

Un'altra fiducia sul decreto per Alitalia

Incontro Colaninno-Letta mentre i piloti reclamano i vecchi contratti

■ di Nedo Canetti / Roma

LA CORSA Oggi, poco prima delle 15, la Camera sarà chiamata a votare la settima fiducia al Berlusconi IV. Sul decreto Alitalia. L'ha chiesta ieri il ministro per i Rapporti con il Parlamento Elio Vito. Le dichiarazioni di voto avranno inizio alle 13,30; seguirà l'illu-

strazione degli ordini del giorno, che verranno votati dopo la fiducia. Il decreto, che scade lunedì prossimo, passerà poi al Senato, per il voto sulle modifiche introdotte a Montecitorio, tra cui la cancellazione della famigerata norma salvamanager. Secondo quanto annunciato dal capogruppo del Pdl a Palazzo Madama, Maurizio Gaspari, la maggioranza è intenzionata a convertirlo in legge, entro venerdì, forse con un'altra fiducia.

La novità della tassa di imbarco a tre euro (anziché uno) porterà un introito di circa 100 milioni di euro l'anno, secondo i tecnici della Camera.

«Manifesto sconcerto per l'atteggiamento assunto dal governo» ha commentato il capogruppo del Pd, Antonello Soro, «I parlamentari di maggioranza che tornano a casa -ha proseguito- che cosa raccontano ai loro elettori? Di aver rinunciato al loro ruolo?». È stato il presidente della commissione Trasporti, Mario Valducci ad avanzare la solita giustificazione: fiducia contro ostruzionismo dell'opposizione. «Nessun ostruzionismo -ribatte il capogruppo Pd, in commissione, Michele Meta- il nostro gruppo porta alla discussione un arricchimento di proposte e indicazioni: se oggi ci troviamo qui a discutere la riforma della disciplina delle aziende in crisi, è perché questa è stata per voi l'"estrema ratio" per poter vendere la parte sana

di Alitalia alla cordata italiana costruita a tavolino», della quale, ancora ieri Berlusconi si è vantato con la solita litania di aver salvato la Compagnia dalla svendita ai francesi. Dura, duramente critiche, le altre opposizioni. «La misura è davvero colma-tuona Fabio Evangelisti dell'Idv- il governo vive, con malcelato fastidio il confronto parlamentare e vive l'Aula come un insopportabile orpello, riducendola solo un luogo per ratificare le decisioni». Proteste anche della Lega, che veda, con la fiducia, cancellato i propri emendamenti pro Malpensa. Sul fronte sindacale, si registra la richiesta dei piloti alla Cai di

di ripristinare la formula contrattuale tradizionale. I piloti, che sono tornati a sedersi al tavolo delle trattative, insieme ai confederati, considerano più utile il contratto separato per i piloti, privo del ricorso alla Rsu, in via alla Cai, per i costi relativi ai permessi sindacali. Confronto interrotto nella notte di lunedì e rinviato per ora a data da destinarsi. Ieri sera Roberto Colaninno si è incontrato a Palazzo Chigi con Gianni Letta per fare il punto sulla situazione, presente anche Corrado Passera di Intesa San Paolo. Proprio Passera continua a tranquillizzare, sostenendo che Cai va avanti «come da programma» anche per quanto riguarda

Dalla tassa di imbarco di tre euro l'introito annuo dovrebbe essere di circa 100 milioni di euro



Il presidente di Cai, Roberto Colaninno. Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa

la scelta del partner straniero e ribadendo che «non esiste alcun problema tra i soci», come si era vociferato, chi si mostra allarmato per l'allungarsi dei tempi è il segretario della Cisl, Bonanni, secondo il quale «si stanno bruciando le ultime riserve residue» ed è quindi necessario procedere in fretta. A proposito di risorse e di voci discordanti, l'on. Donato Mosella, Pd, chiede al governo

di chiarire, al più presto come stanno effettivamente le cose sulla liquidità di Alitalia, sull'impegno economico di Cai, sulla valutazione degli asset da vendere, tra cui gli slot (è di ieri la richiesta di Ryanair per Roma e Milano). «Allo stato delle cose -sostiene Mosella- ci chiediamo che fine abbia fatto il piano di salvataggio di Alitalia, strombizzato dal governo».

Eicma la fiera delle due ruote contro la crisi

■ La crisi economica non sta risparmiando nemmeno il settore delle due ruote: nel primo semestre del 2008 in Italia si è registrato un calo delle vendite del 7% per i veicoli a motore e superiore al 10% per le biciclette. L'obiettivo di Eicma - il salone del ciclo e del motociclo più importante d'Europa con oltre mille espositori provenienti da 30 paesi che affolleranno i padiglioni di Fieramilano dal 4 al 9 novembre - è quindi rilanciare un mercato in difficoltà con una serie di eventi e iniziative per attirare il maggior numero di visitatori.

La novità principale riguarda il ritorno della «sei giorni di Milano», tradizionale appuntamento del ciclismo su pista che si svolgerà su un anello di 166 metri. Ma il programma comprenderà tutte le specialità tradizionali della pista: americana, eliminazione, corsa a punti, sprint, derny e gare a cronometro. Per quanto riguarda le moto, dal 6 al 9 novembre verrà allestito Motolive il cui evento principale sarà la tappa del campionato europeo Supercross, ma ci saranno anche gare di Trial, Enduro e Motard, oltre alle consuete performance dei migliori stuntmen del mondo. Nonostante la perdita di alcuni espositori perlopiù asiatici (presenti alla fiera tedesca biennale Intermot), Eicma «rimane la manifestazione del settore con più visitatori al mondo e intendiamo difendere questa leadership» ha spiegato il suo presidente Guidalberto Guidi.

Strade ferroviarie asili: Italia ultima in Europa

■ Italia in ritardo sulle infrastrutture e, quindi, poco competitiva. Dai trasporti autostradali e marittimi a quelli ferroviari, delle infrastrutture ambientali e all'edilizia sociale. È quanto emerge da uno studio di Intesa San Paolo. Nel comparto autostradale, a fronte di dinamiche di crescita del 28% dei chilometri messi in esercizio nel periodo 1995-2005 in Europa, si riscontra in Italia una variazione solamente del 2%. In termini di dotazione, il grado di copertura degli asili nido (percentuale di bambini in età 0-2 anni servita) è pari all'8%, contro un obiettivo di Lisbona 2020 pari al 33%, mentre i km di ferrovie per l'alta velocità sono solo 560, contro oltre 1500 della Francia e 1000 della Spagna. La situazione «è imputabile in parte ai costi di realizzazione più elevati nel nostro Paese (ad esempio per realizzare l'Alta Velocità in Italia si spendono circa 32 milioni di euro a chilometro, contro i 10 milioni necessari in Francia e Spagna) in parte alla carenza di risorse pubbliche, visto che nel periodo 2001-07 l'ammontare di risorse disponibili per il finanziamento di investimenti (risparmio pubblico) è stato pari al 2,5% del Pil, contro il 7,8% rilevato nella media dei paesi europei».

Si tratta di dati «non molto confortanti», spiega Intesa San Paolo, sottolineando come sia «particolarmente difficile il coinvolgimento di risorse private nella realizzazione di opere pubbliche», per fattori strutturali comuni al resto d'Europa, ma anche a causa dei tempi di realizzazione delle opere e all'incertezza nelle gare d'appalto.

Parmalat paga la condanna Usa

Rovinoso caduta in Borsa (-20,8%), dopo la sentenza a favore di Citigroup

■ / Milano

CROLLO Borsa tragica per Parmalat, che dopo una pioggia di vendite ha chiuso sui minimi di seduta, in flessione del 20,8% a 1,26 euro fra scambi record, pari al

7,86% del capitale. Uno scivolone che ha ridotto la capitalizzazione a circa 2,1 miliardi di euro, rendendo così il gruppo di Collecchio ancora più esposto al rischio scalate tenuto conto che nelle casse ci sono circa 1,3 miliardi di euro di liquidità. A pesare sull'andamento di Borsa,

la decisione del Tribunale Usa di Bergen County nel New Jersey che non solo ha respinto le richieste di risarcimento avanzate nei confronti di Citigroup, pari a 2,2 miliardi di dollari, ma ha anche condannato il gruppo di Collecchio a un risarcimento da 364,2 milioni di dollari alla stessa Citi per aver fornito informazioni finanziarie fuorvianti. A nulla sono servite le rassicurazioni del responsabile legale di Parmalat, Nicola Palmieri, che in una conferenza call ha cercato di spiegare come, almeno per quanto riguarda il risarcimento riconosciuto a Citi, il gruppo di Collecchio ha poco da temere.

«È altamente probabile che Citi non avrà nulla dal momento che la sentenza Usa deve essere accettata dal Tribunale di Parma (dove è domiciliata la causa penale per bancarotta) e sono ragionevolmente certo che questo non accadrà mai», ha spiegato Palmieri. Inoltre anche nel caso in cui il Tribunale di Parma riconosca la sentenza Usa, a Citi andrà solo il 6,9% dei 364,2 milioni di dollari richiesti e non in contanti ma in azioni del gruppo alimentare. Esattamente 18,8 milioni di azioni, pari a meno dell'1% del capitale. Scenario comunque ritenuto altamente improbabile dal momento che a Citi il Tribunale di Parma ha già riconosciuto un risarci-

mento per danni legato al dissesto del gruppo alimentare ed è quindi difficile che gliene riconosca un secondo. Palmieri si è poi soffermato sulle altre richieste di risarcimento avanzate da Parmalat negli Usa, quella contro Bank of America e quella contro il revisore Grant Thornton. Al momento sono in mano al giudice Kaplan di New York ma se dovessero essere rinviate a giudizio tornerebbero nelle rispettive corti di appartenenza: North Carolina per Bank of America e Illinois per Grant Thornton. Quanto alle tempistiche della causa contro Bank Of America, Palmieri ha detto di aspettarsi che «inizi nella seconda metà del 2009».

FININVEST

Calano gli utili, sale l'indebitamento

Fininvest chiude il semestre con una crescita dei ricavi netti consolidati del 3,6% a 3.241 milioni di euro e degli investimenti a 1,2 miliardi di euro (+63%). È quanto si legge in una nota del gruppo presieduto da Marina Berlusconi secondo cui l'utile netto è sceso del 19,5% a 161 milioni di euro. In particolare Fininvest rileva che nel primo semestre dell'anno «in un quadro generale già pesantemente segnato dalle avvisaglie della crisi», il gruppo «ha lavorato in profondità per limitare gli impatti negativi, ma al tempo stesso ha impresso una forte accelerazione sul fronte della crescita» attraverso un aumento degli investimenti (+63% a 1,2 miliardi) legati allo sviluppo internazionale e al settore dei contenuti.

Nello stesso periodo il margine operativo lordo ha raggiunto nel semestre quota 1,299 miliardi di euro con un'incidenza sui ricavi pari al 40%. Il risultato operativo è stato pari a 726 milioni di euro (-7,9%) a causa del venir meno di proventi straordinari positivi non ricorrenti per 27 milioni di euro. Depurato di tali poste il risultato, su cui hanno pesato anche gli investimenti per lo sviluppo della tv a pagamento, cala del 4,6%. La redditività è stabile al 22,4%. Gli investimenti hanno aumentato anche l'indebitamento, salito a 988 milioni di euro al 30 giugno contro i 597 milioni di fine dicembre. Infine la capogruppo Fininvest spa ha riportato un utile pre-imposte di 247 milioni di euro contro i 236 del semestre 2007.



SUPERGA®

PEOPLE'S SHOES OF ITALY

