

Blu preferisce essere venduta a pezzi

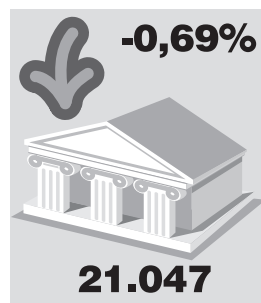
ROMA L'assemblea degli azionisti di Blu ha deliberato ieri sera l'aumento di capitale di 30 milioni di euro per supportare il processo di vendita della società di telefonia mobile. È stato così evitato lo spettro del fallimento.

L'assemblea ha anche esaminato le nuove offerte d'acquisto presentate da Anthill, E-do e Tel2. Offerte che -ha spiegato l'amministratore delegato Enrico Casini - «non sono state ritenute adeguate né in termini di valore e garanzie, sia finanziarie che occupazionali».

Blu dunque ribadisce la «convenienza» - è scritto in un comunicato reso noto al termine della lunga assemblea degli azionisti - ad approfondire l'opzione break up, cioè la vendita a pezzi delle attività della società tra Tim, Omnitel e H3G.

«In questo modo, quindi - ha spiegato Casini - è stato evitato il fallimento. Entro luglio ci aspettiamo di concludere il processo di vendita».

Casini ha aggiunto che la società «farà tutti gli sforzi per portare in fondo la vendita, altrimenti scatterà la liquidazione in automatico». L'assemblea di Blu, ha aggiunto, rimane tecnicamente aperta: tra una decisa di giorni «ci rivedremo per verificare il processo di vendita e definire l'accordo sulle modalità tecniche» del finanziamento. All'assemblea di ieri non era presente il socio Caltagirone, che per Casini è stato «un assente giustificato». All'assemblea era invece presente Italgas con il suo presidente Alberto Meomartini, italgas, che ha sottoscritto la sua quota di aumento di capitale dopo che il 28 maggio scorso non aveva aderito alla proposta di finanziamento.

**petrolio****euro/dollaro**

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

Ancora in crisi Wall Street La Bce non tocca i tassi l'euro galoppa verso nuovi record

Laura Matteucci

MILANO Bce in pausa. Mentre lascia invariati i tassi di interesse, è di nuovo record per l'euro. E anzi, nonostante la corsa della moneta unica, in atto da settimane, si colleghi alla persistente debolezza di Wall Street e non alla decisione sui tassi, ieri il balzo ai massimi di seduta contro il dollaro (0,9474, un valore mai visto dall'inizio del 2001) è arrivato dopo le dichiarazioni del presidente della Banca centrale europea: Wim Duisenberg, d'accordo con il ministro delle Finanze tedesco Hans Eichel, ha sostenuto di preferire un euro in rialzo e tassi a questo livello, piuttosto che la situazione opposta. «L'euro si è apprezzato rispetto al dollaro - ha detto il presidente della Bce - ma non credo che l'attuale cross ostacoli in alcun modo la crescita economica in Europa».

Duisenberg, comunque, ha sottolineato di non voler «speculare su quale sia il livello appropriato di cambio euro-dollaro». E ha parlato di «effetti positivi» sull'inflazione: «Se il recente rialzo dell'euro verrà confermato - ha detto - anche l'inflazione risulterà più sotto controllo, e così le prospettive sui prezzi». Quanto alla stabilità dei prezzi, per il presidente della Banca centrale «esiste in effetti una maggiore pressione», addebitabile anche «agli accordi salariali conclusi di recente» (leggi, il rinnovo del contratto dei metalmeccanici in Germania). Morale: l'obiettivo di un'inflazione al 2% resta «non impossibile», anche se viene definito «ambizioso». «Se ci possiamo aspettare un rallentamento dei prezzi nel breve periodo - ha proseguito Duisenberg - le previsioni a medio termine rimangono meno soddisfacenti rispetto a qualche mese fa». Un nuovo allarme che, peraltro, trova per la prima volta del tutto d'accordo l'associazione di consumatori Adusbef, secondo cui la tendenza alla crescita dell'inflazione dall'inizio dell'anno è inconfutabile.

I tassi di riferimento dell'area euro, intanto, rimangono invariati al 3,25%, ma la decisione stavolta non sembra così granitica: per il secondo mese consecutivo, infatti, Duisenberg ha evitato di utilizzare l'espressione canonica secondo cui «i tassi sono appropriati». Omissione non casuale, come ha ammesso lo stesso Duisenberg, sottolineando comunque come questo non significhi che la Bce abbia già adottato una politica monetaria restrittiva. Secondo gli analisti, si tratta di una mossa fatta in vista di una prossima stretta monetaria, propedeutica proprio ad un rialzo dei tassi che potrebbe avvenire, con ogni probabilità, dopo l'estate. Insomma, si tratterebbe di una sorta di non-decisione in attesa di sviluppi.

Duisenberg ha richiamato anche, ancora una volta, al rispetto del Patto di stabilità e, riferendosi alle recenti dichiarazioni del ministro francese delle Finanze, secondo cui il Patto non è scritto nella pietra, ha gettato acqua sul fuoco: «Ho ragione di credere - ha detto infatti - che la Francia rispetterà il suo impegno». Ancora: «È sempre possibile migliorare il Patto, ma è meglio rispettarlo così com'è, invece che cambiare le regole del gioco».

**Attenzione alla ripresa dell'inflazione
L'obiettivo del 2% è ambizioso**

Crisi Fiat, oggi si ferma Torino

Sciopero contro i licenziamenti. Fiom: il piano colpisce i lavoratori



Operai all'uscita della Fiat di Mirafiori

Massimo Burzio

TORINO Oggi Torino e la sua provincia si fermano per quattro ore a sostegno della vertenza Fiat. Lo sciopero unitario coinvolgerà non soltanto tutti i lavoratori dei comprensori di Mirafiori e Rivalta ma anche le aziende dell'indotto oltre agli addetti delle industrie tessili e chimiche (Pirelli, Michelin, Ergom, CF Gomma e Gallino), delle imprese di pulizia, delle mense Si prevede, tra l'altro, l'arrivo di oltre 25 pullman dalla provincia che si convoglieranno davanti alla Porta 5 di Mirafiori da dove, alle 10,00, partirà un corteo che raccoglierà anche quelli della Powertrain e delle Presse e che percorrerà gli otto chilometri di distanza tra Mirafiori e Piazza Castello. Qui prenderà la parola una lavoratrice della Fiat in rappresentanza di tutti i partecipanti allo sciopero. Ma, prima di arrivare al centro della città, il corteo farà delle fermate davanti a Regione, Provincia e Comune e la Prefettura dove avverrà un incontro con i rappresentanti delle istituzioni.

La protesta esce, insomma, quest'oggi dalle fabbriche per andare nel

cuore della "capitale dell'auto" e per testimoniare l'esistenza di un "problema Fiat" che non può più essere limitato agli addetti, diretti o indiretti, del settore auto. E la dimostrazione che Torino prenda, giorno dopo giorno, coscienza di una realtà e di un futuro più che problematici e che vanno ben al di là del numero degli esuberanti annunciati da Fiat (2.800 ufficiali e 10.000 nell'indotto), ci sarà anche con la presenza al corteo di studenti, impiegati, intellettuali e politici. Dice il segretario dei DS, Pietro Marcarano: «Proprio perché la situazione è molto seria è necessario che tutti gli atti che si compiono siano coerenti con l'obiettivo di realizzare un impegno comune dei lavoratori, dell'impresa e delle istituzioni».

Ma lo sciopero di oggi ha come obiettivo anche quello di contrastare quelli che il segretario della Fiom di Torino, Giorgio Airaud, chiama ironicamente: «I facili ottimismo». Le parole di Boschetti, dette e ripetute in questi giorni possono trovare conferma soltanto con il ritiro o la sospensione delle procedure di mobilità. La crisi non è risolta e se ci sono segnali positivi ci devono essere an-

che per i lavoratori». I sindacati chiedono, quindi, di fermare subito la «valanga degli esuberanti» e contemporaneamente di iniziare a discutere non soltanto su quello che sarà il futuro di Torino ma di tutta l'industria automobilistica italiana. La Fiom nazionale, inoltre, ha stilato un documento che propone un accordo di programma che si misuri su diversi aspetti (dall'intervento dello Stato alle scelte delle imprese agli accordi sindacali) e serva prima di tutto a mantenere e incentivare, anche con l'arrivo di aziende estere, il ruolo dell'Italia come produttore di auto. E non solo: che il Governo supporti la ricerca e l'industrializzazione di motori ecocompatibili mentre la Fiat si impegni a mantenere e sviluppare le produzioni negli impianti italiani magari ricontattando l'accordo con GM. Infine, la Fiom propone un programma di formazione e riqualificazione delle forze lavoro oltre ad alternative a mobilità e prepensionamenti quali varie forme di riduzione d'orario e contratti di solidarietà.

Ieri, intanto, Giancarlo Boschetti ha incontrato Fiom, Fim, Uilm e Fismic a Balocco per la prevista riunione del Comitato di Consultazione. L'amministratore delegato ha ribadito il piano d'azione elaborato dalla Fiat Auto. Dunque nessuna novità, se non qualche particolare in più. E quindi, come dice Lello Raffo, il responsabile Fiom per le aziende Fiat: «Con maggiori dettagli e notizie ci è stato raccontato quello che è sostanzialmente un piano di destrukzione dell'auto. C'è una diminuzione delle quantità produttive e un minore impegno per il futuro e cioè si tratta di un progetto di ridimensionamento. Tant'è che hanno riconfermato gli esuberanti. E, poi, una cosa è certa: meno vetture fai meno lavoro c'è».

Il nodo per ora resta quello degli esuberanti. Al punto che se la Fiom ha chiesto di avere un tavolo negoziale in materia per il 18 prossimo, l'azienda parla, invece per la stessa data, di «una riunione per le procedure di mobilità».

Lingotto

Bnl e Mps: sì al piano Vertice a casa Agnelli

MILANO Dopo Banca Roma, San Paolo-Imi, IntesaBci e dopo Unicredit, anche Montepaschi e Banca nazionale del Lavoro hanno deliberato l'adesione al piano finanziario da tre miliardi di euro a sostegno della Fiat. La delibera di Bnl prevede che l'ammontare definitivo a carico dell'istituto venga determinato sulla base dell'adesione complessiva del sistema creditizio al piano a sostegno dello sviluppo del progetto industriale del gruppo torinese. E prevede che non superi,

comunque, la somma di 300 milioni di euro. Anche il Monte dei Paschi di Siena ha valutato ieri il piano di intervento a sostegno della Fiat elaborato dagli advisor ed ha deliberato di aderirvi pro quota.

Ieri, intanto, c'è stato un incontro tra i soci della Giovanni Agnelli & C., l'accollandi di famiglia, a Villa Fresco, la residenza dell'avvocato Agnelli appena rientrato dagli Stati Uniti. È stato un «incontro d'informazione, come altri ricorrenti», ha detto un portavoce.

Proprio il giorno in cui la crisi Fiat è approdata in Parlamento. Lunedì 17 giugno i vertici del Lingotto saranno sentiti dalla Commissione attività produttive della Camera. Il faccia a faccia avverrà al termine della tornata di audizioni prevista nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile che ha preso il via ieri. «È

bastato l'avvio dell'indagine conoscitiva per riportare la discussione sulla crisi Fiat su un terreno di concretezza, con al centro le questioni di un grande comparto produttivo del Paese, gli andamenti e le prospettive reali del mercato, le sfide dell'innovazione» - dicono i deputati Ds Sergio Gambini e Alberto Nigra. Che aggiungono: «La ricognizione porta in primo piano l'economia reale e un patrimonio produttivo insostituibile per l'Italia: gli unici interessi che possono motivare e sostenere interventi e politiche pubbliche di sostegno».

Intanto proseguono serrati i contatti fra i soci di Italgas, la holding che controlla Edison, al fine di arrivare quanto prima ad un accordo che potrebbe risolvere il problema del «cumulo» dell'indebitamento di Fiat e quello dell'esposizione degli istituti di credito.

Il gruppo torinese festeggia il suo compleanno. Nel 2001 ha realizzato un fatturato di 580 milioni di euro con 2300 dipendenti. La lunga storia di un successo italiano

Bertone, novant'anni in auto dalla carrozzeria all'industria

Rossella Dallò

CAPRIE (TO) Novanta candeline. Le festeggia oggi, con qualche mese di anticipo sull'atto di nascita datato novembre 1912, la Carrozzeria Bertone che nel tempo è assurta al livello di Gruppo. Con circa 2300 addetti e un fatturato, nel 2001, di 580 milioni di euro, la Bertone è una robusta realtà dell'hinterland torinese. Dalla progettazione alla produzione, il ciclo è completo. La sua capacità produttiva, incrementabile, è di circa 50.000 unità l'anno. Nel 2001, infatti, dalla Carrozzeria sono uscite 30.450 Opel Astra Coupé e Cabrio e 19.250 C1, lo scooter col tetto della Bmw.

Alla Bertone da anni si lavora con i più sofisticati sistemi informatici, si usano materiali innovativi. Insomma, si sta al passo con il velocissimo sviluppo tecnologico e a volte lo si precorre. Tuttavia, è sempre l'uomo al centro della "filosofia" aziendale, come cita la frase firmata da Nuccio Bertone: «All'inizio c'è l'uomo/solo con il suo pensiero/la sua anima e la sua personalità». Uno spirito permeato per quasi tutto il Novecento proprio dalla forte personalità di Giuseppe, ribattezzato in famiglia con il diminutivo Nuccio che sarebbe diventato la firma di uno dei grandi maestri dello stile italiano nel mondo.

Nato nel 1914, Nuccio è il secondogenito del "carradore" Gio-

vanni, che a Torino ha un'officina per la riparazione e costruzione di carrozze. Le automobili sono ancora una rarità, e le capacità artigianali di Giovanni si impongono subito. Dopo la prima guerra mondiale, l'azienda cambia sede, si amplia con un organico di 20 operai e si concentra sull'automobile. È la prima svolta. Che si concretizza nel 1920 con la commessa di una torpedina realizzata su meccanica SPA 23S, alla quale segue a ruota una Fiat 501 Sport Siluro Corsa, capostipite di una tipologia di vetture sportive ad alte prestazioni. Giovanni Bertone stringe collaborazioni con tutte le industrie d'auto dell'epoca. Ma è con Fiat e Lancia che crea le basi di un roseo futuro.



Giovanni Bertone

La seconda svolta avviene nel 1933 quando il diciannovenne Nuccio entra ufficialmente nell'azienda. In quel decennio escono dalla Bertone vetture straordinarie che fanno scuola, come l'opulenta Lancia Aprilia Cabriolet, la Fiat 527S Ardita che inaugura i gruppi ottici anteriori carenati lungo il cofano, o la Fiat Torpedo con la capote a scomparsa all'interno della vettura. Alla fine della guerra Nuccio dà vita a vetture quali la Lancia Aprilia Cabriolet e la Fiat 1100 Stanguellini da competizione. All'inizio degli anni Cinquanta arrivano le prime commesse dall'estero, in particolare di MG e Bristol. Nel 1953 ecco la grande occasione: firma il prototipo dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint, che

viene presentata al Salone di Torino del 1954. È un tripudio. Tanto che invece dei 1000 esemplari previsti se ne costruiscono 40.000 tra il 1954 e il 1965.

I costruttori chiedono a Nuccio di creare per loro. Ma è ancora con le Case italiane che lo stilista di meglio di sé. Il 1965 è un anno speciale del binomio Bertone-Alfa Romeo: nasce la Giulia GT. E con Fiat realizza la 850 Spider, il cui successo commerciale (dal '65 al '72 ne costruisce quasi 140.000 quasi tutte vendute sul mercato Usa) spinge Bertone ad ampliare la capacità produttiva a 120 vetture al giorno. Gli anni Sessanta si chiudono con un sodalizio industriale destinato a entrare nella storia dell'automobile: è

quello con Ferruccio Lamborghini, che porta alla nascita della Miura e più avanti della Countach. Nel '70 la Bertone ha 1500 dipendenti e lo stabilimento di Grugliasco si estende su 270.000 mq. Intanto Nuccio continua a creare dalle auto sportive alle utilitarie, che segnano nuovi punti di riferimento del car design internazionale. È il caso della Lancia Stratos che nella sua trasformazione stradale-agonistica conquisterà diversi titoli mondiali rally: della Dino Ferrari 308 GT4, dell'Audi 50. L'avvio della collaborazione con la Volvo segna la svolta industriale che fa della Bertone un costruttore a ciclo completo. Fatto che gli procura nel 1987 l'accordo con la General Motors.