

# Alitalia, si riapre la partita della vendita

Mercoledì vertice della «cordata Baldassarre» mentre il Cda si prepara a misure-tampone

di Marco Tedeschi / Milano

**SCADENZE** La vicenda Alitalia torna in primo piano. Sull'agenda del neo-presidente Maurizio Prato sono segnate due scadenze importanti: il cda sul piano industriale del 30 agosto, e la riunione del board il 12 settembre per chiudere i conti del primo semestre.

Anche i temi che si intrecciano, da definire in tempi brevi, già da domani, sono due. Servono anzitutto nuove strategie industriali per far fronte ai conti in rosso; ma serve anche raggiungere a breve l'obiettivo finale, cioè l'ingresso di un nuovo azionista di controllo. Sul fronte del piano industriale, che deve adottare misure tampone in attesa del nuovo azionista, resta caldo il tema della riorganizzazione della rete. Non ci sono invece margini di manovra sulle «attività disponibili per la vendita» iscritte, per poco più di 144 milioni di euro,

nel bilancio 2006. Fin quando non sarà chiaro il destino della compagnia, infatti, non si può toccare la partecipazione azionaria che rafforza l'alleanza commerciale con Air France: una quota del 2% nella compagnia francese che tra le partecipazioni formalmente cedibili pesa per un valore di oltre 140 milioni.

A parte queste quote, di disponibile resta poco: altre partecipazioni per un valore di 4 milioni, Cederle non sarebbe di certo de-

Rimane in ballo

l'ipotesi

di un intervento

finale da parte

di Air France

terminante per l'equilibrio dei conti di una società che perde oltre un milione e mezzo al giorno ed è gravata da un indebitamento di oltre un miliardo. C'è comunque attenzione sul dossier Fintecna, la finanziaria del Tesoro (guidata da Maurizio Prato fino al momento in cui il 31 luglio è stato chiamato alla presidenza di Alitalia) che ha il controllo di Az Servizi, la società per i servizi di terra del gruppo Alitalia. Con l'arrivo di Prato sembra essere stato rispolverato il progetto di cessione di alcune attività del gruppo Alitalia confluite in Az Servizi, a partire da servizi informatici e call center. Nella stessa sciolta anche i servizi aeroportuali gestiti dalla società di handling Alitalia Airport, i servizi amministrativi e contabili centralizzati, e i servizi (più strategici, quindi difficilmente cedibili) di manutenzione e revisione di aerei e motori. Il quadro, destinato a cambiare anche radicalmente quando verrà individuato il nuovo azionista, sarà forse più chiaro dopo il cda di fine agosto.

Intanto si rincorrono ipotesi e indiscrezioni vecchie e nuove sul nuovo azionista. Molti scommettono ancora su Air France, mentre ricorrono i no-



I banchi del check-in Alitalia. Foto Ansa

mi di altri colossi europei, come Lufthansa, e dei candidati che erano usciti allo scoperto durante la gara del Tesoro, a partire da Air One di Carlo Tota. Ultima candidata in ordine di tempo è

la «cordata Baldassarre», i cui componenti restano per ora ignoti. Si sa comunque che il gruppo si riunirà a porte chiuse il 22 agosto, per poi incontrare Prato entro fine mese.

ENI

Scaroni: così risparmiare energia ed emissioni

La campagna per il risparmio energetico promossa da Eni «quest'anno farà risparmiare il 9% di combustibile e il 9% di emissioni». Lo ha affermato a Cortina l'amministratore delegato di Eni Paolo Scaroni, sottolineando che «non è detto che la politica non ci segua e non è detto che non ci venga qualche altra idea per l'inverno». Ad esempio, suggerisce Scaroni, ridurre la temperatura di riscaldamento di uffici e abitazioni da 23 a 20 gradi produrrebbe «un risparmio clamoroso». Scaroni ha aggiunto: «L'operazione Eni 30%? L'ispirazione non mi è venuta vedendo il film di Al Gore, ma durante un discorso che ho fatto al meeting di Comunione e Liberazione a Rimini. Per adesso, secondo la nostra percezione, la campagna sta avendo un buon successo. Tenete conto che se si seguissero i pochi consigli che abbiamo pubblicizzato, ogni famiglia risparmierebbe una cifra intorno ai 1.600 euro». Riguardo invece le fonti alternative, l'ad dell'Eni ha detto che «il solare, nel lungo periodo, è di sicuro un investimento in grado di dare grandi risultati, e anche l'Eni ha investito molto. Certo, tutto dipende dagli incentivi: senza quelli, il solare/fotovoltaico non esisterebbe». Infine la riduzione del prezzo della benzina è stata decisa da Eni «in modo spontaneo e non concertato con il ministro Bersani».

# Rc auto, arriva un'altra stangata

L'Adusbef prevede rincari del 4% Le tariffe corrono ormai da 12 anni

/ Milano

Nuovi rincari per gli automobilisti che a fine anno avranno visto le loro polizze Rc auto aumentare del 4,1%. La stima arriva dall'Adusbef che ha anche fatto il conto di tutti gli aumenti (definiti «allegri») che le compagnie assicurative hanno accumulato negli ultimi 12 anni: le tariffe per le assicurazioni auto sono infatti cresciute in questo arco di tempo addirittura del 140,5%. E quelle delle moto, che a fine an-

una due ruote di bassa cilindrata, sotto i 150 cc, nel 1994 ci volevano tra le 190 e le 235 mila lire (98-121 euro). Nel 2006 servivano tra i 395 e i 490 euro (+403%/405%) che quest'anno saliranno a 405-510 euro (+2,6%/+4,1%).

A questa crescita delle tariffe si affianca poi una sorprendente performance degli utili delle compagnie assicurative. Nel 2006, le 239 compagnie che operano in Italia hanno ottenuto utili medi pari a oltre 22 milioni di euro ciascuna, in calo rispetto ai 24 del 2005. Ma nel lungo periodo, tra il 1999 e il 2006, gli utili del settore sono cresciuti del 254,8%, passando da 1,483 miliardi di euro del '99 a 5,262 del 2006.

«Il settore continua ad offrire quindi eccellenti prospettive per chi vuole intraprendere. Perché nessuno si fa avanti?» si chiede quindi Lannutti che denuncia una sorprendente scarsità del numero di imprese che operano in Italia rispetto agli altri paesi europei. Con una popolazione simile per Francia, Gran Bretagna ed Italia, nel nostro paese operano (dati di fine 2005), 239 compagnie assicurative, quasi la metà di quelle presenti in Francia (470), un quinto di quelle operanti in Gran Bretagna (1.170). In Spagna (meno di 43 milioni di abitanti) operano 320 compagnie, 81 più delle nostre; in Olanda (16 milioni di abitanti) prosperano 300 compagnie, 61 più delle nostre; in Svezia (9 milioni di abitanti) 415 imprese (176 in più che in Italia). Eclatante il caso della Danimarca dove i 5,4 milioni di danesi vedono attive 210 compagnie, soltanto 29 meno delle nostre.

Dal 1994 le polizze hanno subito un rialzo doppio rispetto agli altri Paesi d'Europa

no avranno messo a segno un rincaro tra il 2,6 e il 4,1%, saranno addirittura lievitati del 405% dal 1994.

Prima della liberalizzazione tariffaria del 1994, denuncia il presidente dell'associazione di difesa degli utenti, Elio Lannutti, gli automobilisti pagavano infatti in media 700.000 lire, il controvalore di 361 euro. Dodici anni dopo, nel 2006, il costo medio di una polizza per un'auto di fascia media (non contando le punte estreme come la Campania) è lievitato a 868 euro, con un rincaro appunto del 140,5 per cento. Negli altri paesi europei, come Francia, Spagna, Germania, gli aumenti registrati non hanno mai superato la soglia del 70%, dice l'Adusbef. Stessa musica per moto e motorini: per assicurare

# Chiudere o no? Imprese e lavoratori nell'estate dell'incertezza

MULTINAZIONALI

## Nokia-Siemens, non si lascia così l'Italia

di Laura Matteucci / Milano

**CHIUSURA** Prima - nel settembre 2006 - ha firmato un impegno con il ministero per lo Sviluppo economico a mantenere sia i siti sia le attività attuali. Poi, convocata qualche mese dopo dallo

stesso ministero, ha fatto retromarcia, dichiarando anzi l'intenzione di vendere a breve le produzioni di Cassina de' Pecchi (Milano) e Marcanise (Caserta), per poi ridurre del 15% i restanti lavoratori. La fusione tra la finlandese Nokia e la tedesca Siemens nel settore delle reti di telecomunicazioni non è indolore per i dipendenti: nel mondo sono 40mila per Siemens,

La fusione delle divisioni networking produce oltre 40mila esuberanti a livello internazionale circa 2900 in Italia

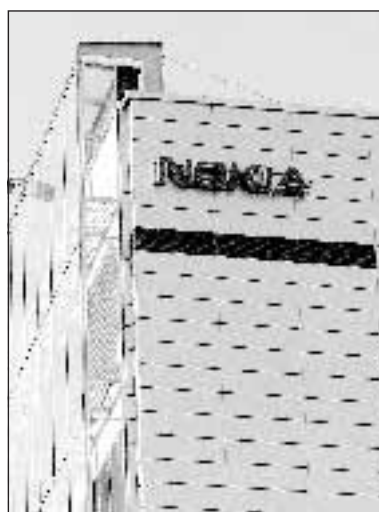
20mila per Nokia, e in Italia 2.500 per Siemens tra Cassina de' Pecchi, Ciniello, Milano Bicocca, Roma, Marcanise, e oltre 400 per Nokia (Cassina, Roma, Catania). Nokia e Siemens hanno annunciato a giugno la fusione delle rispettive divisioni networking in un'unica realtà, che prenderà il nome di Nokia Siemens Networks. Non nasceranno telefonini Nokia-Siemens: si costituirà piuttosto un colosso che andrà a competere con Cisco Systems, Ericsson e

la nuova società nata dalla partnership siglata tra Lucent Technologies e Alcatel. Nei progetti, un carnet di servizi per gli operatori di Tlc, come telefonia, broadband e servizi interconnessi su reti fisse e mobili, oltre a servizi di telefonia mobile low-cost per i mercati emergenti. Il comparto è valutato circa 65 miliardi di dollari. Nokia Siemens Networks partirà da una quota di vendite annuali di circa 19,9 miliardi, la somma dei singoli dipartimenti.

Ma l'operazione comporterà anche notevoli tagli al personale. La joint-venture potrebbe occupare circa 60mila persone, ma si prevede già che nei prossimi quattro anni la ristrutturazione porterà ad una riduzione dei dipendenti tra il 10 e il 15% (da 6mila a 9mila). Un piano che, secondo l'azienda, si tradurrà in un risparmio di circa 1,5 miliardi di dollari all'anno entro il 2010. E a cui i sindacati si oppongono.

Anche il ministro per lo Sviluppo, Pierluigi Bersani, ha parlato di «decisione negativa», riferendosi all'annuncio dell'esternalizzazione verso terzi delle attività di Marcanise e Cassina de' Pecchi.

Il ministro ha già espresso la sua totale contrarietà ad una decisione che significa sfilare dall'Italia un pezzo rilevante di industria, «anche alla luce delle iniziative che si prefigurano in Italia nel campo dell'ammodernamento delle reti di tlc e della diffusione della banda larga», come ha avuto modo di spiegare Bersani. Che si è anche riservato «ulteriori passi ai fini di una riconsiderazione da parte di Nokia Siemens delle scelte annunciate». A rallentare i processi di fusione e riorganizzazione, nel frattempo, ci pensano le aziende medesime. Lo scandalo corruzione che da mesi sta investen-



Il logo Nokia. Foto Ansa

do la Siemens, che già una volta, nel dicembre scorso, ha portato a posticipare la fusione, potrebbe avere dimensioni ben più estese di quanto ritenuto finora. Sarebbero stati scoperti, infatti, pagamenti sospetti per oltre un miliardo di euro: quasi 900 milioni nel comparto comunicazione, 250-300 milioni in quello delle centrali elettriche. I pagamenti risalireb-

Sono a rischio gli stabilimenti di Marcanise e Cassina de' Pecchi. Bersani contrario alla chiusura

bero agli anni '90. Già nel 2005 sarebbero stati scoperti dei conti segreti in Liechtenstein, attribuibili al settore delle centrali elettriche, su cui sarebbero transitati quasi 190 milioni di euro. I soldi sarebbero stati usati per pagare tangenti, tra gli altri, anche a due manager Enel, in uno scandalo chiuso a maggio con la condanna di due ex dirigenti Siemens per corruzione. Finora l'azienda tedesca ha ammesso trasferimenti sospetti per un totale di 420 milioni.

TORINO

## Bertone senza commesse 1400 dipendenti in cig

di Luigina Venturelli / Milano

**CARROZZIERI** Niente commesse, produzione ferma, operai a casa, messa in liquidazione sempre più vicina. La crisi della Bertone, storico marchio della carrozzeria, nasce dalla più triste

delle cause possibili: l'assenza di lavoro. A differenza di molte altre aziende italiane, in difficoltà finanziarie nonostante il buon andamento delle linee produttive, la società torinese non ha accumulato debiti con le banche, ma languisce per mancanza di ordini. Dal settembre 2006 non ci sono più commesse, gli stabilimenti sono deserti, i 1.400 dipendenti sono in cassa in-

L'ultimo aumento di capitale è stato sottoscritto solo da Lylly Bertone per 500mila euro

tegrazione fino alla fine dell'anno, dopodiché non ci saranno più ammortizzatori sociali a disposizione. «Durante l'ultimo incontro con il management - racconta il segretario della Fiom Cgil, Giorgio Airaud - l'azienda poteva vantare solo alcuni prodotti a marchio, tra cui un'automobile speciale ed un camper, assolutamente insufficienti per assicurare la produzione ed i livelli occupazionali. La Bertone deve impegnarsi per trovare nuovi ordini per conto terzi».



Il logo della Bertone

Se qualche ricerca in tal senso è stata fatta, non ha portato ad alcun risultato concreto. Così nel 2006 sono state registrate perdite per 29 milioni di euro su 37 di ricavi, mentre nei primi sei mesi di quest'anno ne sono state accumulate altre per 8 milioni di euro su appena 1,5 milioni di ricavi. Nel complesso la passività, dopo il ricorso agli accantonamenti, ha praticamente azzerato il capitale sociale di 16 milioni di euro, rendendo necessaria la convocazione di un'assemblea straordinaria. Ma il 25 luglio scorso i vari rami della famiglia Bertone si sono divisi, tra contestazioni della situazione contabile e contrasti sulle nomine dei vertici. Così il deliberato aumento di capitale è stato sottoscritto solo un azionista, la vedova del patron Nuccio, Lilly Bertone, per 500mila euro, sufficienti solo ad assicurare qualche settimana di gestione.

«La crisi della Bertone - continua l'esponente sindacale - sconta la tendenza mondiale delle aziende a riportarsi in casa le fasi finali della produzione, in modo da saturare le capacità dei propri stabilimenti. L'Italia, con le sue tre grandi carrozzerie, rappresenta inoltre un'anomalia rispetto agli altri paesi europei, dove esiste una sola azienda specializzata». La soluzione auspicata dalla Fiom, quindi, è quella di unificare la produzione nel settore. Una scelta che permetterebbe di potenziare le varie fasi di lavorazione del prodotto, pur esaltando le caratteristiche distintive di ogni marchio considerato: «Bertone, Pininfarina e Giugiaro potrebbero tenere separati i brand ed i rispettivi centri di ricerca e innovazione, ma per salvare l'alta moda dell'automobile serve riunire le fasi produttive». Il che consentirebbe, anche, di creare un'unica borsa del lavoro specializza-

to, in modo da non disperdere una forza occupazionale altamente qualificata. Tanto più che il sindacato ha già espresso la sua contrarietà a drastiche ipotesi di ridimensionamento produttivo ed occupazionale della carrozzeria torinese in crisi: «Non accetteremo alcun piano industriale che rinunci al rilancio dell'azienda, lasciando senza lavoro centinaia di persone».

Airaud: è necessario un progetto che metta insieme l'azienda con Pininfarina e Giugiaro altrimenti è la fine

Il momento, oltretutto, consente di essere ottimisti: «A Torino inizia a vedersi la ripresa, la Pininfarina e la Fiat si sono dichiarate disponibili ad assumere molta della manodopera in esubero alla Bertone. Ma una simile ricollocazione del personale può risolvere il problema solo parzialmente. C'è bisogno di progetti di lungo respiro». E chissà che alla Bertone ritornino tempi felici, quanto quelli in cui firmò auto prestigiose come la Lamborghini Countach e la Lancia Stratos.