

**GIORNALI**

**Gm: pubblicità per spiegare i suoi debiti**

Un'intera pagina su alcuni dei maggiori quotidiani, fra i quali il Wall Street Journal e il New York Times, per spiegare il perché ha bisogno di un «prestito, che sarà restituito ai contribuenti americani». Nel messaggio Gm respinge le critiche di coloro che «dicono che non abbiamo fatto abbastanza», mentre fra l'altro «abbiamo ridotto i costi strutturali in America del Nord del 23% o 9 miliardi di dollari dal 2005». «Utilizzeremo i fondi federali per lanciare auto in importanti segmenti», si legge nella pagina Gm, dove si precisa che l'industria automobilistica, «che rappresenta l'economia reale e la Main Street, ha bisogno di un finanziamento... Si tratta di un prestito. Un prestito che sarà ripagato ai contribuenti americani».

degli americani». Anche se, ammette, eventuali aiuti Usa «cambiarebbero l'equilibrio in Europa».

Ma la vera chicca riguarda proprio Opel, la casa tedesca che fa capo alla disastrosa GM, che potrebbe venire rilevata dal gruppo tedesco Solarworld, attivo nell'energia solare, per un miliardo di euro. Tra le condizioni, il divorzio di Opel da Gm. Solarworld, che occupa 2mila

**Sostegni equanimi**

**A tutti o a nessuno, dice Marchionne dopo gli aiuti statunitensi**

dipendenti, intende continuare a produrre nei 4 stabilimenti la gamma di veicoli Opel, oltre a sviluppare una nuova generazione di auto a basse emissioni e scarsi consumi.

Il commissario Ue Verheugen, a proposito di Opel, ha ricordato che la sua crisi «giustifica misure eccezionali». Ma non tutti alla Ue sono d'accordo.

Di sicuro sul tavolo della Commissione c'è la richiesta dell'associazione dei costruttori europei Acea, di poter usufruire di prestiti per 40 miliardi - messi a disposizione dalla Bei, la Banca europea per gli investimenti - per investire nella riduzione delle emissioni inquinanti in linea con le nuove normative che l'Ue intende introdurre. ♦

**Affari**

EURO/DOLLARO: 1,2634

MIBTEL  
15.319  
-2,60%

S&PMIB  
19.535  
-2,90%

**FINCANTIERI**

**Borsa addio**

La quotazione in Borsa di Fincantieri è ormai tramontata. Lo rende noto il coordinamento nazionale Fiom-Cgil del gruppo, riferendo dell'incontro avuto ieri con l'azienda. «L'azienda ha ammesso che la quotazione in Borsa è ormai tramontata», afferma la Fiom-Cgil in una nota.

**EUTELIA**

**Consob indaga**

Consob ha avviato un'azione di impugnazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 di Eutelia, società di Arezzo quotata a Piazza Affari, che opera nelle telecomunicazioni e nell'information technology.

**BASF**

**Allarme utili**

Drastici tagli alla produzione da parte del gigante chimico tedesco Basf, che ha lanciato un allarme utili, decidendo di sospendere la produzione in ben 80 degli impianti che controlla a livello globale, misura che riguarderà l'attività di circa 20 mila lavoratori.

**NUOVE CASE**

**In frenata**

Il mercato delle nuove costruzioni del comparto residenziale registra un calo nel 2007 a fronte di una tenuta generale del settore. Secondo il Rapporto sulle nuove costruzioni dell'Agenzia del territorio, si registrano 309.379 nuove costruzioni con un calo medio del 2,5% rispetto al 2006.

**EURIBOR**

**Sempre in calo**

Ancora giù i tassi interbancari con l'Euribor sulla scadenza tre mesi che rivede i minimi da maggio 2007. Il tasso Euribor sulla scadenza trimestrale è sceso di tre punti base al 4,12%, un livello che non si vedeva dal 30 maggio 2007. L'Euribor a un mese è calato di quattro punti al 3,68%.

**Cai si prende Alitalia per poco più di un miliardo Via libera del governo**

La società controllata da Roberto Colaninno dovrà sborsare 52 milioni in più per portarsi a casa la parte sana della compagnia. Nessuna certezza ancora per quanto riguarda il partner straniero.

**ROBERTO ROSSI**

ROMA  
rossi@unita.it

Alitalia andrà a Cai ma non al prezzo stabilito in precedenza. Il ministero dello Sviluppo economico - che ieri ha autorizzato il Commissario straordinario, Augusto Fantozzi, a procedere alla vendita - ha chiesto alla società controllata da Roberto Colaninno 52 milioni in più, rispetto a quelli offerti, per portarsi a casa la parte sana della compagnia. Secondo il ministro Claudio Scajola, dunque, il gruppo di sedici industriali italiani, seguito passo dopo passo da Intesa Sanpaolo, dovrà sborsare 1.052 milioni di euro. «Con l'autorizzazione alla vendita - ha commentato Scajola - si completa il processo autorizzativo per la costituzione della nuova Alitalia, compagnia nazionale privata di bandiera che, in totale discontinuità con la vecchia Alitalia, continuerà a rappresentare il paese e il made in Italy nel mondo. Il commissario Fantozzi può ora procedere alla cessione materiale degli asset entro il primo dicembre. Dal canto suo, la Cai poter procedere alla scelta del partner straniero, che rafforzerà la presenza della nuova Alitalia sui mercati mondiali».

In questo il ministro sbaglia. Non sarà solo un partner. Sarà la guida della società italiana nel mare tempestoso del trasporto aereo; sarà la società che sceglierà, data la dimensione ridotta della nuova Alitalia e l'assoluta mancanza di esperienza del management, strategie di mercato e alleanze; sarà la società, infine, che fra tre anni si ingloberà Cai per somma gioia dei suoi soci che potranno uscire con le tasche piene grazie a un finto investimento.

Chi? I contatti con Air France-Klm, Lufthansa e anche British Airways sono aperti, sostiene una fonte. E Cai starebbe valutando il lavoro fatto, esaminando i punti di forza e di debolezza delle varie alternative. Quello che è certo è che sarà una scelta di tipo industriale, sulla base dei vantaggi che il partner porterà in termini di passeggeri e di ricavi.

L'azienda guidata da Rocco Sabelli vuole capire quanto il partner sia disposto a mettere anche in termini di sovrapprezzo sull'acquisto delle quote in Cai. Dai gruppi stranieri ci sarebbero pressioni, ognuno nella propria direzione, soprattutto da parte di Lufthansa che guarda con molto interesse alla compagnia italiana. E se pure Air France viene data in pole position, in realtà Cai ancora non si sbilancia e aspetta di chiarire il quadro e di valutare con attenzione le proposte.

Soddisfazione è stata espressa da parte di Sabelli e Colaninno per l'intesa raggiunta. L'amministratore ha messo l'accento sull'italianità della nuova compagnia: «Stiamo lavorando per portare a termine questa operazione complessa e delicata e il grande interesse che abbiamo riscontrato in tutti i potenziali partner stranieri significa che siamo sulla strada giusta. Ma la nuova compagnia aerea che nascerà, mettendo insieme Alitalia e Air One, sarà un'azienda italiana». Per quanto? ♦

**ARGENTINA**

**Lo Stato ricorre all'esproprio per riprendersi gli aerei**

La Commissione bilaterale del Parlamento argentino che si occupa delle privatizzazioni ha emesso ieri una risoluzione in cui si «raccomanda» che lo stesso Parlamento approvi una legge che stabilisca l'esproprio delle compagnie aeree Aerolineas Argentinas e Austral, controllate dal gruppo spagnolo Marsans, e già gestite dallo Stato da alcuni mesi. Aerolineas è stata privatizzata nel 1990 e, dopo essere stata gestita da Iberia, è stata trasferita nel 2001 al gruppo Marsans per il simbolico prezzo di 1 euro e con un apporto del governo di Madrid di 700 milioni di euro. Lo scorso luglio il governo del presidente Cristina Fernandez de Kirchner ha firmato un accordo con Marsans affinché le due compagnie venissero cedute allo Stato attraverso un'intesa sul prezzo tra le parti ma, finora, ciò non è stato possibile. Il Parlamento potrebbe approvare la legge d'esproprio «entro 15 o 20 giorni». Secondo il quotidiano Clarin sarà lo stesso parlamento a prendere l'iniziativa.