

La Sede

La Fiat dà l'addio alla sede di corso Marconi. Dal primo gennaio anche gli ultimi impiegati lasceranno i due palazzi che per decenni sono stati il quartier generale del gruppo torinese. Gli edifici verranno consegnati ai nuovi proprietari le società Beni Stabili e Gefim



IL SANTANDER SI SMARCA DAL SANPAOLO: CEDUTO IL 4,8%

Il Santander si smarca dal Sanpaolo. A pochi giorni dal decollo della superbanca, che nasce l'1 gennaio dall'integrazione con Intesa, il gruppo spagnolo ha ceduto, per 1.585 milioni euro e con una plusvalenza di 700 milioni, buona parte della sua partecipazione nell'istituto torinese, il 4,8%, ed è rimasto col 3,6%. Una quota che gli consente di restare socio con l'1,7% del capitale, lontano comunque dal 4,15% che gli spettava prima di ieri.

GLI SPAGNOLI DEL GRUPPO SOS ACQUISTANO L'OLIO FRIOL

Grupo Sos ha acquistato dalla multinazionale Unilever Friol Italia, società proprietaria del marchio italiano Friol, leader nel settore degli oli di frittura, per un valore di 33,25 milioni. Con questa operazione lo spagnolo Grupo Sos si consolida come leader nel settore degli oli alimentari in Italia dopo aver acquistato nel 2005 le società Minerva Oli e Carapelli Firenze. Nel 2005 il fatturato del marchio Friol ha superato i 30 milioni di euro.

Alitalia, via alla privatizzazione

Il Tesoro ha pubblicato il bando: le offerte tra il 30,1 e il 49,9% del capitale. Il titolo vola in Borsa

di Felicia Masocco / Roma

IN VENDITA Chi ha interesse per Alitalia lo manifesti. Entro i tempi annunciati, il bando di gara che dà il via alla privatizzazione della compagnia aerea è arrivato prima della fine dell'anno. È stato pubblicato ieri sul sito del ministero dell'Economia, fissa i termini da rispet-

sa degli acquirenti: «A queste condizioni nessuno comprerà» aveva avvertito il primo azionista di Management & Capitali. Salvo poi ricomparire nelle indiscrezioni come capofila di una maxi-cordata con il suo fondo - che annovera imprenditori come Diego Della Valle e Nerio Alessandri - Air One e Banca Intesa. Proprio Alessandri ha ribadito ieri la necessità che non ci siano «vincoli troppo stringenti». Quanto a un interesse concreto di M&C per Alitalia, ha glissato: «Io sono azionista del fondo e non decido gli investimenti. Mi affido alle scelte del gestore». I rumors danno ancora vivo anche l'interesse di AirFrance, «nessun commento», è stata tuttavia la sua reazione al bando. L'ultimo della lista ad essere coinvolto è l'Aga Khan, proprietario di Meridiana, ma anche in questo caso nessuna conferma. Il rischio che l'asta vada deserta è una delle preoccupazioni del sindacato. Che insiste nel reclamare maggiore chiarezza. «Nel bando sono assenti le garanzie che avevamo chiesto. Il vero banco di prova - afferma Mauro Rossi segretario nazionale della Filt-Cgil - sarà comunque la presentazione del piano industriale». Un altro timore è quello relativo ai tempi: il bando scade a fine gennaio, poi ci sarà una fase preliminare, quindi la valutazione delle offerte. Non sarà una procedura lampo. «Se durasse 5-6 mesi potrebbe essere fatale date le condizioni della compagnia», aggiunge Rossi. In sintonia le parole del collega della Filt-Cisl Claudio Genovesi: «Restano troppe ambiguità e zone d'ombra come i livelli occupazionali che potranno essere chiarite solo con i piani industriali». Resta confermato lo sciopero del 19 gennaio, dichiarato irregolare dalla commissione di vigilanza per l'annuncio dei sindacati di non voler rispettare le fasce protette. Tra i requisiti posti per i concorrenti quello di avere un patrimonio netto non inferiore a 100 milioni di euro. Si punta ad acquirenti con spalle solide. Chi compra dovrà mantenere una partecipazione di controllo e, comunque, non inferiore al 30,1% per un periodo di tempo congruo e coerente con gli obiettivi del piano industriale. Quanto al ministero si riserva la facoltà di recedere in qualsiasi momento dalle trattative di vendita o di modificarne le condizioni.

Si punta ad acquirenti con le spalle solide: chi compra dovrà avere un patrimonio netto di almeno 100 milioni

Le manifestazioni di interesse entro il 29 gennaio I sindacati cauti: aspettiamo il piano



Aerei dell'Alitalia all'aeroporto di Fiumicino Foto Ansa

La privatizzazione di Alitalia

ALCUNI PUNTI CHIAVE DEL BANDO

- Le offerte per rilevare una quota non inferiore al 30,1% di Alitalia dovranno essere presentate entro il 29/1
- Alla procedura per la privatizzazione della compagnia di bandiera possono partecipare esclusivamente i soggetti, italiani o esteri, con un patrimonio netto superiore a 100 milioni di euro
- I soggetti dovranno precisare la quota azionaria che intendono acquisire e che può essere nominale fra il 30,1% ed il 49,9%

GLI IMPEGNI

- Il piano di acquisizione deve presentare un dettagliato piano industriale e vincolarsi contrattualmente al rispetto di una serie di impegni:
- Mantenimento di una partecipazione al capitale di Alitalia di controllo non inferiore al 30,1% per un periodo di tempo coerente con gli obiettivi del piano industriale
- Salvaguardia dell'identità nazionale di Alitalia
- Garanzia di qualità e quantità del servizio offerto e di copertura del territorio

P&G Infograph

LA COMPAGNIA
Sessant'anni di storia, 24 milioni di passeggeri

Alitalia Linee Aeree italiane è nata nel 1947. Il primo volo decolla il 5 maggio: partenza da Torino, tappa a Roma, arrivo a Catania. A luglio il primo volo internazionale (Roma-Oslo), a marzo del 1948 il primo intercontinentale (Roma-Dakar-Natal-Rio de Janeiro-San Paolo-Buenos Aires). I primi decenni registrano una continua ascesa. Nel 1957 è al dodicesimo posto, nel '69 sale al settimo. Alitalia ha chiuso il bilancio 2005 con ricavi per 4,797 miliardi e un «rosso» di 167 milioni. Al 31 ottobre 2006 l'indebitamento era di 972 milioni. Lo scorso anno hanno volato con Alitalia circa 24 milioni di passeggeri, con un incremento del 7,8% rispetto al 2004. Al 30 settembre i dipendenti erano 10.230 in Alitalia e 7.639 in Alitalia Servizi (società al 50,6% di Alitalia che gestisce servizi come manutenzione, handling, call center, e infomatici).

L'INTERVISTA MARCELLO MESSORI Non è chiaro se il compratore rileverà anche Alitalia Servizi

«Ma gli obiettivi restano indeterminati»

di Bianca Di Giovanni / Roma



Molta, (troppa?) indeterminazione. Non si capisce bene la portata dei «paletti», non si individua chiaramente il criterio di selezione, si lascia molta elasticità ai potenziali acquirenti, e in ultimo: non si sa esattamente neanche quello che si acquista. Questa la prima impressione sul primo step della vendita Alitalia dell'economista Marcello Messori, che negli anni '90 seguì da Palazzo Chigi le privatizzazioni del centro-sinistra. «No, può significare che Alitalia debba rispondere ai requisiti Ue per riconoscerne lo stato di vecchia compagnia di bandiera, con la conseguente riserva dei voli a lunga portata, oppure può significare voler mantenere l'italianità della proprietà. Faccio tutti questi esempi per dire che, a seconda di come saranno poi declinati questi profili, il bando cambierà completamente. Infatti nell'invito alla manifestazione di interesse si dice che questi punti saranno comunicati ai soggetti ammessi a una fase successiva».

Il governo non scopre le carte perché vuole tastare il terreno, oppure perché è questo l'iter normale.
«Certamente spesso i dettagli arrivano in fasi successive, però mi sembra che i punti che dovrebbero definire la modalità di vendita siano estremamente generici. Non sono in grado di dire se sia voluto o no. Mi limito a dire che molto dipende da come vengono interpretati. Io personalmente preferirei una interpretazione più «debole» e non più stringente, perché nel secondo caso si disincanterebbero serie cordate all'acquisto».

Allora la genericità è positiva?
«Beh, no: è fonte di indeterminazione».

Si può evincere se vale di più l'offerta economica o il piano industriale?
«Ecco, questo è un altro punto non specificato. Si dice che la selezione avverrà sulla base dei conte-

nuti economici e dell'analisi dei piani industriali. Viceversa in passate privatizzazioni si era creata fin da subito una gerarchia tra questi due elementi di valutazione».

Possibile che il governo tema che non si presenti nessuno?
«Difficile dirlo. Ma si può notare a questo proposito che non si ha un quadro chiaro dei potenziali acquirenti, vista la possibilità che le cordate si possano aprire a nuovi inserimenti. L'elasticità è massima».

Si prospetta una procedura complicata, in cui i concorrenti possono accordarsi tra loro nel durante.
«Sì, il che può essere legittimo. Però forse una maggiore specificazione ex ante avrebbe reso più trasparente la procedura. Da non dimenticare che si tratta di trattativa diretta: già lascia molti margini di discrezionalità al venditore. Sarebbe stato più opportuno essere più trasparenti».

Già qualcuno dice che il governo già sa a chi vuole vendere...
«Questo non lo posso dire. Mi limito a constatare che si poteva essere più trasparenti. Come nel caso della Holding e dei Servizi».

«Non è indicata una gerarchia chiara tra valore economico dell'offerta e prospettive industriali»

La grande sfida del sottosegretario Tononi

Se si chiede a un qualsiasi senatore di ambedue gli schieramenti chi sia Massimo Tononi, ci si sente rispondere lo stesso ritornello: Tononi? Ah, sì, è venuto in commissione e non ha aperto bocca. È improntata all'assoluta riservatezza l'esperienza del giovane sottosegretario (comprà 43 anni in agosto) voluto da Romano Prodi all'Economia per curare le privatizzazioni e i rapporti con la Consob. La partita Alitalia è la sua prima prova dalle stanze di Via Venti Settembre. E che prova: un bando di gara per la cessione di una compagnia aerea a controllo pubblico finora non si era mai visto. L'età di Tononi però non è certo segnale di inesperienza. Di privatizzazioni il sottosegretario ne ha «masticate» parecchie, prima come collaboratore di Prodi all'Iri (era l'enfant prodige appena uscito dalla Bocconi), poi nelle file della Goldman Sachs. Sì, proprio la banca d'affari dove si sono «incrociati» i maggiori esponenti della leadership economica del Paese: c'è stato lo stesso premier, ci è passato Mario Draghi, il ministro «mancato» Mario Monti ne è diventato consulente. E naturalmente ai piani alti degli uffici londinesi c'era anche Tononi. Dalla tolda della «corazzata Goldman» di privatizzazioni ne ha «masticate» parecchie. Tanto più negli anni '90, quando il Tesoro mise in vendita le quote più prelibate dei gioielli italiani: Eni, Enel, Telecom. La storia di Alitalia è di tutt'altra natura: si arriva al bando pubblico dopo anni di tentativi (falliti) di recuperare un gigante malato da tempo. Ma c'è sempre un «uomo Goldman» ad organizzare l'impresa. Prodiando doc, la fedeltà di Tononi al premier è testimoniata dal suo impegno personale già durante la campagna elettorale. Un assegno di 100mila euro per sostenere il professore. Una quota pesante, che ne fa un sostenitore di prima fila.

b. di g.

PROVINCIA DI FERRARA
ESTRATTO DI AVVISO DI AGGIUDICAZIONE

La Provincia di Ferrara, Corso Isonzo n.26 - cap 44100 Ferrara. Tel. 052 299111 Fax 052 299450, http://www.provincia.fe.it - ai sensi dell'art.29 legge 109/94, rende noto l'esito del pubblico incanto per l'appalto dei lavori di costruzione del 2° stadio della variante alla ex S.S.n.495 (S.P.n.68) tra i km. 20+550 e 22+750 in corrispondenza di Migliorino (FE). Cod.CUP J81B0600070001.

Importo a base d'asta: € 5.650.000,00 IVA esclusa di cui € 110.000,00 per oneri di sicurezza.

Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa.

Ditte partecipanti: n.4.

Appalto aggiudicato in data 28/11/2006 all'Impresa CIR Costruzioni S.p.A. con sede in Ferrara, in ATI con Rovati S.p.A. (Verona), Tobi Costruzioni S.r.l. (Ferrara); Ing. Sarti Giuseppe S.p.A. (Bologna), per l'importo netto complessivo di Euro 3.900.567,06 IVA esclusa, di cui Euro 110.000,00 per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso.

Il Responsabile del Procedimento Foto Ing. Gabriele Andighetti