

Economia & lavoro

ROMA. Mattinero come sempre, alle otto meno un quarto era già nel suo nuovo ufficio alla Magliana. Ad affilare la scure, Domenico Cempella, nuovo amministratore delegato di Alitalia, ha tenuto fede alla sua fama di decisionista: non ci ha messo nemmeno una giornata intera per eliminare con un tratto di penna l'intero vertice operativo della compagnia. Giusto la firma sotto un ordine di servizio per spiegare che «lasciano le responsabilità e vengono messi a disposizione» Pierpaolo Cotone, Daniele De Giovanni, Giovanni Mantica, Pierluigi Quarenghi ed i due manager stranieri che si aggiravano per gli uffici Alitalia: Steven Taylor e Hans Udo Wenzel.

Un terremoto. Basti pensare che l'onda sismica scatenata da Cempella ha travolto posti chiave come le direzioni strategie e sviluppo, le operazioni, il commerciale, l'informatica, le aree di corporate. Insomma, il cuore di Alitalia. Lascia l'incarico anche il direttore del personale, Ettore Attolini. Per lui, però, verrà trovato un posto nel gruppo.

Riverso traballa

Per il momento, resta al suo posto il presidente, Renato Riverso, cui l'Iri ha recentemente confermato la fiducia. Ma la sua è una posizione che si fa di giorno in giorno più traballante. All'assemblea di venerdì scorso ha dovuto sopportare le accuse dei sindacati piloti che lo accusavano di doppiogiochismo e la rabbia dei piccoli azionisti che gli imputavano, tra l'altro, anche il buco trimestrale di 250 miliardi.

Uscito malconco dall'appuntamento con gli azionisti, Riverso è messo sotto tiro dai sindacati ogni giorno di più. «La sua permanenza è quantomeno inutile se non dannosa», attacca il segretario generale della Filc Cgil, Paolo Brutti. «È una presenza superflua - fa eco il presidente dell'Anpac, Augusto Angioletti - sta mostrando un'ostinazione del tutto fuori luogo. Se se ne fosse andato prima, ci avrebbe risparmiato lo spettacolo dell'ultima assemblea, non avrebbe fatto, in solido di danno e ne sarebbe uscito facendo una figura migliore».

Sottoposto ad attacchi sempre più duri e taglienti, Riverso sta in queste ore meditando se lasciare l'incarico. Tuttavia, dopo aver fatto per molte settimane da paravento dell'Iri dopo l'accordo firmato con i piloti dall'ex amministratore delegato, Roberto Schisano, ora Riverso cerca un atterraggio «moribondo», quantomeno nel tentativo di salvare la faccia. È quindi probabile che provi a rimanere in sella sino alla prossima assemblea di bilancio in modo che la sua uscita di scena possa apparire come un avvicendamento «naturale».

Tabula rasa del vecchio, largo ai nomi nuovi. O meglio, ai «nuovi vecchi». Dopo la stagione, fallimentare, dei manager esterni arrivati dalla Nielsen o dalla Hoechst, scocca in Alitalia l'ora dell'autarchia. La squadra che Cempella ha organizzato attorno a sé, infatti, è tutta di marca dichiaratamente Alitalia. Torna alle relazioni industriali Claudio Carli, allontanato da Schisano. Ha il difficile compito di riportare la pace sindacale in azienda. Un altro clamoroso ritorno è quello



Domenico Cempella, amministratore delegato Alitalia. Sotto, Gianni Zandano e Lorenzo Necci

Terremoto ai vertici Alitalia Cempella si insedia, rimossi 6 direttori centrali

Domenico Cempella non ha fatto in tempo a prendere possesso del nuovo incarico di amministratore delegato di Alitalia che già ha rimosso l'intera dirigenza nominata da Schisano. Fatta la nuova squadra: tutta di «fedelissimi» con lunga esperienza nella compagnia. È finita l'era degli innesti dall'esterno. Soddisfatti i sindacati che però aspettano Cempella al varco dei fatti. Traballa sempre più la posizione del presidente, Riverso.

di Gianni Sebastiani. Avrà uno dei compiti più delicati, la direzione centrale operativa. Cresce di ruolo Marco Zanichelli, alle «tradizionali» relazioni esterne ed istituzionali affianca ora gli acquisti e gli affari legali. La finanza viene affidata a Franco Raffaele, mentre la direzione commerciale è assegnata ad Enzo Giuntoli.

Via tutti gli esterni

«Il trasporto aereo è un mercato in cui la specializzazione ha sempre avuto e continuerà ad avere un ruolo crescente e decisivo», afferma Cempella indicando le ragioni che lo hanno portato ad affidare le ultime speranze di rilancio di Alitalia proprio alla struttura interna e mettendo fuori gioco gli «esterni» portati da Schisano. «Il nuovo assetto di staff di vertice risponde ad un'esigenza di razionalizzazione man-

geriale, ma anche a un disegno di ricostruzione in azienda di un nucleo forte di professionalità del trasporto aereo che, per varie ragioni, erano andate disperse», spiega il nuovo «leader maximo» di Alitalia. La rivoluzione di Cempella non si limita alla scelta degli uomini. Il neo amministratore delegato ha imposto una netta sfiorbata alle strutture di vertice. La pleiade di direzioni generali esistente prima del suo arrivo è stata ridotta a cinque. Uno snellimento di competenze che rafforza il peso della nuova squadra di vertice ma che, soprattutto, esalta il ruolo dell'amministratore delegato che ha chiesto, ed ottenuto, pieni poteri nella gestione e nella definizione delle strategie dell'azienda.

Rimessa in piedi la squadra dei collaboratori, ora Cempella dovrà concentrarsi sul piano di rilancio.

Una scommessa quasi disperata vista la situazione in cui è precipitata la compagnia. I sindacati, dopo aver sparato sul vertice precedente, per ora restano cauti. Prima di esprimersi attendono di vedere quali progetti verranno loro presentati.

Il placet dei sindacati

Ma le mosse di Cempella annunciate ieri sono piaciute. «È un primo e significativo passo nella direzione del risanamento e del rilancio della compagnia. Le nuove nomine rispondono a criteri di professionalità, conoscenza dell'organizzazione aziendale e della cultura aeronautica», commenta Bruno Loi, segretario generale della Filc Cgil. «Ci sono le premesse per fare un buon lavoro anche se misureremo le persone dai fatti concreti», avverte Angioletti. Più laconico il commento del segretario generale della Filc Cisl, Giuseppe Surrenti: «Prendiamo atto che c'è una nuova squadra. La giudicheremo dai risultati».

Intanto, l'Antitrust conferma di avere Alitalia nel mirino. Il procedimento è stato aperto dopo la denuncia di una associazione di utenti di Lamezia Terme e di Aliadriatica (ora Air One), ma anche per le lamentele di Meridiana e Air Dolomiti. L'accusa? Colpi proibiti in tema di slot di atterraggio e decollo, biglietti ed orari.

Attivo '95 di 4300 miliardi (+33%)

L'Eni vola Utile record

ROMA. Il 1995 si chiude per l'Eni con risultati da record sia per quanto riguarda l'utile netto che per il fatturato e l'utile operativo. Il fatturato del gruppo ha infatti raggiunto i 56 mila miliardi (49.800 nel '94) con una crescita del 12%, l'utile netto balza a 4.300 miliardi (+33%), mentre l'utile operativo va a circa 10.100 miliardi (+36%) contro i 7.400 dell'anno precedente.

I risultati sono stati esaminati oggi dal cda della società che si è riunito per un precursivo sull'esercizio chiuso nel '95 che evidenzia anche una riduzione dell'indebitamento netto di circa 6 mila miliardi di lire (da 23.800 del 1994 a 17.800). In leggera crescita anche gli investimenti dai 6.800 miliardi del '94 agli attuali 7 mila e in riduzione di 5.100 unità l'occupazione, passata dai 91.500 addetti del '94 agli 86.400 del '95.

Nella riunione di ieri, a cui dovrà fare seguito un nuovo cda che dovrà approvare il progetto di bilancio da sottoporre all'esame del collegio sindacale e della società di revisione, è stato sottolineato che il '95 è stato un anno molto importante per l'Eni sia per il collocamento in Borsa, sia per l'ottimo andamento gestionale che ha consentito di conseguire risultati record. Nel corso dello scorso anno sono state inoltre definite operazioni di dismissione per circa 2.100 miliardi, di cui l'80% riferiti al solo settore petrolchimico. Dall'inizio del programma di dismissioni (settembre '92) l'Eni ha quindi incassato circa 6.300 miliardi.

In dettaglio il significativo miglioramento dell'utile netto è stato realizzato grazie a «positivi risultati operativi e alla riduzione di oneri finanziari netti, parzialmente compensati dall'incremento dell'incidenza delle imposte sul reddito», mentre la crescita del fatturato consolidato del 12% «è dovuta all'aumento dei volumi di vendita e dei prezzi del petrolio e del gas naturale nonché all'aumento dei prezzi dei prodotti petrolchimici». Grazie alla riduzione dell'indebitamento, inoltre, il rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto è sceso sotto l'unità (0,7 contro 1,1 del '94). Positivo l'andamento del settore ricerca e produzione di idrocarburi, che ha raggiunto un utile operativo di circa 4 mila miliardi, con un aumento di 300 miliardi rispetto al '94.

Il buon risultato è dovuto sia all'aumento (del 3%) dei volumi di idrocarburi venduti sia, in misura più marcata, all'aumento del prezzo del petrolio (il prezzo medio è aumentato del 7,7% rispetto al '94). In particolare, la produzione di petrolio e condensati ha raggiunto i 223,5 milioni di barili, con un incremento di 13,2 milioni di barili rispetto al '94 mentre la produzione di gas naturale (21,5 miliardi di metri cubi) è aumentata di circa il 2% a seguito di maggiori produzioni all'estero.

In flessione, invece, i volumi di gas prodotti in Italia. Il settore approvvigionamento, trasporto e distribuzione di gas naturale ha conseguito un utile operativo di 3.250 miliardi con un aumento del 5% sul '94 mentre quello della raffinazione e distribuzione di prodotti petroliferi ha conseguito un utile di circa 800 miliardi con un aumento del 33%. Il settore petrolchimica ha registrato utili operativi per 1.950 miliardi.

Compagnia San Paolo Merlini presidente al posto di Zandano



Al vertice della Compagnia di San Paolo esce Gianni Zandano (nella foto), il cui mandato era scaduto il 23 gennaio scorso, ed entra Giovanni Merlini, attuale presidente della Garzanti e della Editori Associati-Tea. La nomina è stata fatta dal ministro del Tesoro, Lamberto Dini, il 27 febbraio scorso. Già mercoledì prossimo si riunirà la commissione Finanze della Camera per esprimersi sul previsto parere di merito. La presidenza di Zandano in regime di prorogatio sarebbe potuta proseguire sino all'8 marzo. La Commissione Finanze dovrà dare il proprio parere, non vincolante, entro il 19 marzo. Il neo-presidente della Compagnia, che detiene il controllo della banca, è nato a Roma 67 anni fa. Dal 1960 al 1969 è stato direttore editoriale della Utet, quindi

consigliere e amministratore delegato fino a divenire presidente della società nel 1975. Dall'84 al '92 è stato vicepresidente dell'Unione Industriali di Torino e membro della Giunta e del Comitato Tecnico della Confindustria. Il 2 giugno '93 è stato nominato Cavaliere del Lavoro. La Compagnia di San Paolo è la Fondazione che sta al vertice dell'omonimo gruppo bancario torinese, di cui controlla il 100%. Il San Paolo si è recentemente fuso con il Credito e con la Banca nazionale delle Comunicazioni (Bnc) ed è il maggior gruppo bancario italiano per attività (240 mila miliardi di lire). Il bilancio 1995, in base ai dati approvati la scorsa settimana dal consiglio di amministrazione, si è chiuso con una raccolta diretta che sfiora i 150 mila miliardi, impieghi per 130 mila miliardi ed un utile netto di 503 miliardi che consentirà la distribuzione di un dividendo, invariato rispetto all'anno precedente, di 240 lire per azione.

L'INTERVISTA. Parla l'amministratore delegato Necci: addio direzione unica

«Così le Fs si preparano al 2000»

ROMA. Ferrovie, atto terzo. Dopo le fasi della trasformazione in spa e della ristrutturazione interna, Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Fs, dichiara aperta l'era dello sviluppo. Ieri sera, alle 18,30 ha convocato i rappresentanti sindacali per dettare loro il nuovo organigramma aziendale. Si tratta degli uomini che, insieme a Necci, dovranno fare delle ferrovie un'azienda che produce utili e sta sul mercato a tutto campo: dai treni alla valorizzazione delle stazioni. Via la direzione generale, sotto con un comitato di presidenza formato da 6 persone: oltre a Necci, Silvio Rizzotti, Cesare Vacaggio, Giuseppe Sciarone, Emilio Maraini, Ercole Incalza. Più sotto, due direzioni di gruppo: per la gestione e per lo sviluppo e la diversificazione. La prima è nelle mani di Rizzotti; la seconda, più proiettata verso il futuro, viene affidata a Vacaggio. Quindi, le sette aree operative: rete (Rizzotti), trasporto metropolitano e regionale (Vacaggio), materiale rotabile e

GILDO CAMPESATO

trazione (Mauro Moretti), passeggeri a media e lunga distanza (Sciarone), Attività immobiliari (Danieli Baroni). Per se stesso Necci ha riservato la direzione dell'area logistica integrata. Una rivoluzione? «No, una valorizzazione della mia squadra. Gli uomini sono sempre quelli. Vengono affinate le competenze», risponde Necci. Sul suo tavolo, tre volumi con la copertina rossa: è il nuovo piano strategico d'impresa fino al 2004. Mancano gli ultimi aggiustamenti, poi verrà presentato al governo.

Perché questo cambiamento?

Perché dobbiamo prepararci al periodo più difficile. Quello delle realizzazioni.

Vuol dire che sinora avete fatto solo parole?

Absolutamente no. Abbiamo trasformato un ente pubblico in una azienda. Abbiamo tagliato i costi e reso più efficiente la struttura. Adesso, però, si apre la sfida vera

quella di dimostrare che siamo capaci di stare sul mercato, di trasformare i progetti in fatti concreti. È la sfida più difficile. Per me, certamente, sarebbe stato più facile andarmene un mese fa. Sinora, avrei sempre potuto dire che ho dovuto fare i conti con una realtà che non dipendeva da me. Adesso, successi o insuccessi, non ci sono scuse e responsabilità solo mia.

Con che criteri avete impostato la nuova struttura?

Puntando su due filoni: la gestione e lo sviluppo. Di qui le due direzioni generali. Sotto, con un intreccio di responsabilità, ci sono le varie aree operative. Se non puntiamo su nuovi business, come la valorizzazione delle stazioni od i trasporti integrati, non c'è futuro per le Fs. Non voglio polemizzare, ma con le tariffe bloccate o, comunque, sottoposte a restrizioni, non si fanno grandi utili. Presumibilmente, anche nei prossimi anni il ricavo del

business tradizionale sarà insufficiente a coprire i costi. Anche perché dobbiamo aspettarci un calo dei contributi pubblici. E allora dobbiamo puntare altrove per far quadrare i conti.

Che significa business delle stazioni?

Le faccio un esempio. Trasportiamo più di milioni di passeggeri al giorno. Se solo riuscissimo a far spendere a ciascuno 20.000 lire in più in cose che non siano il biglietto, il business aumenterebbe di 20.000 miliardi l'anno. Senza contare le persone che ruotano attorno alle stazioni: tre volte tanto i passeggeri. Aeroporti di Roma, con 100.000 passeggeri fattura 200 miliardi.

Mi pare che siate interessati ad AR?

Ci sono molte sinergie possibili. Ma AR costa. Si tratta di un investimento che va verificato nei suoi rientri finanziari. Mica lo Stato ci dà i soldi per queste cose.

Invece che privatizzare, si ripub-



blicizzarebbe.

Ma guardi che io ho privatizzato molto l'alta velocità, che è il più grande business italiano dei prossimi anni, e la Bnc, e solo Dio sa quanto mi è costato. Adesso sto vendendo le telecomunicazioni. Ci sarebbe anche dell'altro, ma non credo sia molto appetibile dal mercato.

Amato dice che il settore va aperto alla concorrenza.

A Milano. Per cercare i business dove c'è.

Io dico che c'è già. Siamo in concorrenza con Tir, automobili, treni. Comunque, la nuova struttura consente anche di far chiarezza sui costi, viene incontro alle esigenze europee.

Quali delle nuove aree saranno in perdita?

Saranno tutte in potenziale pareggio o attive.

Dovrete ancora tagliare costi e personale?

Le forbici le abbiamo già usate molto. A parte, probabilmente, la trazione, per il resto non c'è grande margine sui costi. Dobbiamo agire sui ricavi, sullo sviluppo.

Che significa area logistica integrata?

Glielo spiego con un esempio. Rinascendo aveva sette magazzini centrali e trasportava tutto su camion. Abbiamo fatto un accordo, gli portiamo noi la merce door to door. Loro hanno tenuto solo un magazzino, noi abbiamo aumentato il fatturato di 40 miliardi. Anche se, ovviamente, oltre che i treni utilizziamo anche sub-fornitori. La ricchezza futura delle Fs sarà andare verso attività nuove.

Logistica e servizi alle città. Dove colocherete la testa di queste due nuove attività?

A Milano. Per cercare i business dove c'è.

MERCATI

BORSA	
MIB	1037 0,10
MIBTEL	9 832 0,80
MIB 30	14 524 1,13
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
EDITOR	1,63
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
IND DIV	-2,34
TITOLO MIGLIORE	
GIM W	7,18
TITOLO PEGGIORE	
FINMCCANICA W	-17,80
LIRA	
DOLLARO	1 557,46 -4,88
MARCO	1 057,56 1,78
YEN	14 819 0,08
STERLINA	2 382,60 -2,68
FRANCO FR	308,07 -0,08
FRANCO SV	1 298,86 5,00
FONDI INDICI VARIAZIONI	
AZIONARI ITALIANI	0,88
AZIONARI ESTERI	0,37
BILANCIATI ITALIANI	0,39
BILANCIATI ESTERI	0,27
OBBLIGAZ ITALIANI	0,07
OBBLIGAZ ESTERI	0,33
BOT RENDIMENTI NETTI	
3 MESI	8,18
6 MESI	8,29
1 ANNO	8,50