

**PUOI BLOCCARE
IL PREMIO
DELLA POLIZZA AUTO
PER 2 ANNI
SE ENTRI
NELLA TRIBÙ LINEAR.**

Unità
10

13

venerdì 22 febbraio 2008

LINEAR
Assicurazioni in Linea con te

**Chiama l'800 07 07 62
o vai su www.linear.it**

ECONOMIA & LAVORO

Turismo

Si è aperta ieri alla Fiera di Milano la ventottesima edizione della Bit, la Borsa internazionale del turismo. I 60mila metri quadri dell'esposizione ospitano sino a domenica 152 paesi. Nel 2007 la Bit ha avuto 150mila presenze provenienti da 145 nazioni



RIMBORSO DI 400 MILIONI ORA TELECOM SPERA

Un rimborso, da parte dello Stato italiano, di circa 400 milioni di euro: è quanto si aspetta di ottenere Telecom Italia grazie alla sentenza pronunciata dalla Corte di giustizia Ue. I giudici hanno stabilito che nel 1998 l'ex monopolista non avrebbe dovuto pagare allo Stato i 385 milioni di euro versati a titolo di canone di concessione poiché dall'inizio dell'anno era scattata l'apertura alla concorrenza del mercato delle telecomunicazioni.

PARMALAT, MONTE PASCHI PAGA 79,5 MILIONI DI EURO

Parmalat e Banca Monte dei Paschi di Siena hanno raggiunto un accordo per una transazione di 79,5 milioni di euro che Mps verserà a Parmalat 79,5 milioni di euro e 500.000 euro al Commissario Straordinario. Il gruppo Parmalat, dopo questo accordo, rinuncerà «a tutte le azioni revocatorie e risarcitorie già promosse ed eventualmente proponibili nei confronti del Gruppo Monte dei Paschi di Siena».

Alitalia, l'unica novità potrebbe essere l'Opa

Prato in Consob, accelera la trattativa coi francesi. Per la Sea perdita di 1200 occupati

di Roberto Rossi / Roma

SOLDI A questo punto non rimane che un'offerta di pubblico acquisto. Per evitare che Alitalia passi nelle mani di Air France l'unica soluzione è che Air One lanci un'opa sul mercato. Nonostante la minaccia del ricorso al Consiglio di Stato, la sentenza di mercoledì

di scorso del Tribunale amministrativo del Lazio, che ha rigettato il ricorso della società di Carlo Tota contro la trattativa in esclusiva affidata al vettore transalpino, ha lasciato alla compagnia abruzzese e al socio finanziatore Intesa Sanpaolo pochi margini di manovra. «Chi ha cuore la soluzione è bene che metta le carte in tavola» ha detto ieri il segretario generale della Filt-Cgil, Fabrizio Solari. «La sentenza del Tar - ha aggiunto - non è particolarmente significativa. Continuo a ritenere che il problema sia assicurare un futuro al trasporto aereo in Italia». Tra Air One e Air France, ha spiegato il sindacalista, «non c'è partita. Il problema è capire se c'è un soggetto industriale e/o finanziario che acquisisca Alitalia e Air One per creare una solida base sul mercato nazionale che consenta di stringere alleanze paritarie e non essere oggetto di acquisizione».

Il fatto è che al momento sembra che nessun imprenditore, da solo o in cordata, abbia la forza o la volontà necessaria per sborsare oltre 35 centesimi per azione, che poi è il prezzo proposto da Air France qualche tempo fa. Eppure l'opa potrebbe essere il modo, vista l'esposizione mediatica di queste ultime settimane, per capire quanto l'imprenditoria lombarda ha a cuore davvero la sorte dell'aeroporto di Malpensa. Che secondo le stime del presidente della società di gestione Sea,

Giuseppe Bonomi, potrebbe perdere oltre 1200 posti di lavoro.

Sulla questione di Malpensa «bisogna cercare atteggiamenti non demagogici ma pragmatici e sensati» ha detto il ministro dello Sviluppo economico, Pierluigi Bersani. «In campagna elettorale andrò a fare un giro da quelle parti per spiegare come stanno le cose. Chi grida adesso per cinque anni non ha mosso un dito».

I tempi, comunque, stringono. Ieri il consiglio di amministrazione di Alitalia ha confermato l'agenda di avvicinamento con Air France. Resta fermo l'obiettivo dei francesi di chiudere presto l'accordo, aprire un confronto con i sindacati (il cui incontro è fissato per il 27-28 febbraio), ed arrivare ad una offerta definitiva entro il 14 marzo.

Il cda ha anche confermato la preoccupazione sui conti: fronte delicatissimo, per le forti perdite, l'indebitamento che sfiora quota un miliardo e 200 milioni, e l'erosione della liquidità che non permette di guardare molto lontano. Le sorti di Alitalia restano legate all'obiettivo di arrivare per metà 2008 ad una iniezione di risorse fresche per almeno 750 milioni di euro, e si può fare solo con l'ingresso di un nuovo socio perché il Tesoro non può più mettere un euro visto il divieto europeo agli aiuti di Stato.

Conti e trattativa sono stati i temi al centro anche di un colloquio, il secondo in tre settimane, che Prato ha avuto con il presidente della Consob, Lamberto Cardia. Da Prato era già arrivato a inizio febbraio l'impegno «a tenere costantemente aggiornata l'Autorità di Vigilanza».



Le code di due aerei dell'Alitalia e di Air France all'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" di Fiumicino. Foto Ansa

SCALI

Malpensa è prima in Europa tra gli aeroporti più puntuali

Con oltre 7 decolli in orario su 10 Malpensa ha battuto Roma, Parigi e Londra quanto a puntualità nel 2007. A sostenerlo è l'Associazione europea delle linee aeree (Aea) che ha assegnato allo scalo milanese il primo posto della classifica europea sul rispetto degli orari, davanti ad Amsterdam e Zurigo. Mentre Roma Fiumicino si deve accontentare del nono posto.

Il successo di Malpensa è stato raggiunto a fronte di un aumento del traffico passeggeri (+9,7%) per un totale di 24 milioni di viaggiatori transitati nel 2007 per lo più su rotte intercontinentali.

Dalla classifica emerge inoltre, che Malpensa, Madrid e Zurigo sono gli unici aeroporti che riescono a far recuperare agli aerei arrivati in ritardo, minuti indispensabili per ripartire in orario (a Malpensa arrivano in ritardo

il 22,8% dei voli ma partono in ritardo solo 21,1%).

«Il riconoscimento dell'AEA conferma l'impegno quotidiano che Sea dedica alla qualità dei servizi offerti - ha affermato il Presidente di Sea, Giuseppe Bonomi - Il risultato è il frutto degli sforzi organizzativi ed infrastrutturali che la società ha attivato l'anno scorso e, che non farà mancare per il 2008».

Sono infatti previsti interventi ammodernamento ed ingrandimento per gli scali milanesi di 140 milioni di euro. Nei prossimi mesi si inaugurerà uno dei primi interventi: il settore Arrivi del terzo satellite di Malpensa». Sempre secondo Bonomi i tagli di Alitalia a Malpensa «vogliono dire sei milioni di passeggeri in meno all'anno e 70 milioni di proventi in meno», ma già «nel budget 2008 contiamo di recuperare almeno 2 milioni e mezzo di passeggeri».

Tramvieri e ferroviari hanno il contratto unico

Piattaforma comune per 250mila lavoratori. Parte il tavolo sindacati-Confindustria

di Felicia Masocco / Roma

SFOLTIMENTO Autoferrotramvieri e ferroviari, ma anche addetti alle pulizie, alla manutenzione, alla ristorazione nei trasporti. Tutti sotto un unico contratto, quello della mobilità. Nella selva dei 400 accordi, c'è dunque chi unifica e semplifica, precorrendo la riforma del modello contrattuale da ieri sul tavolo di Confindustria e sindacati. Le sigle dei trasporti, autonome e confederali, non

hanno atteso l'esito del confronto che si annuncia assai difficile, ma hanno fatto da soli proponendo una piattaforma unica per i 250 mila lavoratori della mobilità. È stata presentata ieri a Roma, con un'assemblea di delegati inedita per la miscelazione di identità professionali. Filt-Cgil, Filt-Cisl, Uilt-Uil, Ugl Trasporti, Orsa, Fiasa e Fast invieranno presto il testo alle controparti, alle Ferrovie e alla galassia del trasporto su ferro, e ad Asstra e Anav che per Confservizi e Confindustria rappresentano la parte datoriale. La loro risposta non è scontata, data la frammentarietà delle aziende di trasporto, ma è chiaro che qualche "affidamento" preliminare tra sindacati e imprese deve esserci stato per non destinare la proposta al fallimento.

Centocinquanta euro di aumento, un orario settimanale di 38 ore e clausole di salvaguardia in caso di subappalti: queste particolarmente stringenti perché, come ha spiegato il segretario nazionale della Filt-Cgil Franco Nasso, è necessario «tutelare i lavoratori dal dumping e dalle destrutturazioni contrattuali» prodotte dalle liberalizzazioni e dagli appalti pubblici. Ferrovieri e autoferrotramvieri so-

no due categorie storiche, per due settori strategici che il contratto unico rafforza ulteriormente: c'è da chiedersi, ad esempio, che cosa succederà se, nell'ambito di un normale rinnovo, dovessero scendere in sciopero entrambe. L'esperienza dei trasporti si incunea nel tavolo di confronto per la riforma del modello contrattuale, ieri al via. Cgil, Cisl, Uil e Confindustria si rivedranno il 5 e il 10 marzo. Al termine dichiarazioni positive tanto dai sindacati che dalle imprese e anche il ministro Cesare Damiano ha espresso «l'augurio che le parti sociali arrivino a uno schema condiviso». La strada è in salita, ma non im-

praticabile anche perché è opinione condivisa che è meglio presentarsi al nuovo governo con un accordo comune. Oltre alle dichiarazioni c'è qualcosa che si sta muovendo nel concreto: riguarda il calcolo dell'inflazione. Da parte sindacale emerge la necessità di rivedere il paniere sul quale calcolare l'aumento del costo della vita. Ci sta lavorando anche l'Ires, il centro studi della Cgil, che ragiona sulla costruzione di un indice legato ai parametri europei ma soprattutto più ancorato ai consumi delle famiglie. Tra le novità, l'inserimento delle spese per mutui che oggi non vengono prese in considerazione.

Coop Adriatica porta Caprotti ed Esselunga in Tribunale

Il proprietario della catena di supermercati chiamato a rispondere delle «accuse infondate» contenute nel suo libro

di Antonella Cardone

Concorrenza sleale: è il reato che Coop Adriatica profila nella denuncia che ha depositato al Tribunale di Milano verso Esselunga, il suo presidente Bernardo Caprotti, gli autori e gli editori del libro «Falce e Carrello». Il livoroso atto d'accusa che Caprotti ha messo nero su bianco nel libello messo in vendita nei suoi supermercati, a giudizio della cooperativa bolognese, contiene il racconto di «presunti illeciti che avremmo commesso» spiega Gilberto Coffari, presidente di Coop Adriatica - e che invece sono infondate e da più parti sono state diverse volte smentite».

Dopo Coop Estense e Coop Liguria, anche da Bologna si è scelta la via legale per difendere la reputazione del sistema di distribuzione cooperativa che il concorrente Caprotti tenta di distruggere. Altre iniziative di diverso carattere, una campagna stampa e televisiva, forse un libro, saranno presto annunciate da Ancc, l'associazione delle coop di consumatori, il cui direttivo mira, fanno sapere da Roma, «a riposizionare il marchio Coop nell'opinione pubblica» piuttosto che rendere pan per focaccia e dilungarsi elencando, ad esempio, le note prevaricazioni che i dipendenti Esselunga ciclicamente denunciano.

La citazione in giudizio, in sede civile, decisa da Coop Adriatica riguarda in particolare il racconto che Caprotti fa della nascita di un supermercato in via Andrea Costa, a Bologna. Lì, nel 2000, Esselunga aveva deciso di costruire un suo centro di distribuzione, ma la trattativa si arenò per il ritrovamento di reperti archeologici, finché, qualche mese dopo, Caprotti ritirò il suo progetto. Successivamente l'area fu rilevata da Coop Adriatica che vi costruì il suo supermercato. Un'operazione, questa, paventa il padrone di Esselunga, dove vennero compiuti diversi illeciti, sempre con durezza smentiti, però, sia da Coop che da altri attori

che vi erano coinvolti. Eppure dopo la pubblicazione del libro le accuse sono continuate, per questo «nostro malgrado e con rammarico, ma costretti dalle reiterare accuse infondate e dalla campagna di disinformazione che è stata portata avanti dagli autori del libro e da alcuni protagonisti della politica - spiega Gilberto Coffari - abbiamo avviato un'azione legale, perché crediamo che ci sia stato un profilo di concorrenza sleale che chiediamo di verificare». Coop Adriatica ha preferito evitare una denuncia penale per diffamazione, ma non per non trovarsi di fronte a un giudice che definisca se le denunce di Caprotti siano fonda-

te o no. Anzi. «L'accertamento della verità dei fatti ci sarà comunque - spiegano da Bologna - ma la denuncia per diffamazione sarebbe stata personale, diretta solo a Caprotti e noi non abbiamo nulla di personale contro di lui, è un problema di come si vuole competere sul mercato. E non potevamo trascurare il fattore tempo, avendo a che fare con un uomo ultraottantenne com'è il presidente di Esselunga. Con il civile si arriverà, speriamo, a una sentenza veloce». Inoltre, chiude il presidente Coffari, «chiederemo un risarcimento danni che non abbiamo ancora quantificato», ma che potrebbe arrivare a circa due milioni di euro.

BANDA LARGA

Anche Mediaset e Wind si ritirano dalla gara

Mas Elettronica Industriale (gruppo Mediaset) si è ritirata dalla gara per le licenze Wi-max. È quanto si apprende da fonti industriali. Ad abbandonare definitivamente l'asta è stata anche Fastweb. Elettronica industriale, proprietaria della rete di trasporto e diffusione del segnale del Gruppo Mediaset con 1.700 torri, era finora risultata in testa in molte delle aste per i lotti in gara.

Molti osservatori si erano peraltro chiesti il motivo di tanto interesse dimostrato per le frequenze Wi-Max, azzardando varie ipotesi, compresa quella di un ingresso di Mediaset nelle telecomunicazioni che sarebbe stato il preludio di un eventuale avvicinamento a Telecom Italia.

Altri invece avevano invece ipotizzato che Elettronica industriale puntasse alla valorizzazione degli impianti di trasmissione avendo come obiettivo quello di trasformarsi in una Tower Company.

Ieri la sesta giornata della gara per le licenze Wimax ha fatto registrare un incremento, rispetto all'ultima tornata, di 7 milioni. Si sono avute 5 sei tornate di rilanci per una cifra complessiva raggiunta dalla gara pari a 113 milioni di euro circa, con un incremento del 129% rispetto agli iniziali valori della base d'asta.