

**PUOI BLOCCARE
IL PREMIO
DELLA POLIZZA AUTO
PER 2 ANNI
SE ENTRI
NELLA TRIBÙ LINEAR.**

Unità
10

13
sabato 23 febbraio 2008

LINEAR
Assicurazioni in Linea con te

Chiama l'800 07 07 62
o vai su www.linear.it

ECONOMIA & LAVORO

Falsari

Banconote e monete false in aumento. Nel 2007 le segnalazioni di falso sono cresciute del 5,4% e i falsari si sono dati da fare soprattutto con le banconote da 50 euro e le monete da 1 euro. Nel 2006 invece il biglietto più falsificato era quello da 20 euro



IL FONDO USA DODGE & COX NEL CAPITALE DI UNICREDIT

Il gruppo finanziario statunitense Dodge & Cox ha deciso di investire in Unicredit. Nel proprio rendiconto annuale, il Dodge & Cox informa infatti di aver aperto nel 2007 una posizione in Unicredit, «una primaria banca italiana con filiali attraenti in Europa centrale e orientale». L'investimento consiste in 111,7 milioni di azioni Unicredit, pari a circa lo 0,84%, per un valore di 927,6 milioni di dollari. La decisione è stata presa dopo «diversi incontri con il top management».

AEREI, DAL PRIMO GIUGNO SOLO BIGLIETTI ELETTRONICI

Conto alla rovescia per l'addio al biglietto elettronico: tra 100 giorni, e precisamente dal prossimo 1° giugno, si viaggerà in aereo solo muniti dell'e-ticketing. Lo ha annunciato Giovanni Bisignani, direttore generale e ad della Iata. Quando il programma è iniziato a giugno del 2004, solo il 18% dei biglietti emessi a livello globale era rappresentato da biglietti elettronici. Oggi la penetrazione dell'e-ticketing ha superato il 93%.

Marchionne banchiere non piace alla Borsa

La Fiat cade (-5%) per timore dell'uscita del manager e per lo stop alla produzione Multijet

di Marco Ventimiglia / Milano

INTERROGATIVI Sarà anche vero che il suo ruolo non sarà esecutivo, come egli stesso ha precisato, sarà altrettanto vero che il suo impegno in Fiat non muterà di una virgola, come ha sottolineato il presidente Montezemolo, fatto sta che alla Borsa la no-

mina di Sergio Marchionne, amministratore delegato del Lingotto, a vicepresidente del colosso bancario UBS non è piaciuta affatto, come testimonia la disastrosa giornata vissuta ieri dal titolo torinese in Piazza Affari. Il titolo Fiat ha chiuso la seduta con una perdita del 5,06%, scendendo al di sotto della soglia dei 14 euro, con un arretramento ben superiore a quello fatto registrare dall'indice Mibtel (-1,06%). Molto significativo anche il dato relativo al volume delle contrattazioni: l'azione è stata la più trattata in un listino invece caratterizzato da scambi modesti: sono passati di mano oltre 48 milioni di titoli, pari al 4,4% del capitale ordinario della società. E nonostante qualche precedente recupero, in un mese il ribasso è di circa il 10% che sale al 20,5% se si considerano gli ultimi sei mesi.

Ad influire sull'umore dei mercati ci sono anche le attuali difficoltà produttive del Lingotto. Ieri la Fiat ha comunicato di aver messo in libertà per il quarto giorno consecutivo circa 10 mila dipendenti delle Carrozzerie di Mirafiori, Melfi e Termini Imerese per la necessità di effettuare controlli su una partita di motori 1.3

Multijet proveniente dalla Polonia.

I lavoratori rimarranno a casa anche oggi e, se la produzione non potrà essere recuperata, l'azienda chiederà la cassa integrazione. In particolare, sono interessate le linee che montano la Punto, Grande Punto, l'Ida, la Musa e la Ypsilon, mentre i lavoratori messi in libertà sono 4.500 a Mirafiori, 4 mila a Melfi e 1.500 a Termini Imerese.

Il motore 1.3 Multijet, che è prodotto nello stabilimento di Bielsko Biala, ha presentato, come ha precisato in una nota diffusa giovedì dalla stessa Fiat, «casi di anomalie che riguardano un componente». Il Lingotto ha anche precisato che «sta compiendo ogni sforzo per velocizzare i controlli e gli eventuali interventi di adeguamento che si renderanno necessari, in modo da contenere al massimo i ritardi verso il cliente». Il blocco finirà però per avere ripercussioni sui volumi di consegna delle vetture nel mese di febbraio.

Tomando a Sergio Marchionne, ieri si è occupato della vicenda anche l'autorevole Financial Times

Il Financial Times scrive che a Torino dovrebbero iniziare a pensare ai manager del prossimo futuro



L'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne. Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa

mes. «L'amministratore delegato e uomo dei miracoli di Fiat, Sergio Marchionne, e la famiglia Agnelli devono iniziare a pensare alla prossima generazione di manager per il gruppo, per rassicurare gli investitori che c'è un ampio bacino di talenti su cui si può contare per il futuro», ha scritto l'editorialista Paul Betts. «Nessun dubbio - prosegue l'articolo - che Marchionne è perfettamente attrezzato per fare entrambi i lavori. Tuttavia non dovrebbe accontentarsi di smentire le speculazioni di un suo possibile trasferimento a Zurigo. Dovrebbe dare ascolto al messaggio che giunge dal mercato: se un giorno dovesse andarsene, e presumibilmente un giorno accadrà - conclude Betts - chi lo rimpiazzerà a Fiat?».

ANAS

Nell'accordo di programma 2,5 miliardi di investimenti

Il contratto di programma dell'Anas, che prevede investimenti per circa 2,5 miliardi di euro per opere appaltabili già nell'anno in corso, è stato sottoscritto oggi dalla società e dal ministero delle Infrastrutture. Sarà ora sottoposto al parere del Cipe nel corso della prossima riunione. A renderlo noto è un comunicato del ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro. Si tratta spiega - afferma - di «risposte concrete per una mobilità efficiente e sicura».

Gli investimenti attivabili nel 2008 sono ripartiti tra nuove opere - per un valore da circa 1,9 miliardi di euro - e manutenzioni straordinarie, per circa 600 milioni. Nella lista degli interventi individuati, particolare importanza è stata data alle opere di completamento, alle varianti ai centri abitati e, soprattutto, ai lavori per innalzare e migliorare gli standard di sicurezza della rete stradale.

«Con questa firma - afferma Di Pietro - consentiamo all'Anas di procedere all'appalto delle nuove opere previste, e diamo risposte concrete a tutti i cittadini che si aspettano che lo Stato assicuri loro le infrastrutture per una mobilità efficiente e sicura».

L'analisi

Dubbi e problemi di un industriale dentro una banca

ANGELO DE MATTIA

Dopo l'iniziale «favor», starebbe suscitando preoccupazione nel mercato la nomina dell'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, a vice presidente non operativo di Ubs, il gruppo bancario svizzero che ha subito rilevanti perdite per la crisi internazionale indotta dai mutui americani. Nello stesso tempo il presidente del gruppo, che aveva ricevuto numerose critiche, verrà confermato per un anno anziché per tre, come finora stabilito. Mettendo insieme queste due notizie, qualcuno ha pensato a una prospettiva di maggiore impegno di Marchionne in Ubs e si è interrogato sulla portata, sugli effetti e sulla prosecuzione del lavoro compiuto in Fiat, finora giudicato molto efficace. In generale, l'innesto di una cultura industriale nel mondo della finanza - se non è conseguenza di particolari circostanze - costituisce un fatto certamente positivo. Ma nel nostro caso solo di innesto o meglio di integrazione di funzioni si tratta? Una compiuta informativa al mercato e, innanzitutto, al Paese, considerata il rilievo della carica ricoperta da Marchionne nella Fiat, e il ruolo di quest'ultima nell'economia, dovrebbe fare tempestivamente doverosa chiarezza.

Questo episodio richiama il più generale tema del rapporto di partecipazione proprietaria tra impresa e banca, della prima nei confronti della seconda e viceversa. La separazione dell'impresa non finanziaria dall'intermediario bancario, secondo la quale la prima può assumere partecipazione non oltre il 15% del capitale di quest'ultimo, è stata finora considerata un cardine dell'ordinamento. Il grande banchiere Raffaele Mattioli - che aveva parlato di catoblepismo, di «mostruosa fratellanza siamese» per descrivere la commistione tra industria e banca - sosteneva che il guaio peggiore al quale si può andare incontro nel sistema bancario si sarebbe verificato quando si fossero cumulati nella stessa persona la figura di proprietario della banca e di debitore della

medesima. Ma problemi con pressoché analoghi limiti percentuali esistono anche per i rapporti di partecipazione delle banche nelle imprese non finanziarie. Di recente è stato esaminato, in relazione ai minori vincoli esistenti a livello internazionale, se non fosse il caso di allentare le limitazioni previste dalla normativa italiana, innanzitutto per rafforzare la competitività delle banche. Ci si era orientati a promuovere il caso di allentare la delibera del Comitato del Credito (CICR), ma poi non se ne è fatto nulla, essendo apparso necessario approfondire meglio la materia, anche in considerazione delle differenze di vedute.

È sopraggiunta la parte più virulenta della crisi dei mutui subprime. Negli Stati Uniti - presi a modello per sostenere in Italia un allentamento dei vincoli tra banca e impresa - si fa ora strada l'ipotesi di ripensare in chiave meno permissiva i rapporti in questione. Dunque, prima di porre nuovamente mano - quando vi saranno le condizioni - alla progettata delibera del CICR sarà bene affiancare alla valutazione della competitività delle banche una ulteriore considerazione dei rischi di instabilità e delle peculiarità italiane. Di esse fa parte un altro tema che si tende a far passare in secondo piano e sul quale bisognerebbe invece intervenire: il rapporto di partecipazione tra banche ed editoria, oggi privo di una specifica regolamentazione, non coperto neppure da una delibera del CICR, come accadeva negli anni 70. Insomma, una cosa è la partecipazione delle qualità professionali e manageriali di provenienza industriali ad una banca, apprezzabile se non costituisce solo un modo per ripiegare su più gratificanti impegni in una fase difficile, in cui è vero che le prospettive delle banche interessate alla crisi dei mutui subprime esigono uno sforzo di riconversione e di rilancio, ma questo potrebbe essere più attraente di un duro lavoro nell'industria. In quest'ultima ipotesi si verificherebbe, per adoperare termini «vetero», la vittoria della sovrastruttura sulla struttura. Altra cosa è la eventuale disciplina sull'ampliamento della partecipazione proprietaria, non certo da demonizzare, ma sul quale è opportuno soffermarsi ancora, prima di assumere decisioni.

Si tratta di un tema ben più importante della regolamentazione della governance duale.

La crisi finanziaria ripropone i delicati temi dei rapporti tra credito e industria

Pirelli raddoppia a Torino: 140 milioni per le gomme intelligenti

Firmato l'accordo con enti locali e Politecnico. Nuovo stabilimento, ricerca tecnologica e immobili per il gruppo

di Giampiero Rossi

Il percorso che conduce alla nascita della nuova fabbrica Pirelli, anzi del nuovo polo industriale, a Settimo Torinese è arrivato ieri a un altro giro di boa: la firma dell'accordo di programma tra Regione Piemonte, provincia di Torino, Comune di Settimo, Politecnico torinese e, ovviamente, Pirelli. In gioco entrano 27 miliardi di euro messi sul tavolo dalla Regione per dare vita a progetti di ricerca che accompagneranno l'attività industriale.

Ora ci sono tutti gli ingredienti per mantenere l'impegno a iniziare i lavori (si era detto entro il primo trimestre 2008 ma ora si parla del secondo) per la realizzazione del nuovo stabilimento sull'area di 240.000 metri quadrati alle porte del capoluogo piemontese, dove 1.600 addetti produrranno pneumatici per auto e per veicoli industriali, dopo averlo

fatto per 60 anni nei due impianti separati, ben visibili dall'autostrada. È un'operazione che vede coinvolti enti locali, azienda e ateneo. La scommessa è quella di un processo di reindustrializzazione basato sulla filiera che unisce «sapere e produzione», come tiene a sottolineare il sindaco di Settimo Torinese, Aldo Corgiat. «Dopo mezzo secolo dal primo insediamento della Pirelli qui - spiega il primo cittadino - non parliamo di aree dismesse ma di nuove iniziative industriali su un corpo ancora vivo, perché la Pirelli è qui, continua a produrre».

Non è una cosa da poco per nessuno il fatto che i circa 140 milioni di euro che si prevede l'azienda

milanese investirà nel nuovo sito prendano la strada del Piemonte e non quella che porta in Cina, Romania o altrove nel mondo del lavoro low cost. Il sindacato, però, è a dir poco prudente: «È positivo che si torni a investire in attività manifatturiera in Italia - sottolinea il segretario generale della Filcem Cgil, Alberto Morselli - ma non fingiamo di non vedere che, da parte dell'azienda, si tratta di un ridimensionamento. Diciamo che sarebbe un bel segnale se Pirelli riprendesse a investire anche negli

A Settimo Torinese un impianto di 240mila metri quadri dove verrà prodotto il «Cyber Tyre»

altri stabilimenti italiani». Già, perché sulla scelta piemontese, al di là della giusta dose di patriottismo che fa bene all'immagine, pesano parecchio altri due elementi. Da una parte il coinvolgimento del Politecnico di Torino, che rappresenta un volano per lo sviluppo della qualità industriale, sia dal punto di vista del prodotto che dal punto di vista del processo. Non a caso nel nuovo polo verrà sviluppato il cosiddetto «cyber tyre», cioè uno pneumatico intelligente, dotato di sensori in grado di trasmettere informazioni utili per la guida. Dall'altra parte c'è il secondo elemento di quella che il sindaco di settimo definisce «offerta territoriale», cioè una variante al piano regolatore che consegna all'impero immobiliare che tanto sta a cuore a Tronchetti Provera aree industriali pronte a diventare edificabili, sia pure sotto stretti vincoli esercitati dall'amministrazione comunale.

nale. Euro più, euro meno, il valore di quella fetta di terreno appena fuori Torino che lambisce l'autostrada può valere attorno ai 30 milioni.

L'idea del Comune è quella di riunire tutti i proprietari d'area - e già lo sta facendo - in un grande piano che come sbocco finale abbia comunemente la ricerca. Uno sviluppo su cui la prima beneficiaria sarà, appunto, la Pirelli. Per Settimo Torinese il vantaggio sarà, dunque, una grande opera di riqualificazione urbanistica, oltre al mantenimento della sua storica funzione industriale. Insomma, tutti i soggetti in campo hanno evidenti interessi e anche questo ha reso, fin qui, particolarmente spedito l'iter del progetto corale. Entro marzo, secondo i piani iniziali, dovrebbero iniziare i lavori per il nuovo stabilimento che, una volta a regime, porterà la capacità produttiva a oltre tre milioni e mezzo di pezzi.

