

Record

La Borsa di New York ha stabilito ieri un nuovo record, con l'indice Dow Jones balzato fino a un passo dai 14.000 punti (13.963,3 intorno alle 17 ora italiana), stracciando così il massimo storico segnato nell'ultima seduta della settimana scorsa



A FILIPPO ANDREATTA LA PRESIDENZA DI NOMISMA

Filippo Andreatta, il figlio di Beniamino Andreatta, è il quinto presidente del Comitato tecnico scientifico di Nomisma. L'economista, 39 anni, professore straordinario di Scienza politica e relazioni internazionali all'Università di Bologna, è stato nominato all'unanimità dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto di ricerche per il triennio 2007-2009. Andreatta, che succede al professor Gianni Lorenzoni, dovrà presentare la sua squadra entro ottobre.

CRESCITA IN USA E GIAPPONE LA VENDITA DEGLI SPUMANTI

Gli spumanti sono sempre più presenti sulle tavole degli italiani e fanno segnare, nel primo semestre 2007, una crescita media del 9,9% di ordini e di vendite. Gli ordini migliori sono pervenuti dai mercati degli Usa e del Giappone (rispettivamente +19% e +9%). Nel primo semestre 8,5 bottiglie su 10 consumate sono di Spumanti Brut e Secchi mentre le vendite nazionali non superano il 15% del totale.

Torino-Lione: Italia e Francia chiedono i soldi alla Ue

Firmata dai ministri Di Pietro e Borloo la richiesta per un finanziamento di 725 milioni di euro

di Luigina Venturelli / Milano

ALTA VELOCITÀ La tanto contestata Tav sta andando in porto. Se nulla è ancora definito in merito al tracciato della Torino-Lione, si è delineato almeno il percorso delle risorse economiche necessarie a realizzare il progetto. Ieri, infatti, Italia e Francia hanno

firmato una richiesta congiunta di finanziamento europeo per 725 milioni di euro, da spendere per le opere realizzabili nel periodo 2007-2013.

L'intesa - siglata dal ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro e dal suo collega d'oltralpe Jean Louis Borloo - prevede la destinazione di 494 milioni all'Italia e di 231 milioni alla Francia, per sostenere parte dei costi già messi in preventivo per la costruzione della tratta ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità. I maggiori costi corrispondenti alle variazioni del tracciato, invece, risulteranno a carico dell'Italia, che beneficerà della globalità dei relativi finanziamenti Ue.

Prodi, incontrando a Roma il primo ministro francese Francois Fillon, l'aveva assicurato: «L'Italia farà fronte ai suoi impegni». Ora, con la richiesta congiunta che domani verrà presentata al commissario europeo ai Trasporti Jacques Barrot, l'esecutivo passa dalle parole ai fatti. Cosa non da poco, visto che il tracciato italiano della Torino-Lione, a seguito delle dure contestazioni in Val Susa, resta da decidere: il progetto ha ripreso la strada del dialogo con le comunità locali, attraverso i lavori dell'Osservatorio guidato dal commissario Mario Virano. I sindacati della Bassa Val Susa stanno partecipando alle sedute tecniche, ma finora non hanno preso alcun impegno sulle alternative di percorso. Li ha rassicurati il ministro Di Pietro: «Il tracciato deve corrispondere ad una volontà condivisa, non imposta. Pur avendo le idee ben

chiare, lo stiamo confrontando con il territorio locale». Dunque, un passo alla volta. Ma senza retrocedere dall'obiettivo finale: «È la terza delle opere transfrontaliere che l'Italia intende portare avanti - ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture - un'opera particolarmente importante perché riguarda un collegamento fondamentale con l'Europa». Innanzitutto era necessario pensare alle risorse:

Resta ancora da decidere il tragitto definitivo nella Valle Susa

«Abbiamo chiesto un cofinanziamento sino al 30%, che è il massimo consentito». Dei complessivi 9,33 miliardi di euro necessari per l'intera realizzazione della tratta internazionale, sono 2,165 quelli necessari per le opere realizzabili nei prossimi cinque anni, ma l'accordo siglato ieri prevede già la richiesta per il proseguimento dei lavori dopo il 2013.

Di Pietro e Borloo hanno così rinnovato «l'impegno a realizzare un collegamento ferroviario transfrontaliero di strategica importanza per il miglioramento dell'efficienza della rete europea dei trasporti e per la risoluzione delle problematiche di attraversamento dell'arco alpino». Il governo italiano, in particolare, «ha confermato il suo impegno a finanziare il progetto in occasione della recente approvazione del Dpef e ha messo al centro dell'attività di pianificazione nazionale la Torino-Lione». Ferma restando la «garanzia» che il progetto «sarà supportato da misure a favore del trasferimento modale dalla strada verso modalità di trasporto maggiormente sostenibili, tra cui quella ferroviaria».



Il ministro dello sviluppo francese, Jean Louis Borloo, e Antonio Di Pietro. Foto Ansa

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA

Le tariffe autostradali più care dell'inflazione

■ Tra il 2000 e il 2005 «l'aumento delle tariffe applicate dalle concessionarie autostradali è stato superiore all'inflazione, in assenza di tutti gli investimenti previsti nei piani»: il richiamo è dell'Autorità sulla vigilanza dei contratti pubblici che nella relazione presentata ieri mattina dal suo presidente Luigi Giampaolino, ha puntato l'indice contro «un aumento dei ricavi delle concessionarie a causa della sottovalutazione dei volumi di traffico all'atto della sottoscrizione delle convenzioni». Il presidente ha quindi ricordato l'indagine condotta dall'Autorità, che si è conclusa con una segnalazione al Governo e al Parlamento, all'interno della quale «si è rilevato che le sub-concessionarie non hanno rispettato la percentuale massima prevista dalla legge per quanto riguardava gli affida-

menti a imprese proprie e/o controllate, con grave lesione degli obblighi di legge e del bene della concorrenza».

Nella relazione in particolare si evidenzia come i pedaggi delle nove società concessionarie siano stati pari a 17,4 miliardi di euro tra il 2000 e il 2005 a fronte di canoni di concessione di 174 milioni di euro versati allo Stato. Riguardo all'importo complessivo degli investimenti previsti, i nuovi interventi tra il 2000 e il 2005, per le società inadempienti, ammontavano a 6,8 miliardi di euro mentre quelli effettivamente realizzati sono stati 3,78 miliardi di euro. La manutenzione ordinaria nello stesso periodo ha comportato invece una spesa di 2,58 miliardi di euro a fronte di manutenzioni effettivamente realizzate per un importo di 2,54 miliardi di euro.

Merkel e Sarkozy giurano: la Bce resta indipendente

Ma il presidente francese insiste: l'eurozona vittima del dumping monetario. Accordo per Eads e Airbus

/ Tolosa

ACCORDO Angela Merkel e Nicolas Sarkozy si sono visti a Tolosa per definire il nuovo governo di Eads, la società franco tedesca che costruisce l'Airbus, e hanno discusso d'Europa e su almeno una questione si sono trovati d'accordo: l'indipendenza della Banca centrale europea. «La Francia ha dichiarato Sarkozy - è a favore dell'indipendenza della Bce». Replica fotocopia della Merkel: «L'indipendenza della Banca centrale europea è molto importante per la zona dell'euro». Ma Sarkozy, re-



La Cancelliera tedesca Angela Merkel e il Presidente francese Nicolas Sarkozy alla conferenza Airbus. Foto Epa

duce da settimane di critiche alla politica monetaria dell'Eurotower, non ha perso l'occasione per sottolineare il peso del dumping monetario che affligge l'euro-

zona rispetto agli altri paesi: «Il problema - ha rilevato - non è il livello dell'euro, ma quello delle altre valute». Come aveva spiegato durante la sua prima visita a Bru-

xelles, dopo le elezioni. Stavolta ha solo precisato che l'articolo 111 del Trattato stabilisce che «il consiglio può formulare degli orientamenti generali per la politica dei cambi». «Dunque - ha ricordato Sarkozy - non sono illegittimi colloqui che non rimettono in causa l'indipendenza della Bce né il livello dell'euro, ma solo la strategia di dumping praticata da altre regioni del mondo». L'altra questione all'ordine del giorno verteva attorno alla governance di Eads e quindi la direzione di Airbus. L'accordo è stato raggiunto. «Un gran giorno per questa compagnia», ha commentato raggianti Sarkozy. Il nuovo assetto organizzativo ai vertici del colosso e della controllata vede il tedesco Thomas Enders diventa-

re indiscusso numero uno di Airbus, mentre al francese Louis Gallois è assegnata la sedia di unico ceo di Eads. Enders e Gallois gestiranno finora in tandem le sorti di Eads e il secondo guidava anche Airbus. «La compagnia avrà una efficiente struttura di management - ha commentato sorridente la Merkel parlando alle maestranze di Airbus - e sarà un management equilibrato e corretto». Il rinvio di due anni nelle consegne del superjumbo di Airbus (l'A380) ha determinato non solo una crisi finanziaria, ma anche un deterioramento dei rapporti tra francesi e tedeschi, finché Eads non ha annunciato un taglio di 10 mila posti cui è seguito l'intervento di Sarkozy. Le difficoltà di Airbus rispetto al suo rivale storico Bo-

eing sono state accresciute dalla debolezza del dollaro, altra materia di contenzioso tra Francia e Germania con Sarkozy che non ha mancato una occasione, contrastando il punto di vista di Berlino, per lamentarsi dell'euro troppo forte. L'accordo sembra lasciare tutti contenti: il nuovo numero uno di Airbus è un uomo vicino alla Merkel, mentre i francesi si concentrano sull'importanza di Eads con il ruolo di Gallois, anche se viene riconosciuta al tedesco Rudiger Grube la carica di presidente.

La soluzione risponderà ad un meccanismo di rotazione che scatterà nel 2011 quando la presidenza passerà da Grube al francese Arnaud Lagardere, che frattanto resta nel board di Eads.

Multiutility: Bologna pronta a firmare la «Tripla intesa»

Cofferati spinge l'emiliana Hera all'alleanza con Iride, che serve Torino e Genova. Domani il patto degli azionisti

di Antonella Cardone

Sergio Cofferati traghetta Hera verso l'alleanza con Iride. Alla costituzione dell'asse tra le multiutility che raccolgono l'una Bologna, Modena, Ferrara e la Romagna, l'altra Torino e Genova, si lavora da settimane dopo la proposta del primo cittadino piemontese, Sergio Chiamparino, di attivare «una vera operazione industriale». L'ufficialità dell'accordo, però, si dovrebbe avere domani, con la decisione dell'assemblea che riunisce i soci pubblici di mag-

gioranza di Hera. I sindacati dei Comuni emiliano-romagnoli azionisti, nei giorni scorsi, hanno dato il via libera all'espansione dimensionale, e dopo avere analizzato i piani industriali proposti dall'advisor che ha allo studio le diverse ipotesi di accordo, paiono del tutto propensi a dare il placet all'operazione Iride. Spazio anche a una collaborazione su una serie di partite strategiche con la romana Acea (alla ricerca di un partner dopo la fusione tra Aem Milano e Asm Brescia) mentre lo stesso Cofferati ha già respinto le avances di

matrimonio che i lombardi hanno fatto agli emiliani: all'ipotesi di una mega azienda del nord rilanciata dal presidente di Asm, Renzo Capra, il sindaco di Bologna ha infatti replicato che «Hera ha le condizioni per crescere da sola insieme ad altri senza seguire lo schema indicato da Capra». Ritornerebbe ancora nel cassetto, poi, il progetto di acquisizione di Enia, la multiutility di Parma, Piacenza e Reggio Emilia appena quotata - con buoni risultati - a piazza Affari: l'elezione di un sindaco di centro destra a Parma ha

fatto tramontare, per ora, ogni ipotesi di accordo politico sul tema. I manager di Enia, in realtà, non chiudono del tutto la porta, e prendono ancora tempo: «Enia è disponibile a tutto campo - dice l'ad Ivan Strozzi - ma siamo quotati da poco». Così, confermato per Hera l'accordo per rilevare il 41% di Marche Multiservi, che opera su Pesaro e Urbino, prende sempre più corpo l'ipotesi di aggregazione tra la multiservi emiliano-romagnola e Iride. I dettagli dell'operazione rimarranno segreti fino a doma-

ni, Cofferati ha imposto il silenzio all'intero patto di sindacato e anche ieri nessun commento è arrivato dai sindaci dei piccoli Comuni del bolognese riuniti in un sub patto di sindacato. Si è avuta solo conferma che l'espansione di Hera sarà fatta «oltre l'Emilia-Romagna», quindi non con Enia, e che al primo cittadino di Bologna è stata data «un'ampia delega» per rappresentare la posizione delle amministrazioni azioniste della multiutility alla riunione del patto di sindacato di domani.

INVESTIMENTI ESTERI

L'Italia attrae di più, ma ancora troppo poco

Più investimenti esteri nel 2006 in Italia nel 2006, che resta «in una posizione debole rispetto ad altre economie nazionali meno significative». Lo indica il rapporto stilato da Ernst & Young. L'Italia risulta così al quattordicesimo posto in Europa, risalendo dal diciottesimo (e ultimo) posto del 2005. Al vertice si conferma la Gran Bretagna, seguita da Francia e Germania. Quarta la Spagna, che nel 2005 era sesta. Come punti di forza del contesto italiano sono identificati solo alcuni aspetti ambientali e le competenze nel design. L'Italia lo scorso anno ha attirato 74 operazioni di investimento estero contro le 49 del 2005, restando alle spalle della Russia (87 operazioni). La Gran Bretagna ha attirato 686 operazioni, seguita dalla Francia (565) e dalla Germania (286). Nel suo insieme, il vecchio continente ha segnato un nuovo record lo scorso anno con un totale di 3.531 progetti di investimenti, il 15% in più rispetto all'anno prima. Per il 71% si tratta di progetti ex-novo. Gli investimenti internazionali hanno generato un record di nuovi posti di lavoro, pari a 211.300 unità (+8,8%).