

Lilli Bertone e Reviglio accusati di bancarotta

Svolta della Procura di Torino: sotto sequestro i beni del gruppo, titoli compresi

di Laura Matteucci / Milano

SVOLTA Lilli Bertone, il finanziere Domenico Reviglio e l'avvocato Vito Gianfranco Truglia sono indagati per bancarotta fraudolenta nell'ambito dell'inchiesta aperta dalla Procura di Torino sullo stato di crisi della storica carrozzeria. La nuova puntata del pastic-

ciaccio brutto della Bertone di Grugliasco è un disastro. Lilli Bertone, presidente, è anche accusata di appropriazione indebita delle azioni della Carrozzeria spa che, secondo i pubblici ministeri titolari dell'inchiesta, a dicembre ha girato a Reviglio senza averne la titolarità. La procura ha disposto il sequestro di tutti i titoli azionari del gruppo, dei conti correnti della holding, della Carrozzeria e del Centro stile, oltre che dei conti correnti personali di Lilli Bertone.

Truglia, che è consulente della signora Bertone, è accusato di tentata truffa pluriaggravata, perché avrebbe approfittato di condizioni di «minorata difesa» in cui si è trovata la Bertone. Secondo i pm avrebbe tentato di farsi dare 5 milioni di euro per i diritti di sfruttamento del motore ad aria compressa da lui brevettato.

L'azienda - 1.300 lavoratori occupati che, in attesa della proroga della cassa integrazione, vengono pagati dall'azienda come previsto dalla legge - è in crisi da tempo. Tanto che la stessa procura alcuni mesi fa aveva presentato un'istanza di fallimento.

Ma, solo pochi giorni fa, per la Bertone il Tribunale Fallimentare di Torino aveva aperto la procedura per la dichiarazione dello stato di insolvenza, una sorta di viatico per l'amministrazione controllata, a meno di «miracoli» (leggi, ripianamento del

La signora Bertone è anche accusata di appropriazione indebita delle azioni della società

debito) improbabili. L'appuntamento era stato fissato per l'8 febbraio, per verificare lo stato effettivo dei conti aziendali. Per allora, Lilli Bertone e Reviglio (autore di un piano di salvataggio dell'azienda per ora respinto da istituzioni locali e sindacati)

Sempre più a rischio i 1.300 dipendenti che, in attesa della «cassa», erano pagati dall'azienda

ti, che lo giudicano vago e incompleto, ma caldeggiato e sottoscritto da Lilli Bertone, perché le consentirebbe di mantenere il 30% della proprietà) avevano promesso di sanare il passivo. Per la cronaca, a novembre la perdita 2007 si aggirava sui 13 milioni di euro, a fronte di un patrimonio negativo per circa 1,3 milioni.

Adesso, invece, l'accusa di bancarotta fraudolenta che, ovviamente, sia Reviglio sia Bertone respingono: «Prendo atto con perplessità e grande tristezza della decisione dei giudici - commenta Bertone - Mi sono sempre comportata con coerenza e trasparenza per tutelare i lavoratori e salvaguardare l'azienda».

Già oggi, comunque, un nuovo incontro con i magistrati per approfondire la vicenda. Ma una cosa è già sicura: «Questa decisione - prosegue Bertone - mi impedisce di tenere fede alla parola data ai miei dipendenti, ovvero di pagare loro le spettanze dovute a fine mese».



Lilli Bertone, presidente dell'omonima carrozzeria torinese, e l'imprenditore Domenico Reviglio. Foto di Contaldo/Ansa

Perché alla fine a pagare di più sono loro, i dipendenti, che vivono nella più totale incertezza lo stato di assoluta confusione in cui versano le carrozzerie. «Abbiamo fiducia nella magistratura, ma bisogna pensare ai lavoratori», dice il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaud. «Serve l'amministrazione straordinaria e una soluzione industriale che tuteli tutti». Da non dimenticare: le figlie di Lilli Bertone, Barbara e Marie Jean, da tempo in rotta di collisione con la madre anche per vie legali, preferiscono cedere il controllo aziendale all'ex manager Telecom e Zanussi Gianmarco Rossignolo. E sostengono che gli accordi presi da Lilli Bertone con Reviglio siano nulli, perché la madre non avrebbe avuto più alcun titolo per cedere alcunché.

AREA UNICA PAGAMENTI

Abi: si avranno risparmi di 40 euro a famiglia

L'area unica dei pagamenti in euro porterà «benefici per 120 miliardi di euro in 6 anni, ossia 20 miliardi all'anno per l'Europa e un miliardo all'anno per l'Italia, che ha il 5% del mercato». Così Giuseppe Zadra, direttore generale dell'Abi, ha illustrato i vantaggi derivanti dall'avvio del primo capitolo della Sepa, «single euro payment area», ossia quello sui bonifici transfrontalieri, che da oggi sono equiparati per tempi e costi a quelli nazionali. «In Italia ci saranno quindi 660 milioni di euro di vantaggi per le famiglie e 330 milioni per le imprese. Ogni famiglia risparmierà quindi intorno ai 40 euro all'anno», ha aggiunto Zadra nel corso di un incontro con la stampa a Bruxelles. «L'integrazione dell'Europa è qualcosa di utile a prescindere da quanto è costoso l'investimento per farla», ha proseguito Zadra, spiegando che «la direttiva entrerà in vigore completamente il 1 novembre 2009. Per le carte di pagamento il sistema è più complesso, perché bisognerà sostituire tutte le carte con quelle che rispettano i nuovi standard, ossia il microchip e il codice di sicurezza. Dal 2010 in poi questa sarà l'unica carta presente in Europa, ma ci vogliono ancora 2 anni per la sostituzione delle carte e dei lettori. In Italia i due terzi dei Pos e il 46% delle carte sono già a norma».

Colussi pronto a comprare la pasta di Buitoni

■ L'industriale umbro Angelo Colussi ha annunciato alla presidente della Regione Umbria, Maria Rita Lorenzetti, che presenterà un piano industriale di rilancio del business «pasta e fette biscottate» della Buitoni, prodotte nello stabilimento di Sansepolcro, a seguito dell'avvio della procedura di cessione avviata dalla Nestlé. «Intendo partecipare alla procedura - ha detto Colussi - anche accogliendo l'appello da lei rivolto agli imprenditori umbri di cogliere questa opportunità». Il gruppo Colussi, che nel 2007 ha fatturato complessivamente oltre 420 milioni «possiede - ha detto Angelo Colussi - le caratteristiche indicate dalla Nestlé per individuare il giusto acquirente».

Il gruppo si è sviluppato, soprattutto negli ultimi 10 anni, attraverso acquisizioni di aziende da multinazionali estere e detiene marchi storici come Agnesi, Misura, Festaiola, Ponte, che rilancia mediante politiche mirate di marketing, lo hanno reso protagonista nei mercati nazionale ed estero della pasta e delle fette biscottate. Al tradizionale settore biscotti, con i marchi Colussi e Gran Turchese, si sono aggiunti quelli di riso, pane, pasticceria industriale rappresentati dai marchi Flora, Liebig, Sapori, Biorg. «Le competenze imprenditoriali acquisite - ha assicurato Colussi - consentono la predisposizione di un piano industriale che, in accordo con Nestlé, consenta il rilancio del marchio Buitoni nel mercato della pasta e delle fette biscottate».

La Confindustria chiede di ripensare le scelte per Alitalia

Imprese e Regione Lombardia vogliono riaprire la strada per Air One. Marcegaglia: non indebolire Malpensa

di Luigina Venturelli / Milano

IN ATTESA La crisi di governo continua a dare fiato ai sostenitori di Malpensa. Da quando la privatizzazione di Alitalia ad Air France è stata messa in attesa dalla caduta dell'esecutivo Prodi, non passa

giorno senza che il Nord rinnovi il suo appello per la salvezza dello scalo varesino. Ovvero, per un periodo di moratoria sul taglio dei voli e per un nuovo acquirente della compagnia di bandiera che garantisca il mantenimento dell'hub in pericolo.

Ieri, nuovamente, il mondo economico e politico lombardo si è fatto sentire dalla Mobility Conference organizzata a Milano dall'Assolombarda. «Malpensa è un problema nazionale e un asset strategico - ha detto la presidente dell'associazione, Diana Bracco - e chiediamo con forza garanzie sul suo futuro». Riprende così quota il progetto d'acquisizione presentato dalla Air One di Carlo Toto.

«Chiediamo che venga riesaminata la proposta alternativa a quella di Air

France, che prevede il mantenimento dei collegamenti da Malpensa e che è supportata finanziariamente da tre importanti banche» ha ribadito la leader di Assolombarda. In caso contrario, le conseguenze si farebbero sentire sul sistema produttivo delle regioni settentrionali: «Gli imprenditori non possono tollerare di tornare indietro di un decennio».

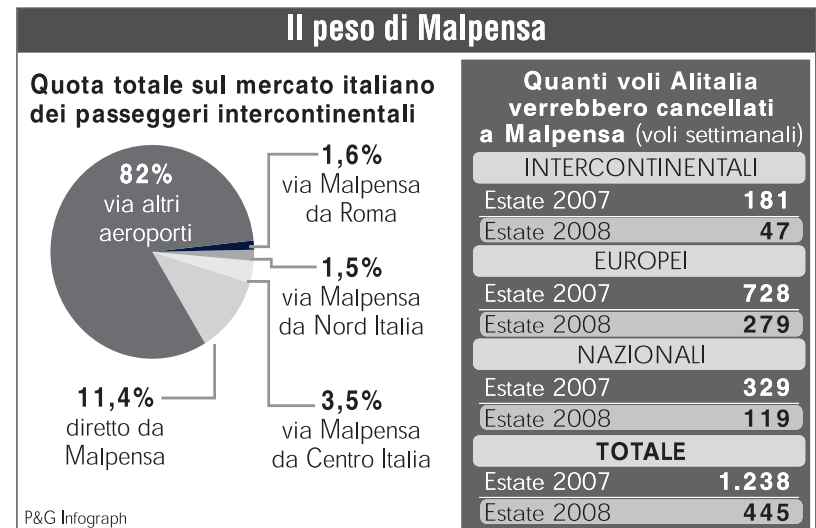
Sugli stessi toni anche Emma Marcegaglia, vicepresidente di Confindustria e probabile successore di Luca Cordero di Montezemolo: «Malpensa non può essere abbandonata e declassata, non ce lo possiamo permettere. Il piano attuale prevede una riduzione di due terzi dei voli - ha spiegato - con la perdita di 8 milioni di passeggeri nell'arco di

Formigoni: in presenza della crisi di governo va fermata la procedura di vendita della compagnia ad Air France

pochi mesi. Non è possibile in un territorio in cui la domanda è in crescita, non possiamo accettare questa scelta che crea problemi enormi a Milano e al Nord Italia». Gli esiti possibili non si limitano, quindi, alla vendita ad Air France o al fallimento di Alitalia: anche se «nessuno auspica soluzioni politiche, servono soluzioni di mercato», ci sono «piani alternativi da considerare con attenzione».

Con altrettanta decisione si sono espressi i politici presenti, Formigoni e Di Pietro, per una volta in completo accordo. Il presidente della regione Lombardia ha criticato la «pericolosa inerzia» del governo, chiedendo di bloccare la procedura di vendita: «Prima di tutto bisogna rivalutare e confrontare tutte le offerte d'acquisto fatte per Alitalia. Se poi si dovesse proprio scegliere Air France, allora ci si confronti e si contratti, non ci si consegna a scatola chiusa, e soprattutto non si affidi al management di un'azienda in fallimento il compito di trattare la vendita».

Della stessa idea il ministro delle Infrastrutture, secondo cui «non si può incaricare il management di vendere, perché questo vende al miglior offerente per fare cassetta finanziariamente. La soluzione migliore è dividere le sorti di



Malpensa dalle sorti di Alitalia. Malpensa oggi vale più della compagnia di bandiera, perché è una realtà viva e vegeta, è un'attività d'impresa che produce di più e meglio».

Nel frattempo, però, il sistema produttivo lombardo chiede una moratoria sull'attuazione del piano Alitalia. Vale a dire, un lasso di tempo sufficiente (tre anni, secondo Formigoni) ad organizzare su Malpensa una compagnia

di volo alternativa a quella di bandiera in grado di mantenere gli attuali livelli di traffico. «I tempi rendono difficile dare una risposta di mercato entro l'inizio della prossima stagione. Nel breve termine, uno-due esercizi, attueremo politiche di tipo contenitivo e i voli di lungo raggio diminuiranno per destinazioni» ha detto Giuseppe Bonomi, presidente della Sea, l'ente che gestisce l'aeroporto.

Fiat, Marchionne si arrabbia con le agenzie di rating

«È osceno classificare "spazzatura" il titolo di un'azienda che non ha debiti». Accordo per lo sviluppo dello stabilimento di Verrone

/ Milano

POLEMICA Sulle prime si era detto «deluso», adesso sbotta: «La cosa che trovo veramente oscena è dare

un rating "junk", spazzatura, a uno che non ha debiti. È come offrire occhiali a chi non ne ha bisogno». L'amministratore delegato di Fiat, Sergio Marchionne, se la prende con l'agenzia internazionale di rating Moody's, che ha confermato la valutazione giovedì scorso alla presentazione dei dati del quarto trimestre 2007 e dell'intero anno del gruppo. Dati effettivamente positivi, soprattutto

per l'azzeramento del debito finanziario così come preventivato, ma che non hanno indotto Moody's ad alzare il rating, rimasto quindi sotto il livello di investimento. Il gruppo Fiat stima una disponibilità finanziaria di 1,5 miliardi di euro per fine 2008. Il titolo del Lingotto è comunque in evidenza in Borsa, e anche ieri ha chiuso in accelerazione oltre il 3% (con un riferimento a 15,55 euro).

«Tra gli analisti - riprende Marchionne - ci sono molti giovani che non hanno mai vissuto la realtà industriale. È molto facile criticare da quelle poltrone, magari gli

farebbe bene stare qualche giorno in fabbrica». Ancora: «Quando alzeranno il rating, non ne avrò più bisogno, li ringrazierò e manderò loro una scatola di cioccolatini». Nell'attesa, Moody's «non ha alcun commento» da fare alle dichiarazioni di Marchionne. Si resta quindi alle spiegazioni di giovedì di Falk Frey, l'analista di Moody's responsabile di Fiat, per il quale «il 2008 potrebbe essere più impegnativo per Fiat in quanto la debolezza dell'economia nel suo complesso e l'acuirsi della concorrenza potrebbero rallentare la forte crescita degli ultimi anni». Se però Fiat sarà in grado di sostenere la sua quota di mercato in Europa anche nel 2008, consolidando

il livello di redditività operativa, i rating potrebbero essere alzati a investimento grade nei prossimi 6-12 mesi. L'outlook (previsione), infatti, resta positivo. Il rating di Fiat è stato alzato a «investment grade» finora solo da Fitch, Standard & Poor's non ha preso alcuna iniziativa. Marchionne parla a Biella, presentando l'intesa per lo sviluppo dello stabilimento di Verrone, per il quale Fiat Powertrain Technologies investirà circa mezzo miliardo di euro, e dove sarà prodotto un nuovo cambio destinato alle vetture medie. La previsione è di produrre nel 2012 circa 800mila cambi e di assumere 600 giovani che porteranno, a regime, l'occu-

pazione complessiva a 1.100 unità. Il protocollo è stato firmato con tutte le istituzioni locali. «Ci eravamo impegnati a non chiudere stabilimenti in Italia - ha detto Marchionne - ma dove è possibile facciamo anche investimenti per aumentare la competitività». Marchionne conferma anche l'impegno a non chiudere Termini Imerese. Ma la Fiom Cgil, in allarme anche per le crisi politiche nazionale e siciliana, sollecita «il gruppo Fiat ad avviare urgentemente l'incontro già richiesto sul futuro del Piano di sviluppo dello stabilimento siciliano», come dice il segretario generale Gianni Rinaldini.

la.ma.

BOLOGNA

Sciopero all'Arcotronics contro i licenziamenti

Il gruppo Arcotronics decide di chiudere lo stabilimento di Vergato, nel bolognese, e di licenziare 340 dipendenti, e i lavoratori rispondono con gli scioperi e le manifestazioni. Ieri mattina, a Vergato, gli operai si sono astenuti dal lavoro dalle 8 alle 10 e per un'ora è stata occupata anche la stately Porrettana. Dalle 10 alle 12 hanno invece scioperato i lavoratori di Sasso Marconi, che hanno effettuato un presidio ai cancelli ed organizzato un corteo all'interno degli uffici.

Sciopero anche nello stabilimento di Monghidoro, dalle 14 alle 16, con un adesione pressoché totale dei lavoratori. Molte le forze politiche che hanno fatto pervenire messaggi di solidarietà: il segretario generale della Fiom-Cgil di Bologna, anche a nome di Fim e Uilm, ha definito il piano dell'azienda inaccettabile annunciando che, in alternativa ai licenziamenti, il sindacato proporrà contratti di solidarietà e cassa integrazione speciale. Solidarietà è stata anche chiesta alle amministrazioni locali, mentre i sindacati di Sasso Marconi e Vergato si sono detti contrari a qualsiasi idea speculativa sulle aree nelle quali sorgono oggi gli stabilimenti. Allo sciopero di ieri ha preso parte con una propria delegazione guidata dal coordinatore provinciale, Andrea De Maria, anche una delegazione del Pd.