, comunque, non implica la chiusura della procedura dell'Antitrust europeo aperta contro l'Italia. Bruxelles ha fatto sapere che andrà avanti.



Alitalia, lo Stato avrà una quota

Padoa-Schioppa: prima condizione un piano industriale di risanamento

di Nedo Canetti / Roma

VENDESI Il bando per la cessione di una quota Alitalia non inferiore al 30,1% «verrà redatta con gli advisor e speriamo di farlo entro la fine dell'anno; entro la settimana verrà scelto l'advisor ed entro sei mesi potrebbe concretizzarsi la privatizzazione». Lo annuncia il ministro Tommaso Padoa-Schioppa, ascoltato ieri insieme al titolare dei Trasporti, Alessandro Bianchi, alle commissioni Trasporti della Camera e Lavori Pubblici del Senato. La Compagnia di bandiera va collocata «in mani capaci e gestita come un'impresa» precisa. La maggior offerta non basterà - aggiunge - dovrà essere accompagnata da un serio piano industriale. Il governo auspica che siano più di uno i soggetti interessati e che la procedura abbia la massima trasparenza. Punti fermi che rimandano al mittente i sospetti del sen. Luigi Grillo (Fi), che aveva lanciato l'accusa di un accordo sottobanco con imprenditori «senza soldi», aiutati dalle banche e dalla politica, e di Maurizio Sacconi, che aveva avvertito «una vendita pilotata verso un soggetto bancario-finanziario

amico». Proprio il giorno prima, Diego Della Valle aveva avanzato una sua candidatura in una cordata italiana. L'Alitalia, insiste il ministro dovrà essere collocata «in mani capaci dal punto di vista patrimoniale e imprenditoriale». L'interesse nazionale non è la proprietà o il controllo, anche se è plausibile che una quota di minoranza verrà mantenuta dallo Stato (senza golden share però), ma avere «un servizio aereo efficiente, sicuro e poco costoso in un regime di mercato e di concorrenza internazionale». Per fare questo occorre un piano industriale di risanamento, sviluppo e rilancio, salvaguardando i profili di interesse generale (adeguata offerta dei servizi e copertura del territorio; livelli occupazionali; mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio). A proposito dei livelli occupazionali, un problema che preoccupa lavoratori e sindacati, per il titolare dell'Economia potranno essere salvaguardati «da un'azienda vincente sul mercato internazionale» ma dovranno essere coerenti con il piano industriale. «Può succedere - si tiene cauto - che l'occupazione diminuisca, ma se poi l'azienda ha successo, torna ad aumentare dopo non molto tempo». Le alleanze, conferma Bianchi, restano necessarie, nessuna rinuncia, non è compito del governo, però, deciderà il nuovo azionista, al termine della privatizzazione. Restano gli attuali vertici, compreso Cimoli, sostiene Padoa-Schioppa e conferma Bianchi, perché «sarebbe un grave errore» cambiarli, in questo momento. L'opera di risanamento è assolutamente necessaria».

Si cercano «mani capaci dal punto di vista patrimoniale e imprenditoriale» Della Valle interessato

L'INTERVISTA **ANTONIO DI PIETRO** Per il ministro la mancata fusione è un successo dei cittadini e dei consumatori

Adesso Autostrade faccia gli investimenti

di Roberto Rossi / Roma

Ministro Di Pietro, lei era stato uno dei primi ad opporsi alla fusione. Questo stop è una sua vittoria?
«È una vittoria del cittadino utente, del consumatore. Di quello che tutte le mattine per andare lavorare paga il pedaggio e passa tante ore in mezzo all'Autostrada senza sapere quando arriva, senza sapere com'è la strada, senza sapere quando va all'Autogrill in che condizione trova il bagno. Anzi no, la condizione dei cessi è l'unica cosa che sa sempre».



re fino al 2038, spalmati nel corso degli anni, essi hanno il diritto di incassare i pedaggi fino a quella data. Quindi che sia Autostrade, che sia Abertis, o pinco pallino non cambia nulla».

Lei vuol dire che l'occasione l'ha persa la società, ma che poco sarebbe cambiato per l'utente?
«Voglio dire che gli automobilisti italiani non hanno perso niente. L'unica cosa che cambiava con questa fusione era che le tasse sugli enormi utili realizzati sarebbero state pagate a Barcellona e non in Italia. Pantaloni paga e Don Rodrigo s'incassa».

La società ha chiesto al governo dialogo. Su quali basi?
«Da parte nostra c'è l'articolo 12 (che ridisegna le concessioni, ndr), che attende di fare il suo corso in via concordata, se le parti vogliono dialogare, in via d'ufficio se le parti non vogliono dialogare».

Che cosa si aspetta da Autostrade?
«Mi aspetto che dicano come e quando e in che modo investiranno i 3 miliardi che non hanno investito finora. Secondo: questi soldi che si sono tenuti hanno maturato interessi, ce li ridiano al più presto. Terzo: rendano i servizi sulla struttura autostradale più efficaci in termini di qualità».

Autostrade non vi citerà. Voi farete altrettanto ritirando la denuncia per danni di Anas?
«È prematuro dirlo ora. Vogliamo vedere che hanno realmente intenzione di fare. Questa presa d'atto di fermarsi è un atto importante. La scelta sbagliata c'è stata quando invece di confrontarsi volevano portare le carte in tribunale. Una pretesa arrogante. Andare in tribunale vuol dire accendere un cerino che può rimanerti in mano».

Questo stop scoraggia gli investitori esteri a venire in Italia?
«Non c'azzecca niente. Qui dobbiamo far-

ci a capire. Di quali investitori parliamo? Se parliamo dei raider che vogliono lucrare sui bisogni dei cittadini, be', è meglio che stiano alla larga. L'Italia non può essere un Far West dove arrivano carovane di investitori solo per fare cassetto. Con tutto il rispetto per Abertis, ma la prima cosa che ha fatto quando è arrivata in Italia è stata citare in tribunale il governo italiano. Non mi pare un bel biglietto da visita».

L'Europa intanto va avanti sulla procedura di infrazione. anche dopo la rinuncia di Autostrade.
«Fa bene. A Bruxelles abbiamo mandato tutti i documenti per valutare le cose. Valutino e traggano le conseguenze nel pieno rispetto del diritto europeo e di quello interno che non è succube a niente e nessuno. Siamo convinti che non abbiamo violato nessuna direttiva europea. Anzi, dall'Europa finora abbiamo ricevuto troppe pressioni».

Troppe vertenze irrisolte moltiplicano gli scioperi

La Commissione di garanzia presenta il bilancio. Proposte forme alternative di lotta, come gli scioperi virtuali e i referendum

■ L'economia che non va e «il diffuso sentimento di incertezza e precarietà» diventano benzina sul fuoco delle vertenze sindacali. Il risultato è che nei servizi pubblici del nostro paese si contano tre scioperi al giorno, nazionali o locali. Presente il Capo dello Stato, la Commissione di garanzia sugli scioperi ieri ha presentato il bilancio di 18 mesi di attività, tutto il 2005 e il primo semestre 2006. A fronte di 2.621 scioperi proclamati, ne sono stati revocati 1.031. Gli altri si sono tenuti, sono stati 1.590 di cui 422 a rilevanza nazionale. Tre scioperi al giorno sono un'enormità. O meglio, sarebbero. La cifra è infatti più virtuale che reale in quanto spesso diverse

sigle sindacali proclamano la stessa agitazione per lo stesso giorno e siccome ogni sigla, o cartello di sigle, conta per «uno», si intuisce come il «monte» proclamazioni lievitano. Anche depurato, il dato resta significativo. Tanto più che la commissione si occupa di settori che hanno sì una controparte su cui premere per ottenere risultati, ma il pressing si ripercuote sui cittadini utenti. Basti pensare ai trasporti. Quelli urbani sono stati i più «caldi» nel periodo considerato, con 248 scioperi. Seguono igiene e ambiente con 149, Poste con 148 e trasporto aereo con 137. Fare paragoni con il rapporto precedente non è facile a causa del di-

verso periodo considerato (18 mesi anziché 12), ma un incremento dei conflitti nell'ultimo periodo del governo Berlusconi è comunque riscontrabile e c'è chi lo quantifica nel 32%. La commissione è intervenuta a più riprese: in modo preventivo in 837 casi che hanno portato ad altrettante revoche o differimenti. Ha poi aperto 101 procedimenti per verificare eventuali violazioni. Sono state applicate sanzioni in 48 casi per un importo complessivo di 300mila euro. A conti fatti, il Garante è del parere che la legge sia stata applicata. Non mancano però «rilevanti criticità». In primo piano ancora i trasporti.

Nonostante la scelta del Garante per favorire la concentrazione degli scioperi, restano i problemi legati all'«effetto annuncio», cioè alla tendenza a proclamare una protesta «non tanto come strumento di pressione nei confronti della controparte, quanto piuttosto come momento di competizione tra le diverse organizzazioni sindacali». Ma se questo è un vecchio problema, ne pongono di nuovi le agitazioni tra i lavoratori autonomi che si sono imposte sulla scena all'inizio dell'estate a seguito del decreto sulle liberalizzazioni. Rispetto a tassisti, farmacisti e colleghi il sistema sanzionatorio mostra profonde crepe. Sanzioni più efficaci, sono quindi tra

le richieste del presidente Martone. Un'altra riguarda vorrebbe una disciplina più flessibile dell'intervallo minimo tra due azioni di sciopero. Un'altra ancora coglie un punto assai discusso dai sindacati e dai partiti: come regolamentare la rappresentanza e definire chi rappresenta chi anche in settori - come il trasporto aereo - dove ci sono più di 20 sigle e dove bastano che si fermino dieci persone per causare danni rilevanti. Infine la proposta di sperimentare - previo accordo tra le parti - ipotesi diverse dallo sciopero, fare quello virtuale, ad esempio. Oppure consultare i lavoratori con un referendum preventivo.

Felicia Masocco

CONFEDERAZIONE AGRICOLTORI

Crolla il consumo di frutta e verdura

Un 2006 in frenata per i consumi alimentari delle famiglie italiane. Secondo le previsioni della Confederazione italiana agricoltori (Cia), per gli acquisti domestici si spenderanno complessivamente poco più di 133 miliardi di euro, l'1,2% in meno rispetto al 2005. In particolare, crolla il consumo di frutta e verdura, vanno male pane pasta e carni, mentre i dati sono positivi per latte e yogurt. C'è qualche cenno di ripresa soltanto in quest'ultimo periodo delle feste natalizie, con un aumento generale dei consumi dell'1%. Per gli acquisti alimentari, evidenzia la Cia, è stato quindi un anno all'insegna del «contenimento», con scelte «oculate» e una riduzione dei consumi ritenuti superflui. Nel complesso, quindi, la spesa complessiva per i consumi domestici dovrebbe essere poco superiore ai 133 miliardi, circa il 20% dei consumi totali. Il dato più negativo è nel settore dell'ortofrutta (-7,5%), che continua il trend negativo degli ultimi anni. Secondo le stime della Cia, nel 2006 per la frutta si spenderanno oltre 3,2 miliardi di euro, mentre per gli ortaggi circa 2,6 miliardi. I prodotti ortofruttili incideranno sulla spesa alimentare per il 18%, costituendo la seconda voce più rilevante dopo la carne (21,9%) e davanti a pane e pasta (17%).