

Gli ex immobili della Telecom rigiocano in Borsa?

Esposto alla Procura e alla Consob dopo la caduta dei titoli Pirelli

di Roberto Rossi / Roma

IMMOBILI Era stato accantonato nell'oblio della memoria. Poi, improvvisamente, in un giorno d'estate, il vecchio piano di dismissioni degli immobili Telecom è tornato d'attualità. La colpa? Un sospetto e temporaneo crollo del titolo Pirelli in Borsa lo scorso ve-

nerdi e i rumors, riportati dal Sole 24 Ore ma fin qui non confermati, di presunti sviluppi giudiziari del caso.

Una storia che vale la pena ricordare. E sulla quale Pirelli, il gruppo di Marco Tronchetti Provera ancora per pochi giorni azionista principale di Telecom, è sensibile. Tanto da presentare ieri un esposto alla Procura della Repubblica e alla Consob per segnalare «l'anomalo andamento borsistico del titolo nella giornata di venerdì 3 agosto e la diffusione di voci, prive di alcun riscontro, relative a presunti provvedimenti giudiziari nei confronti della società e dei suoi vertici».

La storia, dunque. Si parte da una piccola premessa. Dal 1999, anno della sua privatizzazione, ad oggi il patrimonio immobiliare di Telecom è stato oggetto di continue dismissioni. Se otto anni fa valeva 5 miliardi di euro nel giugno 2006 il suo valore era inferiore agli 800 milioni. Molte delle strutture Telecom, talvolta anche strumentali e cioè necessarie per lo svolgimento delle sue attività, sono state sacrificate sull'altare dell'enorme mole di debito (300 miliardi di euro).

Ma a chi sono finiti questi immobili? All'ultima assemblea di Telecom l'ex finanziere Sergio Cusani, che aveva analizzato i bilanci per conto della Fiom, sosteneva: «Il piano di dismissioni del patrimonio immobiliare... è continuato ininterrottamente anche nel 2006 per un valore di cessione di oltre 1.300 milioni di euro contro un valore di carico di 1.000 milioni di euro. Le cessioni più importanti sono state effettuate a favore di fondi immobiliari chiusi come il Fondo Raissa e il Fondo Spazio Industriale, partecipati da Pirelli Real Estate al 35%». E cioè la controllata di Pirelli. In sintesi Marco Tronchetti Provera ha ceduto immobili Telecom anche a Pirelli RE, società riconducibile a Marco Tronchetti Provera (oltre che alla banca d'affari Morgan Stanley, che del fondo Raissa possedeva il 65%, e al fondo internazionale Cypress Grove, che di Spazio Investment aveva l'altro 65%).

Naturalmente, sosteneva ancora Cusani, gran parte degli immobili ceduti «sono stati oggetto di contratti di retrolocazione a medio lungo termine (anche della durata di 30 anni) in quanto strumentali alla continuità del business di Telecom». Per capire di quale colossale affare si tratta si può fare un esempio. Fra i vari immobili che Telecom ha convertito, nello specifico caso al fondo Berence (anche questo gestito da Pirelli RE), c'è anche la centrale telefonica di Trieste. Al fondo è appodata per un valore di 1,29 milioni di eu-

ro. Telecom paga ogni anno un affitto da 106mila euro. Dopo 25 anni, tanto dura il contratto di locazione, Telecom verserà nelle casse del gestore 2,65 milioni di euro per un immobile che era il suo. E non si tratta certo dell'unica centrale che Telecom ha dismessa e per la quale paga un esoso affitto. Per questo la scorsa primavera proprio durante l'assemblea Te-

L'iniziativa di Tronchetti Provera «per tutelare gli azionisti e il mercato»

lecom, l'ultima della gestione Tronchetti Provera, Cusani domandava: «Non si prefigura un conflitto di interessi anche in funzione del fatto che al capitale dei fondi partecipa in maniera consistente una entità correlata quale è Pirelli Re?». E ancora. «Come mai in molti casi i valori di cessione dei beni sono al di sotto dei valori potenziali di mercato?». E per finire: «Queste operazioni non sono in conflitto di interessi in quanto la proprietà dei fondi fa anche riferimento al sistema bancario che finanzia Telecom?». E queste tre domande, che erano ormai archiviate, sono tornate improvvisamente d'attualità. Almeno in Borsa, visto il movimento creatosi venerdì a Piazza Affari. Dove nel primo pomeriggio le Pirelli hanno registrato un improvviso tonfo e sono arrivate a perdere fino al 6%. Il titolo è stato sospeso e poi ha recuperato fino a chiudere con una perdita dell'1,54% a 0,79 euro. Va detto che spesso la Borsa ragiona di pancia, spesso, però, di testa, anticipando cioè eventi. In questo caso di che ragionamento di tratta?



La facciata dell'entrata della sede della Pirelli a Milano. Foto di Dal Zennaro/Ansa

ADDITIONALE IRPEF Il Lazio in testa raddoppia il gettito: 303 milioni di euro

■ Nel Lazio si prevede per il 2007 un considerevole inasprimento dell'applicazione dell'addizionale Comunale Irpef che dovrebbe portare al più elevato aumento del gettito tra le regioni italiane. È quanto emerge da un'analisi della Fondazione A.n.c.o.t. (Associazione Nazionale Consulenti Tributaristi), sulla base dei dati del Rapporto 2007 della Manovra Finanziaria dei Comuni stilato dall'Istituto per la finanza e per l'economia locale (Ifel). Nel Lazio, evidenzia l'analisi, si prevede per il 2007 un gettito dell'addizionale comunale Irpef di 303,7 milioni di euro, dai 156,3 milioni del 2006, con un aumento, al netto delle riduzioni, di quasi 147 milioni di euro. Al secondo posto per mole di incrementi, si piazza l'Emilia Romagna, con un gettito previsto nel 2007 di quasi 236 milioni di euro e un incremento di oltre 98 milioni. Terza per aumenti la Lombardia, dove si registra anche il gettito più consistente tra le regioni italiane nel 2007, pari complessivamente a 331,5 milioni, con un incremento sul 2006 di circa 86 milioni.

ALITALIA Fintecna, Vincenzo Dettori nuovo presidente Collaborerà con Prato

■ Vincenzo Dettori sarà il nuovo presidente di Fintecna, la finanziaria del Tesoro costituita nel 1993 con il compito di ristrutturare e privatizzare le attività dei settori delle costruzioni, dell'ingegneria civile e impiantistica dell'Iri. Il consiglio di amministrazione gli ha conferito anche le deleghe esecutive. Dettori (una scelta interna, visto che era già nel cda come vicepresidente) sostituisce Maurizio Prato che, chiamato dal Tesoro alla presidenza di Alitalia, si è autosospeso dall'incarico di presidente e amministratore delegato. Dettori diventa così un interlocutore chiave del neopresidente di Alitalia Prato nella messa a punto, in attesa delle privatizzazioni della compagnia di bandiera, di strategie industriali per tagliare i costi e sostenere i profitti tamponando l'emorragia di risorse che oggi fa perdere alla compagnia oltre 1,5 milioni di euro per ogni giorno di lavoro. Farà puntati su Az Servizi, la società per servizi di terra del gruppo Alitalia, partecipata anche da Fintecna che ne detiene la maggioranza dei diritti di voto.

FENOMENI EMERGENTI L'industria indiana si prepara a invadere i mercati mondiali con veicoli a bassissimo costo, i costruttori europei furtano l'affare

Chiamami Mowgli, sarò il tuo cucciolo d'auto

NINO GORIO

Forse le chiameranno Marajah, forse Shere Khan. O magari Mowgli, come il "cucciolo d'uomo" che Rudyard Kipling promosse a protagonista del suo celebre "Libro della giungla". Come si chiameranno, non si sa ancora; ma è certo che nei prossimi anni caleranno a migliaia, anzi a milioni, anche sui mercati europei: aggressive e petulantanti come le Bandar Log, le scimmiette che nei libri di Kipling mettevano a soqquadro la foresta, sconvolgendo equilibri consolidati e sloggionando i "padroni di casa" originari.

Stiamo parlando delle auto made in India, che si preparano a fare concorrenza dura a quelle di casa nostra, puntando su una carta vincente: l'estrema economicità. Aprista del nuovo corso sarà la Tata Motors, partner privilegiato della Fiat, che ha già annunciato per il 2008 il lancio di un'utilitaria a prezzo (quasi) da bicicletta: solo 1.700 euro chiavi in mano. E, co-

me si diceva nel maggio '68 in Francia «ce n'est qu'un début», cioè questo non è altro che un inizio: entro il 2014 il 34% delle auto economiche vendute nel mondo saranno prodotte in India, anche se non necessariamente "griffate" da marche indiane. La previsione è dell'automobile Institut supérieur de l'automobile et des transports, emanazione dell'Università di Nevers (Francia).

A determinare il successo crescente delle auto indiane non è solo il basso costo della manodopera locale. Un ruolo importante l'ha anche un altro fattore: l'aggiornamento tecnologico degli ingegneri

Tata Motors produrrà dall'anno venturo una macchinetta che sarà in vendita a soli 1.700 euro



Sergio Marchionne e Ratan Tata, presidente del Gruppo indiano Tata. Foto Ansa

di New Delhi e paraggi, che negli ultimi anni pare abbia fatto passi da gigante. Basti dire che la Renault sta per aprire un suo centro di ricerca in India, che impiegherà entro il 2010 un migliaio di ingegneri e tecnici locali. E che la General Motors l'ha già preceduta con un'iniziativa analoga. Dunque costi bassi più tecnologia

avanzata uguale boom. Grazie a questa equazione, nel quadriennio 2002-2006 l'industria indiana del settore ha raddoppiato la sua produzione: oggi "sforna" 1,3 milioni di veicoli a quattro ruote l'anno e dà lavoro a 10 milioni di addetti. Secondo le previsioni del governo locale, entro il 2015 sia i pezzi prodotti che i posti di lavoro

dovrebbero più che raddoppiare, rispettivamente fino a tre milioni e fino a 25 milioni. Finora questo fiume di vetture (ma anche di camion e di trattori) si è rivolto principalmente al mercato interno; ma non ci vuole la sfera di cristallo per prevedere che presto traboccherà oltrefrontiera.

Le aziende automobilistiche dei Paesi industrializzati hanno fiutato da tempo la tendenza e hanno tentato di correre ai ripari: piuttosto di trovarsi di fronte concorrenti pericolosissimi, hanno scelto di farli diventare partners. Il caso della Fiat, che ha stretto una joint-venture con Tata (primo pro-

Le case occidentali temono la concorrenza e cercano accordi coi produttori locali. In lizza anche i cinesi

dotore indiano di veicoli, terzo nel settore auto) è solo un esempio fra i tanti. Un altro è la Renault, che ha fatto lo stesso con l'indiana Bajaj. Ma a battere tutti sul tempo è stata la sudcoreana Hyundai, che dal prossimo ottobre produrrà in India 600mila esemplari l'anno di una macchinetta da 5.500 euro. Non siamo proprio ai prezzi da saldo della mini-Tata in arrivo l'anno venturo, ma quasi.

In attesa di rivoluzionare il mercato europeo, il boom delle auto indiane sta intanto creando curiosi fenomeni in Asia. Un esempio: la Cina, approdo abituale delle industrie europee in cerca di manodopera a basso costo, in questo caso sta invertendo i ruoli e copia la via tracciata dagli occidentali, investendo a sua volta nel sub-continentale indiano. Infatti la Guangzhou Motors, casa automobilistica di Canton, ha appena concluso un accordo con la ditta Xenitis di Calcutta per produrre e commercializzare, a partire dall'anno venturo, una macchinetta utilitaria da 2.500 euro.

Un altro fenomeno curioso si registra all'interno della stessa India, dove le case automobilistiche si stanno facendo una guerra a suon di promozioni per spartirsi il mercato nazionale. La trovata più fantasiosa è della Bajaj, che finora ha prodotto soprattutto veicoli a due e tre ruote, e adesso promette la precedenza assoluta nella fornitura delle mini-auto in arrivo a chi entro il 2007 comprerà una moto. Insomma, il messaggio sembra essere questo: compra due ruote, te ne troverai sei.

Va detto che le vetture della Bajaj non saranno proprio fra le più economiche: relativamente di lusso rispetto alle concorrenti della Tata, costeranno circa 5mila euro, che per il potere d'acquisto di un indiano medio è una bella cifra. Ma se il diritto di precedenza per averne una vale il prezzo di una moto, vuol dire che i potenziali acquirenti non mancano: in India, almeno. Da noi si vedrà.

Imperia: la nuova ferrovia affoga in un bicchier di terra

Bloccati i cantieri della Genova-Ventimiglia: non si sa dove mettere il materiale di risulta delle gallerie. In «cassa» 130 operai

/ Milano

Fatemi qualche galleria, vi darò un treno più veloce. La promessa di Italferr sembrava attendibile, quando un paio di anni fa cominciarono i lavori per il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia. Oggi però in provincia di Imperia i cantieri sono fermi. Motivo: lo scavo dei tunnel è arrivato circa a metà dell'opera e non si sa più dove mettere la terra di risulta. Così la vecchia promessa ha di fatto trovato una nuova formulazione: fatemi qualche galleria, vi darò tanta cassa integrazione. La "promessa" numero 2 è già stata mantenuta per 130 operai

addetti agli scavi, tutti dipendenti della ditta edile spagnola Ferrovial Agroman, contitolare dell'appalto di Italferr per la tratta Andora-San Lorenzo a Mare. E presto, se non si troverà una soluzione, potrebbe essere estesa ad altri 40 lavoratori della seconda ditta appaltatrice, la Cossi di Sondrio, che ha già comunicato la sua intenzione ai sindacati di categoria.

«Siamo di fronte a una situazione grottesca - osserva Costanza Florimonte, segretaria provinciale della Fillea-Cgil - Che scavarle delle gallerie comporti trovare una destinazione per la ter-

ra di riporto, lo sanno anche i bambini. Ma gli Enti locali, che dovevano indicare i siti dove scaricare il materiale di riporto, non hanno provveduto. E adesso, per una banalità simile, siamo al blocco dei lavori». Chi abbia più responsabilità nella vicenda, è da stabilire: il dito

L'opera, in cui si sono investiti 319 milioni dovrebbe essere pronta nel 2008. Ma ora rischia di slittare

del sindacato è puntato soprattutto contro i comuni interessati dalla tratta, che si rimpallano il problema senza trovare una soluzione. Quanto alla provincia, finora non è intervenuta a fare da mediatrice. Il resto lo fa la stagione: agosto, si sa, non è il periodo migliore per prendere decisioni.

A fare le spese di tutto ciò sono i 130 operai di cui si è detto. Che costituiscono quasi la metà della forza-lavoro della Ferrovial Agroman (253 dipendenti diretti). Ma il "nodo" della terra che nessuno vuole non è solo un problema dei cassintegrati: riguarda tutti i cittadini, in quanto utenti potenziali della futura

Genova-Ventimiglia. La tratta Andora-S.Lorenzo a Mare è infatti una delle più impegnative della nuova linea ferroviaria ligure: lunga circa 18 km (di cui più di 16 in galleria) comporta un investimento per le sole opere principali di 319 milioni di euro, che salgono a 505 se si comprendono le spese accessorie. Una delle gallerie più importanti del percorso (quella di Colle Cervo, lunga 3,5 km) è stata completata nel settembre dell'anno scorso. Le altre, secondo il calendario previsto dei lavori, dovrebbero essere finite entro l'agosto 2008. Ora l'intoppo di cui si è detto rischia di far slittare la consegna. n.g.