

CRESCE L'USO DELLE CARTE DI CREDITO

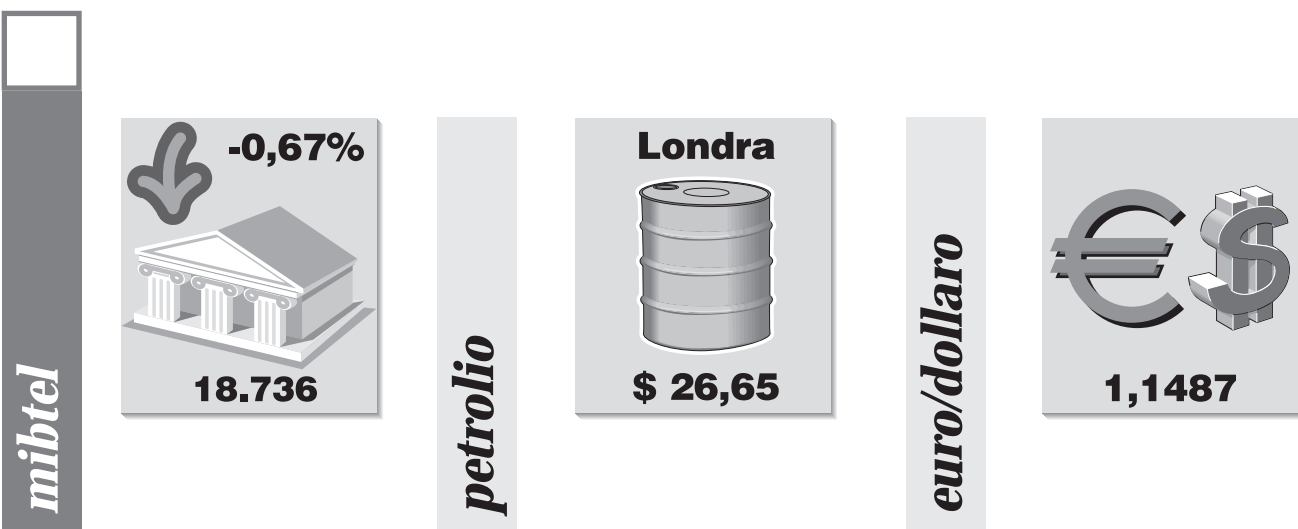
MILANO Negli ultimi 4 anni, tra il 1999 e il 2003, il numero delle carte di credito personali è cresciuto in Italia del 26% e oggi sono 11.605.000 quelle attive. Sono invece 24.527.000 le carte di debito secondo i dati dell'Osservatorio sulle carte di credito nato dalla collaborazione tra Eurisko e CRIF Decision Solution.

Nel periodo 1994-2003, si legge in una nota, i titolari di carta di credito sono più che raddoppiati, salendo dal 16% del mercato nel 1994 all'attuale 34% e hanno attenuato, sottolinea la ricerca, le caratteristiche elitarie che li contraddistinguevano. Nel mercato potenziale delle carte di credito in Italia (decorsi in età 18-74 anni), conclude lo studio, i non titolari di carte sono pari a 12,3 milioni.

Alla diffusione della carta, una volta oggetto di

culto, hanno contribuito diversi fattori. Primo fra tutti il passaggio dalla lira all'euro. Per evitare difficili calcoli di cambio, in molti hanno deciso di ricorrere a questo sistema di pagamento.

Inoltre, molti utilizzano la carta di credito anche per pagare bollette. Le Poste italiane è da qualche tempo che utilizzano questo sistema di pagamento. L'ultima novità in questo senso riguarda il bollo auto. Quello scaduto alla fine di agosto, si dovrà pagare entro il 30 settembre. Il versamento potrà essere fatto negli uffici postali o tramite il sito internet di Poste Italiane: www.poste.it. È sufficiente possedere una carta di credito e digitare la potenza espressa in kilowatt e la targa dell'auto. L'importo verrà visualizzato automaticamente.



Televisione con... dono

oggi
in edicola con l'Unità
a e 3,30 in più

economia e lavoro

Televisione con... dono

oggi
in edicola con l'Unità
a e 3,30 in più

«Vendiamo la Cirio a pezzi»

I commissari: il gruppo si può salvare. I sindacati: non toccate i posti di lavoro

Laura Matteucci

MILANO Il gruppo Cirio è in vendita. L'impossibile risanamento apre la strada al piano di dismissioni dell'azienda, in blocco oppure in pezzi. Due vie «entrambe possibili», conferma Mario Resca, il presidente di Mc Donald's Italia che è anche uno dei tre commissari giudiziali di Cirio (gli altri sono Luigi Faregna e Attilio Zimatore). Tutto dipenderà da chi si farà avanti per comprare. E il futuro del gruppo agroalimentare, ex proprietà di Sergio Cragnotti, resta incerto.

Di sicuro c'è che l'ipotesi di risanamento targata Cragnotti è inviata ai commissari tre giorni fa è stata respinta perché non offrirebbe le garanzie e le indicazioni sui soggetti in grado di erogare 100 milioni di liquidità e 150 milioni di credito.

La relazione dei commissari sullo stato dell'azienda è arrivata ieri al tribunale di Roma. Un documento di oltre 200 pagine contenente l'analisi delle cause dell'insolvenza, e la strada per il riequilibrio economico del gruppo.

Adesso c'è un mese di tempo perché il tribunale emetta un decreto con cui avviare o il fallimento del gruppo oppure, come suggerito dai commissari, l'amministrazione straordinaria.

«I commissari - si legge nella relazione - esprimono una valutazione sicuramente favorevole all'ammissione delle società insolventi alla procedura di amministrazione straordinaria». Per i commissari, tutte le società del gruppo hanno i requisiti necessari per venire protette dai creditori, attraverso la legge Prodi-bis.

I sindacati, per il momento, non prendono posizione, ma non sembrano avere pregiudiziali rispetto all'ipotesi di cessione di «pezzi» del gruppo. L'incontro con Resca, per la presentazione della relazione, è previsto tra lunedì e martedì: «Solo a quel punto potremo esprimerci - dice Vincenzo La Corte, segretario nazionale Flai-Cgil - Certo è che il problema delle prospettive resta. Bisogna capire quali asset si pensa di cedere, se sono davvero marginali rispetto all'attività centrale o meno. Ad esempio, e preoccupante il fatto che, con la cessione di Cirio Finan-

ziaria, potrebbe essere messo in discussione il Centro ricerche di Caserta, che alla Finanziaria fa capo. E poi, c'è la questione dei compratori, anch'essa tutta da verificare».

Morale: dopo l'avvio della Prodi-bis, per la Cirio sono allo studio sia l'ipotesi della cessione in blocco, preferibile, sia quella del cosiddetto spezzatino. «Dipenderà - dice Resca - dalle capacità di chi potrà offrire, in trasparenza con aste pubbliche, il più possibile ai creditori». Ancora: «Vi sono attività non strategiche che possono essere vendute rapidamente, abbiamo già ricevuto delle manifestazioni di interesse. I problemi di Cirio non sono industriali - aggiunge Resca - ma finanziari, il rapporto debiti-fatturato è di 2 a 1, insostenibile anche per pagare solo gli interessi passivi».

Circa le origini del default, per i commissari vanno ricercate in una serie di errori compiuti nella gestione finanziaria del gruppo. In particolare, risalgono «alla massiccia crescita tramite acquisizioni, perfezionate a prezzi molto elevati, e facendo ricorso esclusivo alla leva finanziaria». Si tratta di acquisizioni del periodo 1997-1999 facendo ricorso all'indebitamento a breve che si è cercato di sostituire con debito a medio termine tramite l'emissione delle obbligazioni, è scritto anco-



Lo stabilimento della Cirio di Podenzano Maurizio Spreafico/Ap

ra nella relazione.

Quanto alla possibilità di trovare un compratore in blocco per la filiera Cirio De Rica (che si occupa della trasformazione del pomodoro), e per la Del Monte (lavorazione della frutta), «le possibilità di trovare offerte concrete oggi sono molto più reali di prima - risponde Resca - da parte di aziende nazionali sul marchio Cirio De Rica, e da parte di aziende internazionali e multinazionali su Del Monte».

La relazione dei commissari, ovviamente, non insegue allo spezzatino. Anzi: il programma di cessione preparato «non significa frantumazione atomistica» del gruppo, si legge nella relazione, ma «dovrebbe essere ispirato dall'obiettivo prioritario di conservare l'integrità e l'unità del gruppo». Ma, se non si potrà raggiungere questo obiettivo si potrebbero «individuare gli asset e le partecipazioni non strettamente funzionali all'esercizio del core business, da smettere separatamente».

Resta ancora aperta la questione dei circa 35mila obbligazionisti truffati, sulla quale peraltro è in corso un'indagine condotta dalla Procura di Monza. Se tutti dovessero inviare una lettera al tribunale di Roma per documentare la propria posizione creditizia, le istanze al passivo potrebbero arrivare a 150mila.

Accordo con Air France
Alitalia, lunedì 29
consiglio straordinario
sulle alleanze

Roberto Rossi

MILANO Prima la fusione tra Air France e Klm, poi, in un secondo momento, anche quella con Alitalia. Al tavolo delle trattative sull'unione tra la compagnia aerea francese e quella olandese per il vettore italiano non c'è ancora spazio. Per il momento.

A rivelarlo è stato lo stesso presidente di Air France, Jean-Cyril Spinetta, parlando ai giornalisti nella città di Deauville nel Nord della Francia. «Alitalia ha manifestato tramite i suoi dirigenti e lo stesso presidente del Consiglio - ha detto Spinetta - la volontà di partecipare a questa avventura e ha anche indicato che non potrà salire sul treno o sull'aereo alla prima fermata o al primo scalo ma che cercherà di salirci alla seconda». «Ebbene, se alla seconda fermata Alitalia desidererà salire, sono convinto che Air France e Klm, se si sarà concluso qualcosa insieme, la accoglieranno con piacere».

L'anticamera di Alitalia non ha spaventato certo gli investitori. Ieri il titolo della compagnia di bandiera, anche grazie alla debolezza del dollaro, è schizzato in alto (+2,57%) proprio perché in molti hanno scommesso sulla nascita, in un futuro non troppo lontano, di una superholding. Non a caso, proprio per discutere di alleanze, Alitalia ha convocato il consiglio di amministrazione per lunedì 29. La convocazione del cda arriva dopo che lunedì scorso a New York il presidente del consiglio Silvio Berlusconi ha detto che «da parte italiana e francese c'è una volontà precisa di arrivare a una fusione a tre in cui siano rispettate le identità nazionali».

Il percorso che porta verso una fusione a tre è comunque lungo. Anche se Air France ha già una intesa commerciale con Alitalia, siglata a febbraio da uno scambio azionario del 2%, i suoi interessi ora la portano altrove. E cioè verso la creazione di una holding comune con Klm tramite un possibile scambio azionario. Secondo l'analista di Fortis Bank, Maarten Bakker, sentito da Reuters, Klm e Air France stanno ancora definendo le rispettive quote nella nuova società, di cui KLM dovrebbe avere un 15-20%. «Tramite la golden share in Klm, il governo olandese manterrà il controllo sui diritti aeroportuali». «Il titolo Klm sarà ritirato dal listino», ha aggiunto Bakker. Ieri il presidente di Air France Spinetta ha comunicato che i colloqui con gli olandesi potrebbero concludersi molto velocemente e ha convocato per lunedì una riunione con i rappresentanti dei lavoratori.

Un altro ostacolo è dato dalla presenza dello stato come azionista in tutte e tre le compagnie. Un ostacolo non da poco che potrebbe costare l'opposizione di Bruxelles. A questo scopo nell'eventuale progetto di integrazione a tre ci sarebbe anche l'idea della quotazione in borsa della nuova superholding. Un'idea che dovrebbe permettere di avere il lasciapassare dell'Unione europea. Sempre che a un processo di integrazione a tre ci si arrivi veramente.

Ieri, intanto, la dirigenza Alitalia è stata sfiduciata dai suoi piloti che protestano contro il piano di ridimensionamento aziendale della compagnia di bandiera nel quale rilevano un attacco sia alla stabilità del posto di lavoro, sia, tramite il taglio dei costi, la stessa sicurezza dei voli.

Il titolo della compagnia vola in Borsa, i piloti sfiduciano i vertici dell'azienda

Autostrade

Un pedaggio europeo con tariffe «a consumo»

MILANO Un unico macro operatore autostradale a livello europeo e un sistema di pedaggio automatico che funzionerà come il telefono: si paga man mano che si consuma, senza caselli di entrata e di uscita. Sarà questo lo scenario possibile, secondo l'amministratore delegato di Autostrade Spa, Vito Gamberale, una volta realizzati i grandi corridoi infrastrutturali di collegamento europeo, tra i quali il corridoio 5 e il corridoio 8.

In Europa attualmente i grandi gruppi autostradali sono quattro, Autostrade, Abertis, Asf, Brisa, ha detto Gamberale parlando ad una tavola rotonda dedicata al corridoio 8. Come avviene anche in altri settori, «sarà compito delle holding dei grandi gruppi stabilire alleanze a

livello internazionale. I macro operatori - secondo l'ad di Autostrade - devono pensare a un quadro all'interno del quale dar vita a un grande player autostradale europeo».

I vantaggi saranno immediati anche dal punto di vista del pedaggio, che dovrà essere completamente automatizzato: «il pedaggio automatico - ha detto Gamberale - dovrà essere l'unica forma di pedaggio, come con il telefono si pagherà man mano che si usa, senza entrate né uscite evitando così gli intoppi connessi ai caselli». Inoltre, più gli operatori sono importanti, ha spiegato Gamberale, più basso potrà essere il pedaggio; un onere spalmato su una rete di 3-4 mila chilometri comporterà un pedaggio più basso.

L'ad di gruppo Autostrade ha quindi illustrato l'iniziativa che il gruppo sta conducendo in Austria con l'ente austriaco per la gestione del sistema autostradale (Asfinag), per la realizzazione e gestione di un sistema di telepedaggio per automezzi pesanti su duemila chilometri di rete viaria. Per lo sviluppo dell'iniziativa è stata costituita in Austria la società Europass, completamente controllata da Autostrade. Il sistema sarà operativo all'inizio del 2004.

Confindustria

Nota spese del fallito lancio di Cerutti

Tutto era stato organizzato al meglio. Niente, nemmeno i particolari più banali erano stati trascurati. C'era una bella delegazione della Confindustria in viaggio a New York, poi un meeting con la *business community* a Wall street, *oh yes*, con il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi incaricato di scaldare gli animi e di incoraggiare gli investitori americani a venire in Italia. Il capo degli industriali Antonio D'Amato avrebbe stretto molte mani, elargito generosi sorrisi e, soprattutto, avrebbe ostentato al suo fianco l'imprenditore Giancarlo Cerutti, il suo candidato preferito per la successione ai vertici degli industriali. Per un'adeguata copertura sulla stampa italiana, la Confindustria aveva poi invitato (tutto speso: volo, vitto, alloggio, la-

vatura e stiratura direbbe Totò) alcuni grandi e fidati giornali. Tutto a posto, dunque? Macché. La missione americana si è risolta in un mezzo pasticcio. Problema numero uno: Berlusconi, il premier, col suo show alla Borsa di New York, ha mediaticamente coperto e sminuito tutto quello che poteva interessare D'Amato e il suo establishment. Problema numero due: l'irrispettosa battuta del premier sulle segretarie italiane ha fatto giustamente arrabbiare anche Marilù Faraone Mennella, compagna di D'Amato che sedeva proprio davanti al presidente del Consi-

glio. Insomma, è stato un mezzo disastro, ma questo è un rischio che si corre quando ci si porta dietro in un'occasione pubblica un simpaticone come Berlusconi. Non si sa mai cosa può combinare. Problema numero tre: il lancio di Cerutti, che occupa già la carica di vicepresidente del Sole -24 Ore, purtroppo, non c'è stato. D'Amato dovrà pensare a qualche altra occasione se proprio vuole benedire la candidatura alla poltrona più alta di viale dell'Astronomia dell'industriale di Alessandria produttore di macchine per la stampa. Tutto finito? Archiviato il viaggio in



Antonio D'Amato Carlo Ferraro/Ansa

America? C'è un piccolo e fastidioso strascico.

Non sappiamo come mai, ma da qualche tempo noi de *l'Unità*, che certo non siamo vicini alla Confindustria, siamo pressati, anzi inondati da e-mail, circolari, documenti, appunti riservati che dovrebbero restare nelle segrete stanze di viale dell'Astronomia e che invece arrivano sui nostri tavoli. La situazione sta diventando imbarazzante. Prima ci arriva «l'ordine di servizio» con cui il direttore generale Parisi promuove la moglie del sottosegretario al Welfare Sacconi, e noi come dei veri giornali-

sti inglesi ci limitiamo a dare la notizia. Adesso ci giunge una segnalazione delle note spese della missione strategica a New York. Davvero non avremmo mai pensato che la lotta in Confindustria arrivasse a questi livelli. Deve essere il clima torrido della successione a D'Amato. Comunque possiamo precisare che la delegazione ufficiale della Confindustria a New York era così composta: presidente D'Amato e signora Faraone Mennella, i vice presidenti Cerutti (il lancio fallito, coraggioso), Bellotti, Fortuna e Prezioso. In più partecipano il responsabile

dell'ufficio Affari internazionali, Antonio Colombo e il suo collaboratore Perillo. Poi ci sono per l'ufficio stampa il dirigente Alfonso Dell'Erario e Letizia Pizzi, ai quali vanno aggiunti i reporter invitati. La spesa è stimata (fonti confindustriali, non nostre, per carità) in circa 5.000 euro a testa. Insomma, nulla di straordinario per la Confindustria.

Va segnalato però che il dottor Prezioso non ha usufruito del volo ed è stato ospite della Confindustria solo per una notte. Infine ci sarebbero da aggiungere altre spese varie, non quantificabili al momento, sostenute dall'ufficio di New York del Sole-24 Ore. Niente di particolare, fa parte della grande famiglia della Confindustria.

r.e.