



Economia



I dipendenti pubblici guadagnano il 30% in più dei colleghi del "privato"

I dipendenti pubblici guadagnano in media il 30% in più di quelli privati. Secondo la Cgia di Mestre lo stipendio medio lordo annuo di un dipendente pubblico è di 43.131 euro, contro i 31.065 di chi lavora per i privati. Per il segretario Giuseppe Bortolussi basterebbe quindi abbassare lo stipendio degli statali al livello dei privati «per ridurre l'indebitamento pubblico da 58,2 a 31,9 miliardi di euro».

Us Airways vuole sposare Northwest

L'ad di Us Airways, Doug Parker, cerca un partner. Ricevuto un no da Gerald Grinstein, Ceo di Delta, ora - rivela il Wall Street Journal - potrebbe rivolgersi a Northwest Airlines che, come Delta, sta operando in regime di amministrazione controllata.

Di Pietro: risarcire gli automobilisti in coda

Se i tempi di percorrenza in autostrada si allungano per colpa di code e cantieri, l'automobilista deve avere diritto a una riduzione del pedaggio. È questa la proposta allo studio del ministro Antonio Di Pietro, da inserire nella Carta dei diritti degli utenti autostradali.

Nomine

Ds a caccia di posti sul treno

Dopo Rfi, Fassino punta al controllo delle Fs: a costo di strapagare l'uscita di Catania

■ ■ ■ I Ds vanno a caccia di posti sul treno. Alle Fs. A Fassino non basta infatti avere i suoi uomini alla guida di Rfi e Italferr. La Quercia è il partito dell'Unione che spinge di più per licenziare Elio Catania, attuale presidente e amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. A costo di strapagarlo. Le cifre che girano non lasciano dubbi: 5-6 milioni di buona uscita. Una liquidazione che ai più appare però inutile, visto che il mandato dell'ex numero uno di Ibm Italia scade fra solo otto mesi. Ma i Ds non mollano: vogliono trasportare Mauro Moretti da Rfi alle Fs in qualità di ad e puntano anche ad occupare la casella della presidenza (circola il nome dell'ex manager di Finmeccanica Fabiano Fabiani), sulla quale comunque ha messo gli occhi la Margherita. In mezzo a questo scontro c'è il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro che vorrebbe addirittura sopprimere la holding Ferrovie dello Stato, mentre il comunista Alessandro Bianchi, titolare dei Trasporti, è nettamente contrario alla proposta dell'ex pm e sposa la linea di sinistra.

La caccia a Catania però non è frutto soltanto del cosiddetto spoil system, cioè se cambia il governo cambiano anche i manager pubblici. È dal maggio 2004, cioè da quando l'ex Ibm si insediò in piazza della Croce Rossa, che i sindacati lo contestano al grido di «evitare la catastrofe, ricostruire le condizioni dello sviluppo». A fine maggio scorso, le organizzazioni dei lavoratori hanno chiesto al nuovo governo Prodi di aprire il dossier Ferrovie perché «il Paese non deve pagare il costo del disastro al posto di chi lo ha prodotto». Via Catania, colpevole - a detta dei sindacati - «di aver nascosto la gravità della situazione, tentando di coprire con messaggi rassicuranti e ottimistici la realtà delle cose». Ma siamo proprio sicuri che il rosso dei conti delle Fs sia solo colpa della gestione Catania? In realtà la Corte dei Conti se la prende più che altro con il suo predecessore, Gian-



IN CARROZZA

Elio Catania, amministratore delegato e presidente delle Fs

carlo Cimoli, attuale "pilota" dell'Alitalia. Il giudizio dei magistrati contabili si basa su un rapporto dell'Eurostat, l'ente statistico dell'Unione Europea, dove si legge che «per il gruppo Fs, nel periodo 2001-2003, in luogo del lieve attivo registrato nei bilanci (16 milioni nel 2003, ndr), si sarebbero in effetti determinate perdite di esercizio, coperte con l'utilizzazione del fondo di ristrutturazione... e con gli aumenti di capitale erogati nel periodo di aver trovato nei bilanci «immobili ipervalutati o voci inesistenti».

Catania invece ha subito la peggior cura dimagrante nei finanziamenti pubblici, decisa dal governo Berlusconi, concretizzatasi con il taglio del 90% dei trasferimenti inserito nell'ul-

tima Finanziaria targata centrodestra. Non solo: sia Giulio Tremonti che Domenico Siniscalco, ex ministri dell'Economia, non hanno mai voluto prendere in considerazione un aumento dei biglietti. «Qualora le tariffe applicate fossero pari alla media Ue sostengono le Fs - il gruppo avrebbe presentato per il 2005 un utile di circa 500 milioni». In realtà l'esercizio ha chiuso con una perdita di 465 milioni. Senza considerare che Catania ha battuto i record di investimenti: 8 miliardi e mezzo solo nell'anno scorso. Dei quali centinaia di milioni sono stati spesi per la ristrutturazione di 580 carrozze.

Il governo però non vede questi numeri. E vuol fare piazza pulita non soltanto di Catania, ma di tutto il cda, formato dall'esperto di logistica Luciano Canepa, da Stefano Zaninelli, già presidente per 10 anni dell'Amtd di Verona, e da Clemente Carta, ingegnere trasportista di Formia. Un board che scadrebbe fra pochi mesi,

ma che i partiti dell'Unione vorrebbero liquidare in fretta, senza badare a spese. Per le grandi opere non ci sono i soldi, Di Pietro ha praticamente congelato due infrastrutture su tre, per liberare le poltrone i milioni invece ci sono. Come quelli che lo stesso Catania ha messo in mano a Silvio Sircana. Circa 80. L'ex manager di Ibm, voluto alle Fs da Berlusconi in persona, come primo atto nominò il portavoce di Romano Prodi direttore delle relazioni esterne per ingraziarsi le simpatie anche della sinistra, fra le polemiche degli esponenti della Casa delle Libertà. All'epoca Catania non fece marcia indietro, ora invece il premier lo ripaga con il licenziamento.

E dire che Cimoli, nominato a capo dei treni nel '96 dall'Ulivo, è rimasto in carica fino al 2004: quindi tre anni dopo la vittoria del centrodestra. Chissà cosa sarebbe successo se Berlusconi avesse cacciato Cimoli tre mesi dopo il suo insediamento a Palazzo Chigi?

GIULIANO ZULIN

L'aria che tira

di VITTORIO RAVÀ

Quello che è successo a Gianmario Roveraro può accadere a tutti

Tra i necrologi per Gianmario Roveraro, la parola più ricorrente è "tragedia". Una tragedia che ha scosso il mondo del business italiano. Era un manager stimato e rispettato e tale rimarrà anche se i soliti avvoltoi si dedicheranno alle dietrologie per cercare di infangare l'immagine dell'uomo dell'Opus Dei. Il rispetto per questa fine tragica deve superare tutto e tutti perché la famiglia ha già provato un dolore troppo grande per subire ancora. Chi legge la cronaca, interpreta questa vicenda come un normale rapimento con uccisione dell'ostaggio, anche se con modalità più animalesche che umane; tra gli uomini d'affari, invece, serpeggia un dubbio atroce: «E se fosse capitato a me?». I businessmen si credono più furbi degli altri e normalmente raccontano solo i successi, mai gli insuccessi. Chiunque sia in affari ha rischiato di incontrare la persona sbagliata durante un affare sbagliato, ma nessuno è stato sfiorato dal dubbio di poter essere ucciso e tanto meno di finire fatto a pezzi con il machete.



La vicenda di Roveraro ha occupato la cronaca dei quotidiani mentre stavo leggendo il fantastico romanzo di Enrico Minoli, "Trappola a New York", Cairo Editore, e le analogie tra le due storie hanno affollato i miei pensieri. Enrico è uno dei 7 fratelli Minoli, di cui il grande pubblico conosce solo Giovanni, il guru Rai che ha trasformato l'informazione in intrattenimento. Il bell'Enrico tra il 2000 e il 2001 è rimasto vittima di una truffa tremenda che gli ha tolto le sue certezze di uomo di successo e ha voluto esorcizzare le sue disgrazie con un romanzo che chiunque sia in affari dovrebbe leggere per comprendere che quello che è successo a Roveraro può succedere a tutti.

Enrico Minoli ci è andato vicino, ma si è salvato. A tutti è capitato di trovarsi di fronte a delle situazioni in cui il contrasto tra l'io razionale e la nostra pancia ci porta a fare delle scelte sbagliate. In quest'avventura nella New Economy, il manager si sentiva di aver incontrato un genio con una devianza malavitosa, ma l'io razionale lo ha fatto andare avanti. In quel biennio tutti avevano guadagnato con la New Economy e lui non voleva perdere la partecipazione alla grande abbuffata di denaro che molti finanzieri americani hanno fatto sulle idee di quattro geni di internet. Solo poche aziende sono sopravvissute a questo momento di follia collettiva. Tutte le altre sono crollate trascinandosi nel baratro migliaia di azionisti.

Minoli ha perso solo i suoi soldi e forse parte del suo patrimonio di finanziere di successo, ma nessun risparmiatore ci ha rimesso una lira. La morale di questa favola è che anche quelli bravi qualche volta restano fregati, quasi sempre lo possono raccontare, ma mai nessuno ha avuto il coraggio di esorcizzarlo con un romanzo, bello e avvincente nella parte di business come nella miglior tradizione dei moderni romanzi americani, come John Grisham, Frederick Forsythe e Ken Follet. Se c'è un difetto nella storia di Minoli, è quando si innamora e diventa mellifluido e stucchevole, anche se in questo caso l'uomo passionale emerge sul manager razionale. Da bravo torinese, però doveva ricordarsi la famosa massima dell'avvocato Agnelli: «Innamorarsi, una cosa da cameriere».

Lui comunque, attraverso questo libro, diventa un uomo nuovo, mentre Roveraro non potrà raccontare la sua disavventura, perché fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio.

ZULIN

Capitalia Abn Amro tiene la porta aperta E Antonveneta resta ancora senza piano

MILANO Che fa Abn Amro? Lascia o raddoppia in Capitalia? Pochi giorni fa sembrava che gli olandesi puntassero a crescere nella banca romana, rilevando l'1,03% fuori patto intestato alla Fondazione Banco di Sicilia. Ieri invece, come ha scritto il quotidiano *Finanza & Mercati*, Amsterdam sarebbe pronta a levare le tende da Capitalia. La decisione sarà presa comunque a fine settembre, quando scadrà il termine per l'eventuale disdetta dal patto che governa l'istituto capitolino.

In realtà per capire le mosse romane della banca guidata da Rijkman Groenink bisogna guar-

dare cosa bolle in pentola in casa Antonveneta, l'istituto conquistato definitivamente ieri da Amsterdam dopo il completamento dell'OPA da 26,5 euro per azione. Ebbene, a Padova è "calma apparente", come scrivono nel sito Internet del sindacato Uilca Rino Macchi e Umberto Baldo. Nel senso che del preannunciato piano industriale olandese non c'è traccia. Doveva essere presentato a fine maggio, poi tutto è stato rinviato a metà luglio. Niente. Se ne parlerà a ottobre. Proprio in quello che sarà il

Proprrio in quello che sarà il mese caldo di Capitalia. Insomma sembra che Abn



Rijkman Groenink

voglia tenere tutte le porte aperte, per non perdere il diritto a giocare il rischioso bancario. Da Padova c'è chi sottolinea come Amsterdam sia rimasta un po' male nel constatare che Antonveneta non produce tutta quella redditività sperata. Forse non avevano fatto bene i calcoli: non avevano considerato che solo il 10% del fatturato del ricco Nordest transita sui conti della banca veneta.

Groenink continua quindi a prendere tempo e a studiare con più attenzione il dossier CapVeneta, cioè la fusione tra Antonveneta e Capitalia. Amsterdam se n'è resa conto: per aggredire il mercato italiano non bastano mille sportelli. Ma la musica cambierebbe se diventassero quasi 3mila, diffusi in modo capillare in tutta la penisola. E poi - aggiungo da Padova - non è detto che tutta Antonveneta debba sposare Capitalia. Esistono anche gli spezzatini.

ZULIN