

# Aumento

Aumenti in vista per i biglietti dei treni di «alta fascia» a partire da inizio anno. Lo ha confermato l'ad delle Ferrovie dello Stato, Mario Moretti. Saranno interessati Eurostar e Alta velocità, che ora hanno tariffe del 40-50% inferiori a quelle di Francia e Germania



## TRASPORTI, IL 28 GENNAIO NUOVO SCIOPERO DI 24 ORE

I sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e Ugl Trasporti annunciano uno sciopero generale di 24 ore per il settore trasporti per il 28 gennaio 2008. È il secondo sciopero generale in due mesi. «Pur apprezzando gli sforzi e l'attenzione dimostrata dal ministro - dichiarano i sindacati - rileviamo che non sono emerse novità in merito ai problemi che erano alla base della vertenza dei trasporti».

## BERTONE, ROSSIGNOLO SI RITIRA SALVATAGGIO A RISCHIO

Salta la trattativa per salvare la storica carrozzeria Bertone. Il «cavaliere bianco» Gianmario Rossignolo ha formalizzato ieri sera in una lettera inviata ai sindacati, ai ministeri competenti e all'azienda la sua volontà di ritirarsi dalla trattativa per l'impossibilità di trovare un accordo. Ora i sindacati chiedono con forza che si proceda sulla strada dell'amministrazione straordinaria, mentre torna minaccioso lo spettro del fallimento.

# Alitalia, il governo deciderà a gennaio

Voci di spartizione tra Air France e Air One. Toto smentisce. Prodi: non ne parlo con Sarkozy

di Roberto Rossi / Roma

**PARIGI** Se sarà Air France o Air One, se Alitalia finirà in mani francesi o in quelle italiane, il governo lo deciderà entro il 15 gennaio prossimo. E sarà solo una scelta politica. Perché la scelta industriale, che il consiglio di amministrazione della compagnia di bandiera



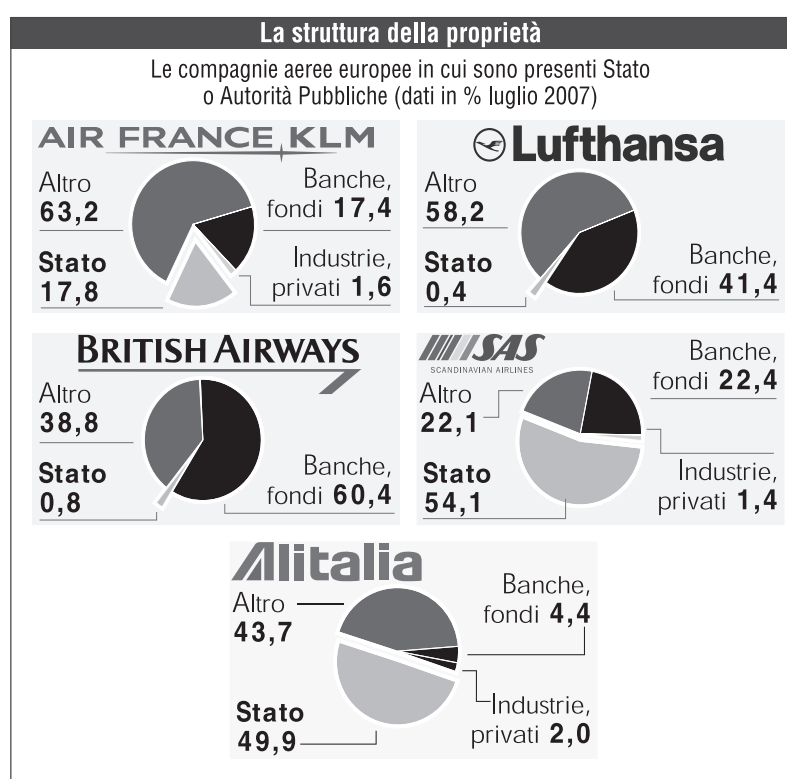
Foto Ansa

renderà nota venerdì mattina, sembra orientata a premiare Parigi.

Per ora nessuno lo dice. Ma molti lo pensano. Per primi i sindacati che sono stati convocati dall'amministratore delegato di Alitalia, Maurizio Prodi, solo al termine della riunione ma che a quell'invito, tardivo e a "babbo morto", non risponderanno (con l'eccezione dell'Anpac, Anpav e Avia). «Avremmo voluto fornire il nostro contributo per la scelta del partner a Prato e al Cda, per cui una convocazione dopo la decisione non serve - ha detto Fabrizio Solari della Cgil -.

In qualsiasi paese del mondo occidentale, di fronte alla proposta presentata da Intesa-Sanpaolo e Toto, per esempio in Francia, il governo si sarebbe attivato per aiutarla. Non capiamo perché in Italia girano al contrario». Che i giochi siano fatti ne è quasi convinto anche Carlo Toto, il numero uno di Air One. Il manager abruzzese ieri ha detto alle agenzie ha dichiarato di aspettarsi che «la decisione non sia presa fintanto che non ci sarà un incontro approfondito con l'advisor industriale di Alitalia» che «ad oggi ancora non è avvenuto». Un fatto quanto meno irruzionale, verrebbe da dire. In sostanza significa che il consiglio di amministrazione deciderà senza avere fra le mani tutte le carte a disposizione. Eppure, secondo Corrado Passera, amministratore delegato di Intesa

Sanpaolo, banca finanziatrice di Air One, il piano di Toto ha «tanti vantaggi importanti. È un progetto solido e affidabile» che punta ad offrire un «servizio migliore» al «grandissimo mercato italiano», che farebbe diventare la nuova Alitalia il quarto vettore europeo. L'ultima parola, comunque, spetterà al governo. Che, come detto, si è dato tre settimane di tempo per decidere. Dell'argomento si inizierà a discutere già dal prossimo venerdì, giorno in cui è stato convocato il Consiglio dei ministri. All'interno del quale si confronteranno posizioni discordanti. Sarà «una giornata importante» ha detto il vicepremier Francesco Rutelli, «nessuno vuole buttare le chiavi» della compagnia di bandiera italiana. «L'italianità - ha detto invece il ministro dello Sviluppo Economico Pier Luigi Bersani - non è un aspetto indispensabile. Se le due cose si saldano si può essere contenti, ma non vanno mai messe come premessa». «La linea più prudente e saggia a questo punto - ha chiarito il ministro dei Tra-



sporti Alessandro Bianchi - è, a mio avviso, quella di approfondire entrambe le offerte per arrivare a una decisione condivisa nell'interesse del Paese». In tutto questo clima di incertez-

za c'è anche da segnalare che oggi il presidente francese Nicolas Sarkozy sarà in Italia e incontrerà Romano Prodi. Il governo di Parigi, come azionista di Air France, non è uno spettatore

neutrale. E anche se il presidente del Consiglio si è affrettato a dire che «questi argomenti non sono in agenda», non è difficile immaginare che Sarkozy possa aggiungere la questione nella scaletta del protocollo.

Non è detto, però, che la decisione del governo scontenti le due parti. Per tutta la giornata di ieri si sono rincorse le voci di un accordo tra Air France e Toto per un'ipotetica spartizione tra servizi di volo e quelli di terra. «Il piano industriale messo appunto da Ap Holding - hanno sapere da Air One - riguarda l'intero perimetro aziendale di Alitalia». La smentita non ha frenato, però, gli appetiti di Borsa. Il titolo a Piazza Affari ha chiuso in progresso del 2,12% a 0,74 euro, consolidando il rialzo dell'1,1% di martedì.

## IN VOLO

### Ma l'inciucio aereo no

Tra una bicchierata di Natale e l'interrogativo inquietante se Carla Bruni accompagnerà Sarkozy in Vaticano, ieri è circolata la voce di una spartizione di Alitalia tra i due concorrenti Air France e Air One. Ai francesi, secondo questa ipotesi, andrebbero i voli, a Carlo Toto i servizi a terra. Una divisione di attività che già è rappresentata nella attuale struttura di Alitalia. L'indiscrezione è stata smentita. Ma, si sa, certe voci non nascono mai a caso. Un vecchio adagio di piazza Affari sostiene che «le voci di Borsa sono la proiezione di corpi solidi», cioè dietro c'è sempre qualche cosa di vero. Ora non sappiamo se questo «inciucio» ad alta quota può essere utile ai due contendenti della compagnia di bandiera o se, politicamente, può essere conveniente che nessuno esca sconfitto da una competizione industriale e finanziaria. Bisogna sempre riservare una consolazione al perdente, perché in Italia non si sa mai... Ma il caso Alitalia non si può concludere con una spartizione, con un abbraccio tra Spinetta e Toto come se nulla fosse successo. La storia recente di Alitalia è già troppo piena di indebitate commistioni tra affari e politica, di giochi di potere sulla pelle di dipendenti e consumatori e per questo oggi la vendita deve concludersi in modo trasparente, cristallino. Ci vuole un vincitore: un azionista scelto dal governo sulla base della solidità finanziaria, della congruità dell'offerta pubblica di acquisto, del piano strategico, delle garanzie occupazionali. Il governo, diciamo la verità, finora non ha brillato nel caso Alitalia. Prima ci sono state le manifestazioni d'interesse, poi una gara e il suo fallimento. Poi si è aperta un'altra corsa e, dopo mille defezioni, sono rimasti i francesi e Toto con Intesa. A questo punto bisogna scegliere. Prodi esamini tutto e valuti. Ma decida. Così eviteremo la proliferazione di tentazioni e di voci di «inciuci» nell'alto dei cieli. r.g.

# Benzina record e rincarano le autostrade

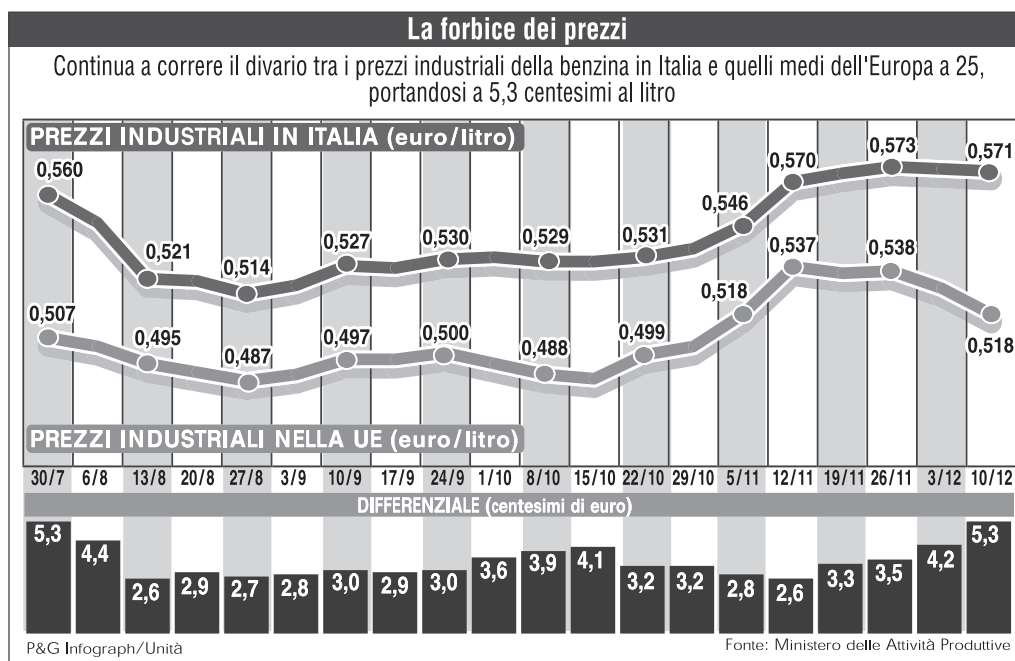
Bersani convoca i petrolieri. Aumenti delle tariffe autostradali del 3,6% il prossimo anno

di Marco Tedeschi / Milano

Pedaggi autostradali e benzina: non c'è pace per chi viaggia in auto. Gli aumenti del carburante sono all'ordine del giorno, quelli dei pedaggi scatteranno dal primo gennaio, in varia misura e fino a un 3,6 per cento (riconosciuto ad Autostrade per l'Italia). L'annuncio è venuto dal ministro delle Infrastrutture, Di Pietro, che ha spiegato: «Anche quest'anno, al di là delle polemiche, il governo e il parlamento hanno riconosciuto fondi importanti per le infrastrutture e il ministero ha lavorato perché venissero impegnati tutti. Naturalmente c'è bisogno di fare di più e con più condivisione».

Sul fronte benzina s'è mosso il ministro per le attività produttive, Bersani, per denunciare, nel corso del question time parlamentare in merito all'andamento dei prezzi, rincari eccessivi. Bersani ha dimostrato come negli ultimi giorni la forbice con la media europea sul prezzo dei carburanti abbia ripreso ad allargarsi: «Abbiamo avvisato le compagnie petrolifere e, con un andamento di questo genere, siamo intenzionati a convocarle. Osserveremo la prossima settimana se questo andamento si conferma o meno. Lo stesso vale anche per il gasolio».

Bersani ha ricordato l'andamento del differenziale rispetto all'Europa, che aveva raggiunto i 5 centesimi in estate per poi scendere a 2 centesimi prima di ricominciare ad aumentare. Il ministro ha



Di Pietro: così più investimenti Carburanti: si allarga la forbice con la media europea

sottolineato come nella terza lenzuolata di liberalizzazioni attualmente al Senato ci siano diverse misure per calmierare l'aumento dei prezzi che, comunque, «non è legato alla fiscalità, perché se paragonata ai livelli europei è in me-

dia o leggermente inferiore». La tendenza al rincaro sembra comunque mostrare una decisa accelerazione: gli ultimi dati del ministero fotografano un divario tra i prezzi industriali italiani e le medie dell'Ue a 25, di 5,3 centesimi per la benzina e di 4,7 centesimi per il diesel. Dati - quelli relativi al 10 dicembre - che superano ampiamente gli andamenti delle settimane precedenti (4,2 cent per la verde e 3,5 cent per il gasolio il 3 dicembre; 3,5 cent sulla benzina e 3,2 sul diesel il 26 novembre). Alla vigilia delle festività che vedranno milioni di italiani in viaggio sulle strade della pe-

Si è tornati ai livelli del luglio scorso Caro-pieno anche per chi va a diesel

nisola, il differenziale si è così spinto sui massimi dell'anno, raggiungendo gli stessi livelli dell'ultimo weekend di luglio, quando in pieno esodo estivo, il governo chiamò a raccolta l'industria petrolifera per chiedere spiegazioni.

«La tendenza da agosto ad oggi è stata caratterizzata da una riduzione del differenziale», ha spiegato Umberto Carpi, consigliere del ministro per l'energia, sottolineando come nelle ultime settimane ci sia stato invece un aumento: «Si tratta però di un periodo breve e bisogna aspettare di vedere cosa succederà anche questa settimana». Di certo, al momento, c'è che i prezzi industriali della benzina in Italia sono più alti di 5,3 centesimi rispetto alla media dell'Europa a 25. Divario ai massimi dell'anno e sui livelli dell'agosto scorso - secondo i dati del Ministero - anche nel confronto con i soli 13 paesi di Euro-landia: 5,2 centesimi in più. In rialzo anche il confronto per il diesel che, con un differenziale di 4,7 centesimi nei confronti dei 25 partner e di 4,3 centesimi con quelli della sola Euro-landia, è in progresso di oltre 2 centesimi rispetto a metà novembre quando si era ridotto a quota 2,2 centesimi.

Nonostante il divario sul diesel registri un andamento più moderato rispetto a quello della benzina, per il gasolio auto l'Italia continua comunque a mantenere il primato del caro-pieno: i prezzi al consumo del carburante si attestano infatti ai massimi di Euro-landia con una quotazione - quella media registrata dal Ministero - di 1,290 euro al litro. Un livello quello dei prezzi del diesel nei distributori italiani sorpassato nell'intera Europa a 25 solo dalla Gran Bretagna con una media di 1,508 euro al litro.

## INFRASTRUTTURE

Il fondo F2i ha già raccolto un miliardo e mezzo

**F21, il fondo per le infrastrutture** guidato da Vito Gamberale, ha raggiunto e superato, a 1,55 miliardi, l'obiettivo minimo di raccolta di 1,5 miliardi di euro e si prepara ora al road show all'estero per centrare nel 2008 il target dei 2 miliardi. Le tappe sono state illustrate dallo stesso Gamberale che ha sottolineato il risultato raggiunto a soli quattro mesi dal via libera da parte di Bankitalia al fondo, che ha tempo fino a febbraio 2009 per completare la raccolta. Già oggi comunque - sottolinea una nota - F21 è il più grande fondo italiano e uno dei maggiori, a livello europeo, focalizzati nel comparto delle infrastrutture. Hanno investito in F21 sia i soci della Sgr (i cosiddetti sponsor) che altri investitori individuati sul mercato. I primi, hanno sottoscritto circa 1 miliardo di euro e includono, con una partecipazione di circa il 10% ciascuna, le due principali banche italiane, Unicredit e Intesa Sanpaolo, la Cassa Depositi e Prestiti nonché Lehman Brothers e Merrill Lynch.

Tra gli investitori ci sono fondazioni ex bancarie con circa il 9%, comprese, tra le altre, la Fondazione Banco di Sardegna (core investor), la Fondazione Cassa di Risparmio di Firenze, la Fondazione Cassa di Risparmio di Parma. Significativa anche l'adesione delle compagnie assicurative con la sottoscrizione di oltre il 5%.