



USA, RIPRESA INCERTA MA IL DOLLARO RECUPERA

MILANO Il dollaro guadagna terreno sulle principali valute con l'euro che ripiega a quota 1,19. La moneta americana si rafforza in una giornata che ha visto il mercato scommettere con decisione su una imminente stretta monetaria da parte della Federal Reserve, nonostante i dati sulla congiuntura Usa si siano rivelati in parte meno forti delle previsioni. L'Indice Fed di Philadelphia, che monitora l'attività manifatturiera dell'area, è sceso a maggio oltre le attese a 23,8 contro 32,5 del mese di aprile, ma conferma la fase di espansione per il dodicesimo mese di fila. Per di più, il sottoindice sull'andamento dell'inflazione nella regione rivela un aumento a maggio a 59,6 da 51,9 di aprile.

Un dato sufficiente a rafforzare la convinzione che la Fed alzerà quanto prima i tassi di interesse. Il mercato scommette infatti su una stretta monetaria già nella riu-

nione di giugno, o al massimo di agosto e si attende che il Fomc della Fed rialzerà il costo del denaro di un quarto di punto portandolo all'1,25% per poi apportare un'ulteriore correzione e arrivare a inizio 2005 al 2%.

La moneta europea è così scivolata fin sotto quota 1,19 dollari (con un minimo di seduta di 1,1894). Il dollaro è riuscito a superare indenne l'inaspettata crescita delle richieste settimanali di sussidio di disoccupazione, salite di 12mila unità a quota 345mila. Notizia solo parzialmente negativa se si considera che la media su quattro settimane, un indicatore ritenuto meno volatile, segna invece una flessione a quota 333,500 da 336,250 della settimana precedente, evidenziando la ripresa delle assunzioni da parte delle aziende per soddisfare la crescente domanda.

MOBBING

in edicola
il libro con l'Unità
a € 4,00 in più

economia e lavoro

Giorni di Storia
L'utopia possibile

oggi in edicola
il libro con l'Unità
a € 3,50 in più

Alitalia, bilancio non certificato

Perdita di 520 milioni. Tremonti chiama Fintecna e garantisce il prestito

Bianca Di Giovanni

ROMA Il consiglio d'amministrazione di Alitalia ha approvato ieri il bilancio del 2003, garantendo la continuità aziendale grazie ad un aumento di capitale aperto al mercato e un prestito ponte garantito dal Tesoro. È il primo passo decisivo del supercommissario Giancarlo Cimoli, che salva la compagnia dalla liquidazione temuta fino a pochi giorni fa. Ma sui conti della compagnia di bandiera si addensa un'ombra inquietante. La società di revisione Deloitte e Touche ha dichiarato di «non avere elementi per poter esprimere un giudizio sulla correttezza dei principi di redazione» del bilancio. Insomma, nessuna certificazione per ora. I revisori hanno scritto una lettera - esaminata dal board - in cui si precisa che è «in corso di definizione» l'esame «delle iniziative in base alle quali gli amministratori hanno redatto il progetto di bilancio con il presupposto della continuità aziendale».

Cos'è che non convince i «controllori»? La Deloitte evidenzia che nel corso dell'anno scorso (così come nel precedente) «la compagnia ha sostenuto rilevanti perdite operative e registra anche nei primi mesi del 2004 perdite operative consistenti e conseguentemente un crescente peggioramento della situazione finanziaria». In questa situazione diventa assai difficile valutare la continuità aziendale.

In effetti i numeri sono da brivido. La compagnia ha chiuso l'anno con perdite per 520 milioni di euro, in netto peggioramento rispetto al 2002, quando il risultato netto fu positivo per 93 milioni (raggiunto grazie all'esito positivo della controversia con Klm e alle dimissioni del «non core»). L'indebitamento finanziario è schizzato a 1.440 milioni, con un aumento di 532 milioni nel solo 2003. La perdita operativa dell'anno è stata di 379 milioni, in aumento di 261 milioni rispetto alla perdita operativa 2002. Il valore della produzione è diminuito in un anno di 460 milioni, di cui 187 per effetto dei cambi e 230 imputabili alla riduzione del perimetro del gruppo. A fine 2003

la flotta operativa si componeva di 182 aeromobili con un'età media di 9,7 anni dei quali 157 dedicati al breve/medio raggio e 25 al lungo raggio. La forza media retribuita del gruppo nell'anno è stata pari a 20.653 unità, con una riduzione di 641 unità rispetto all'esercizio precedente.

Chiaro che le perdite superano un terzo del capitale. Ma la società potrà garantire la continuità aziendale senza ricorrere ora all'abbattimento del capitale. La compagnia avrà tempo fino a fine 2004 per evitare questa eventualità grazie alla ricapitalizzazione e al prestito-ponte. Il ministero dell'Economia ha comunicato infatti ad Alitalia la sua disponibilità a «valutare la propria partecipazione al prospettato aumento di capitale della società». Alitalia precisa tuttavia che la partecipazione del Tesoro all'aumento di capitale «dovrà avvenire congiuntamente con investitori privati, in modo tale da garantire la compatibilità dell'operazione con la normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato». Anche la garanzia sul prestito da chiedere ad un pool di banche avrebbe avuto il via libera da Via venti Settembre, ma ad una condizione: che non si superi il «tetto» dei 400 milioni. Impossibile garantire di più. Basterà tutto questo? «Il prestito è una soluzione ponte - osserva Rocco Buttiglione - risolve un problema di liquidità, ma non risolve i problemi strutturali di Alitalia».

Tant'è che Cimoli prosegue spedito sulla definizione del piano industriale, che verrà sviluppato nell'arco di 2-3 mesi. Resta sul tappeto l'ipotesi di sviluppare due diverse entità, una focalizzata sul trasporto, l'altra sui servizi di terra. In questo quadro è spuntato ieri l'interesse di Fintecna, interessata a progetti di partnership con la compagnia. Secondo il management l'intervento sulle nuove società «consente di realizzare un percorso di recupero di efficienza, di ricerca di sinergie e di sviluppo delle diverse attività, ove possibile ampliando le occasioni di business nella fornitura a clienti terzi». «Bene che si parli di sviluppo e alleanze - commenta Fabrizio Solari (Filt-Cgil) - Ma è ora che si passi dalle parole ai fatti».



Il nuovo presidente e amministratore delegato Alitalia Giancarlo Cimoli. Foto di Alessandro Bianchi/Ansa

Uno studio dei tecnici della Camera
Il caro-petrolio mette
a rischio i conti pubblici
Benzina, nuovi rincari

Roberto Rossi

MILANO L'aumento del prezzo del petrolio mette a rischio i conti pubblici in Italia. A lanciare l'allarme i tecnici della Commissione Bilancio della Camera in un lungo dossier presentato ieri, che tiene conto anche delle ultime previsioni fatte dal governo nella trimestrale di cassa.

Il meccanismo è abbastanza semplice. Il caro greggio può portare a un'inflazione con la conseguenza di vedere aumentare i tassi di interesse. Un evento particolarmente costoso per l'Italia visto il suo alto debito pubblico. «Se venissero confermate le recenti spinte inflazionistiche, dovute tra l'altro all'aumento del prezzo del petrolio», si legge nello studio presentato a Montecitorio, «potrebbero determinarsi fattori che impediscano di mantenere le politiche monetarie espansionistiche finora adottate, con conseguenti possibili incrementi dei tassi vigenti sul mercato». Il rischio è dunque che «il contributo positivo fornito negli ultimi anni al bilancio pubblico dalla riduzione della spesa per interessi potrebbe via via ridursi, anche in un

orizzonte temporale di breve periodo. E, se tale contributo dovesse poi diventare negativo, potrebbero determinarsi scenari complessi ai fini del conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica».

In attesa dell'inflazione, il caro petrolio ha infiammato, intanto, i prezzi della benzina. Ieri la nuova ondata di aumenti ha spinto il carburante, in alcuni distri-

Il prezzo della verde
sfonda quota 1,18
euro al litro. Bersani
(Ds): il governo ha
aumentato le accise

butori italiani, a sfiorare le 2.300 lire al litro. E mentre le compagnie proseguono nei rialzi, con ritocchi all'insù dei listini, che hanno visto il carburante sfiorare quota 1,16 euro al litro sulla rete ordinaria, sfondando quindi gli 1,18 euro in quei distributori dove sono previste maggiorazioni di prezzo, scatta un nuovo botto e risposta tra governo e petrolieri.

L'esecutivo, per voce del viceministro per l'economia Mario Baldassarri, è tornato a evidenziare una «asimmetria» nella tempistica con cui vengono trasferiti al consumo i rialzi rispetto ai ribassi. Una nuova «critica» che l'industria petrolifera ha rinviato immediatamente al mittente definendola «infondata» e strumentale. «L'impressione è che questa abusata storia delle asimmetrie - ha fatto sapere l'Unione Petroliera - serva per rinviare ogni decisione sulle richieste, ormai quotidiane, di intervento sulla fiscalità». Interventi, quelli fiscali, auspicati da tempo da più parti ma che per ora restano ancora a livello di ipotesi allo studio. Oggetto, allo stato dell'arte, solo di un carteggio tra le Attività Produttive ed il Tesoro.

«Il governo - ha sottolineato Pierluigi Bersani, responsabile economico dei Ds - mentre parla di voler tagliare le tasse nei fatti le aumenta, visto che nell'ultimo anno il prezzo delle benzine è aumentato di dieci centesimi al litro solo in accise che incidono su inflazione e crescita».

l'analisi

Ecco la nuova Iri
targata centrodestra

Che cos'è davvero Fintecna? O meglio: cosa sta diventando la società del Tesoro negli anni dominati dal centro-destra? In un gioco di paradossi Fintecna si sta trasformando nel contrario di se stessa. Ovvero, la nuova Iri, l'Istituto che era stata chiamata a liquidare. Arriva immancabilmente, tutte le volte che i soldi mancano e Giulio Tremonti dice di non volere (o non potere) sborsarli. Ci pensi il mercato, ripete il ministro. E poi, zacchete, arriva Fintecna. Che certamente è più Stato che mercato, visto che è al 100% Tesoro. Tutte le volte che il ministro ha bisogno di «aggiustare» bilanci «straballanti» vendendo asset sostanzialmente a se stesso ecco spuntare il gruppo guidato da Maurizio Prato. A fine 2002 serviva vende-

re in blocco qualche immobile per non sfondare il deficit? Indovinate chi li ha comprati tra Natale e Capodanno? In poche ore le torri del ministro delle Finanze e gli immobili dell'Eni disseminati in tutta Italia sono passati a Fintecna. Poi è iniziato il calvario della Scip2, che ha rallentato la vendita di case. Indovinate chi ha iniziato a partecipare alle aste, sull'onda del timore che un flop possa declassare i bond emessi dai collocatori? Naturalmente Fintecna. Oggi esplosione la «bomba» Alitalia. Servono finanziamenti, soldi freschi che non provengano da Via venti Settembre. Detto, fatto. Il consiglio d'amministrazione cruciale per la sopravvivenza della compagnia esamina una lettera di intenti tra Alitalia e (pensate un po') Fintecna in cui le parti si «impegnano a negoziare un contratto avente per oggetto l'acquisizione da parte di Fintecna, anche insieme ad altri soggetti privati o a riferimento pubblico, di una partecipazione di maggioranza nelle entità societarie che dovessero emergere dal riassetto organizzativo e societario» previsto dal piano industriale 2004-2008.

b. di g.

Il gruppo pubblico italiano rileverà il 50% della società leader nella produzione degli elicotteri ora in mano all'inglese Gkn. 1,6 miliardi il valore dell'operazione

Finmeccanica prende il controllo di Agusta Westland

ROMA La Agusta Westland potrebbe presto diventare tutta italiana. Finmeccanica sarebbe pronta a rilevare la quota del 50% dell'azienda di elicotteri oggi in mano agli inglesi della Gkn. «È questione di giorni», hanno rivelato ieri fonti della multinazionale italiana. L'argomento avrebbe dovuto essere trattato già ieri in un consiglio d'amministrazione poi annullato e riconvocato per il 26 maggio. Da alcuni report diffusi nei giorni scorsi il valore dell'operazione sarebbe di circa 1,6 miliardi di euro, anche se analisti di Goldman Sachs avevano parlato la settimana scorsa di 2,12 miliardi di dollari.

Il controllo di Agusta Westland significherebbe per l'Italia «pilotare» un leader a livello globale nella costruzione di elicotteri civili e militari. Un «player» tanto ambizioso da puntare alla produzione dell'elicottero per gli spostamenti del presidente degli Stati Uniti. La gara per la Casa Bianca è slittata nel marzo scorso

ed è stata rinviata al dopo elezioni presidenziali oltre Atlantico. In ogni caso Agusta Westland è intenzionata a sostituire il «Sikorsky S61» con cui il «Marine One» trasporta attualmente il presidente. Una prima fornitura sarebbe fra i 20 e i 23 esemplari per un valore di circa un miliardo di dollari. Non sarebbe solo una conquista per il marchio Agusta Westland sul mercato statunitense (i cui presidenti hanno sempre privilegiato elicotteri nazionali) ma un viatico per una commessa successiva fino a 200 elicotteri per le forze armate Usa per un valore di svariati miliardi di dollari. Insomma, all'orizzonte ci sono grandi affari «a stelle e strisce». Un orientamento che conferma la predilezione «atlantica» della Finmeccanica guidata da Pier Francesco Guarguaglini e Roberto Testore rispetto alle aree continentali europee.

Ieri è stato il numero uno del gruppo inglese David Lees a diramare una nota per il merca-

to. «È arrivato il momento di informare i nostri azionisti che il negoziato su una possibile cessione della partecipazione stanno andando avanti», si legge nella nota. Ulteriori comunicazioni saranno fornite al mercato «al momento opportuno». Poco dopo Roma ha confermato la trattativa in corso, ma fonti ufficiali di Piazza Monte Grappa frenano sui tempi e i modi. Si è ancora all'inizio, non è detto che finisca così. Ma è indubbio che Finmeccanica corre su una corsia preferenziale, visto che essendo il partner che detiene l'altro 50% può sfruttare il diritto di prelazione. E altrettanto vero è che non ci sarebbero al momento altri pretendenti. Evidentemente la presenza italiana è determinante.

Dunque, la strada sembra in discesa e la mossa viene apprezzata dalla Borsa, che premia il titolo con un guadagno del 2,22%. E non è un caso. Per gli inglesi si tratta di una scelta

strategica, visto che Gkn non considera l'aerospazio un'attività «core». Stessa cosa per gli italiani, che nel piano industriale mettono l'acceleratore proprio sull'aerospazio e la difesa. Guarguaglini e Testore puntano ad aumentare il valore della produzione in questo settore dai 6 miliardi di euro attuali ai 10 miliardi nel 2006. Un obiettivo che si raggiunge con l'efficiamento della produzione ed anche attraverso nuove acquisizioni. Agusta Westland è oggi presente in oltre 80 Paesi, ed impiega circa 9000 addetti dislocati in tutto il mondo. Le attività produttive sono concentrate in Italia, Regno Unito e Stati Uniti. Il gruppo anglo-italiano ha chiuso l'esercizio 2003 con un ricavo della produzione di 2.594 milioni di euro e con un portafoglio ordini cumulato che ammonta a 6.206 milioni di Euro. Nel 2003 Agusta Westland ha consegnato 118 elicotteri.

b. di g.

AVVISO DI GARA

Il Consiag S.p.A., Via F. Targetti, 26 Prato - Tel.0574/4571-fax n. 0574/457421 - intende procedere a licitazione privata per l'appalto dell'esecuzione delle opere e forniture occorrenti per la metanizzazione, la sostituzione e il potenziamento dell'acquedotto e realizzazione della rete fognaria nella Località Migliana nei Comuni di Cantagallo e Vaiano. Categoria OG6. Importo dell'appalto € 1.910.890,52, di cui a corpo € 18.695,74 e a misura € 1.892.194,78, compreso oneri della sicurezza sui cantieri, non soggetti a ribasso di gara, pari a € 83.044,50, di cui a corpo € 560,87 e a misura € 82.483,63. L'opera è finanziata con mezzi di bilancio della stazione appaltante.

Le domande di ammissione e le dichiarazioni, non vincolanti per la Stazione Appaltante, dovranno essere predisposte come da modello allegato alle norme integrative del bando di gara, reperibile sul sito Internet <http://www.consiag.it>, e consegnate entro le ore 12,00 del giorno 14 giugno 2004. Il presente avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, parte seconda, n. 116 del 19/05/04.

Il Presidente
Daniele Panerati

Il Direttore Generale
Rag. Lamberto Cecchi