

**PUOI RISPARMIARE  
FINO AL 40%  
SULL'RC AUTO  
SE ENTRI  
NELLA TRIBÙ LINEAR.**

Unità  
**10**

**15**  
domenica 16 marzo 2008

**LINEAR**  
Associazioni in Linea con te

Chiama l'800 07 07 62  
o vai su [www.linear.it](http://www.linear.it)

## ECONOMIA & LAVORO

# La Pasqua

Aumenti del 10% per le colombe e del 7% per la carne di agnello. Anche le feste di Pasqua non sfuggiranno al rincaro dei prezzi. Secondo i calcoli del Codacons le famiglie italiane per il pranzo spenderanno in media 175 euro, 15 in più rispetto all'anno scorso



### CGIA: I TRASFERIMENTI AI COMUNI RIDOTTI DEL 3,9%

Nel 2008 i trasferimenti dello Stato ai Comuni capoluogo di Provincia diminuiranno mediamente del 3,9%. A denunciarlo è la Cgia di Mestre che ha analizzato i dati non ufficiali elaborati dal ministero degli Interni. Questa situazione - secondo l'associazione - rischia di comportare degli effetti negativi per i contribuenti con un'impennata delle tasse locali che negli ultimi 10 anni sono aumentate del 111%.

### RIMINI, FERRETTI (7 GOLD) NUOVO PRESIDENTE DELLA MARINA

Nuova proprietà alla Marina di Rimini. Luigi Ferretti, imprenditore edile bolognese, proprietario del gruppo televisivo 7 Gold, ha acquistato il 58% delle quote della società proprietaria della darsena. Prezzo dell'operazione, condotta con un socio milanese, Giorgio Tacchino, 25 milioni. Soci di minoranza alcuni fondi di investimento ai quali è andato il restante 42% delle quote. Ma in prospettiva Ferretti ha intenzione di rilevare il 100%.

# Alitalia-AirFrance, il giorno più lungo

Riunione fiume del cda per decidere sull'offerta francese. All'esame anche il problema liquidità

di Felicia Masocco / Roma

**L'ATTESA** Una riunione lunga un giorno quella del consiglio di amministrazione di Alitalia, in camera caritatis per discutere l'offerta presentata da AirFrance-Klm per privatizzare l'ex compagnia di bandiera. Ore di attesa per avere risposte sull'offerta economi-

mica, che le indiscrezioni della vigilia davano drasticamente ridotta a 22 centesimi per ogni azione Alitalia a fronte dei 35 di cui si parlò a dicembre, una revisione al ribasso che aspetta conferme o smentite, così come i rumors sul numero degli esuberanti dati al rialzo rispetto ai 1700 fissati in precedenza. La scure del piano francese cadrebbe su Az Servizi, in particolare, di cui si è paventato il dimezzamento, mentre sarebbe la chiusura per il servizio Cargo. Ancora: nel quartier generale della Magliana il board ha discusso le esigenze finanziarie a breve termine della compagnia che in gennaio aveva in cassa soltanto 282 milioni di euro, appena sufficienti per tirare avanti qualche mese. A giugno sarebbe necessaria una nuova iniezione di liquidità, una ricapitalizzazione quantificata in non meno di 750 milioni. È così trascorsa una giornata con il condizionale obbligatorio, avvolta da una riservatezza senza precedenti, anch'essa a testimoniare che per Alitalia è veramente il momento di voltar pagina. Sta infatti al consiglio di amministrazione la decisione se accettare o meno l'offerta dei franco-olandesi e, nel primo come nel secondo caso, l'ex compagnia di bandiera si ritroverebbe a vivere una fase inedita. La lunghezza della riunione è ampiamente giustificata, ma ancora nella tarda serata di ieri nessuna riserva era stata sciolta. Resta comunque fissato per doma-

ni il termine entro il quale si conoscerà il parere del Tesoro, attuale azionista di controllo, che non ha mai fatto mistero di tifare per un finale franco-olandese. Se, com'è nelle previsioni, via XX Settembre darà semaforo verde all'operazione, martedì il numero uno di AirFrance-Klm, Jean Cyril Spinetta insieme al presidente dell'Alitalia, Maurizio Prato, a quello di Finteca Vincenzo Dettori incontreranno i sindacati. Spinetta avrebbe infatti condizionato tutta l'operazione al loro consenso. Il fatto è che nessuna delle nove sigle presenti in Alitalia conosce il dettaglio del piano ed è quello che hanno lamentato tanto Raffaele Bonanni quanto Nicoletta Rocchi. «Il governo ci manda nudi

alla meta», afferma il segretario della Cisl, precisando che «AirFrance si sta beffando del sindacato, dice che comprerà Alitalia solo a patto di avere il nostro via libera», ma «sanno benissimo che noi brancoliamo nel buio». «Non abbiamo avuto contatti né con il governo né con AirFrance conferma la segretaria confederale della Cgil. È surreale chiedere il nostro consenso e, allo stesso tempo, non comunicarci nulla». Va da sé che i sindacati non comprenderanno nulla a scatola chiusa. Passando alla politica, tanto il centrosinistra quanto il centrodestra si augurano che la partita si chiuda quanto prima. Anche Silvio Berlusconi, nonostante gli strali della Lega, ha tutto l'interesse a non ritrovarsi (eventualmente) con questa patata bollente sul tavolo. Ed è ben chiaro a tutti che il declino di Alitalia ha attraversato più di una legislatura: «La situazione lasciata in mano agli ipercritici per cinque anni ci ha consegnato un'Alitalia al disastro e un sistema aeroportuale che si è sviluppato in modo anarchico sino a vanificare il



Le code di due aerei dell'Alitalia e di Air France all'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" di Fiumicino. Foto Ansa

concetto stesso di hub di Malpensa», è il commento del ministro per lo Sviluppo Economico, Pierluigi Bersani. «Ho fatto il ministro dei Trasporti fino al 2001: quando sono andato via, negli ultimi tre anni, Alitalia aveva i conti in nero e non in rosso, ave-

va fatto il trasferimento dei voli a Malpensa, con opposizioni da ogni lato, e con la clausola trattata con l'Ue» per ridiscutere il sistema aeroportuale. Qualcosa da ridire ce l'ha anche l'amministratore delegato di Intesa SanPaolo, Corrado Passera, che si era

fatto avanti in cordata con AirOne per l'acquisizione dell'aviazione: «Noi pensavamo e pensiamo che Alitalia potesse star su da sola, essere un'azienda importante per questo Paese. È stato deciso che non è così. Adesso vediamo a quali condizioni».

### PRETENDENTE

Un colosso da 23 miliardi

Il gruppo Air France-Klm è nato dalla fusione della compagnia di bandiera francese e di quella olandese nel 2003, oggi, quanto a fatturato, è leader mondiale del trasporto aereo. Nei primi nove mesi dell'esercizio 2007-2008, il gruppo ha registrato un utile netto di 1,29 miliardi di euro, più 52,3%, e un fatturato di oltre 18,41 miliardi, più 4,1%. Nell'esercizio precedente (2006-2007), ha registrato un fatturato di oltre 23 miliardi di euro e ha trasportato 73,484 milioni di passeggeri. Sul fronte dell'occupazione, il gruppo Air France-Klm conta oltre 103mila dipendenti dei quali 74mila come personale di terra. La flotta può vantare 579 aerei: 389 volano con livrea Air France e 190 con quella Klm.

# Una crisi profonda e una cura che è arrivata troppo tardi

Romano Prodi, di fronte al disastro, ha trovato il coraggio di puntare sulla privatizzazione

di Marco Tedeschi / Milano

**FALLIMENTI** Gli ultimi anni di Alitalia scrivono la storia di una lunga crisi, annunciata, dichiarata, spesso occultata grazie a rapide manovre economiche a spese del contribuente. Dall'inizio degli anni

'90, più di una volta Alitalia è stata sull'orlo del baratro (in undici anni ha presentato soltanto due bilanci in attivo). Ma, a un passo dal fallimento, è sempre riuscita a salvarsi grazie a iniezioni di denaro pubblico e ad accordi in extremis con i sindacati. Sarebbe anche la storia di errori politici, cattive gestioni, povertà o addi-

rittura assenza di strategie. Proprio di strategie è vittima ad esempio Malpensa: lo sponsor politico dell'hub milanese, il presidente regionale lombardo, Roberto Formigoni, aveva voluto la Grande Malpensa quasi come un atto di sfida nei confronti di Roma, senza riuscire a costruire davvero una alternativa a Fiumicino e ai ben più efficienti hub del Centro Europa, Parigi o Francoforte, senza riuscire a coinvolgere altre compagnie, senza costruire un autentico funzionale sistema aeroportuale, ma lasciando che si rafforzasse altri aeroporti, lungo l'asse da Torino (persino da Cuneo) a Trieste, senza ridimensionare Linate, senza garantire moderna accessibilità allo scalo varesino. Alitalia, la compagnia di bandiera, è la vittima della stessa cultura: previsioni insufficienti, scarsa agilità sui mercati decisiva

quando è venuta meno la garanzia del monopolio, difesa a oltranza di privilegi, clientelismo. Alitalia ha pagato pure per Malpensa, precipitando in una crisi nera, che solo il governo Prodi ha avuto il coraggio (o ha sentito davvero la necessità...) di denunciare nella sua drammaticità. Era stato proprio il presidente del consiglio, a cinque mesi dalla nascita del suo

**L'hub di Malpensa  
paga la crescita  
«selvaggia»  
degli altri aeroporti  
del Nord Italia**

governo, nell'ottobre 2006 a dichiarare che Alitalia stava vivendo il momento peggiore della sua esistenza. I passi successivi sono stati inevitabili. Il primo dicembre il consiglio dei ministri decide la privatizzazione, per evitare il fallimento, vendendo il 30,1%, quota che poi cresce al 39,9%. All'inizio del 2007, si dimette dal Cda di Alitalia il numero uno di Air France-Klm, Spinetta. Il board decade e il 9 febbraio il ministro dell'Economia indica in Bernardino Libonati alla presidenza, al posto di Giancarlo Cimoli. Nel frattempo sul tavolo del governo arrivano undici manifestazioni di interesse che successivamente si riducono a tre: Ap Holding (Air One), Texas Pacific Group e Aeroflot. In tempi diversi i tre concorrenti si ritirano e il 19 luglio il Tesoro dichiara chiusa la gara per la privatiz-

zazione. Libonati si dimette e al suo posto viene nominato Maurizio Prato che dà il via alla trattativa privata. I conti sono sempre più in rosso: il 30 novembre la compagnia annuncia che l'indebitamento netto a fine ottobre ammonta a 1,182 miliardi. Di offerte non vincolanti ne giungono alla fine tre: Air France-Klm, Ap Holding e la cordata guidata da Antonio Baldassarre, ex presidente della Corte Costituzionale. Il 21 dicembre il Cda di Alitalia sceglie il gruppo franco-olandese per la trattativa in esclusiva. Il ricorso di Ap Holding viene respinto prima dal Tar del Lazio e poi dal Consiglio di Stato. La trattativa con i francesi può continuare. Manca ancora l'ultimo atto per un matrimonio di cui si parla da sette anni, quando Alitalia sigla un accordo con Air France ed entra in Sky Team.

**IL CASO** Entro l'anno l'attività verrà portata in India, Cina e Croazia. A rischio a Roma 300 posti di lavoro: sono tutti tecnici e ingegneri. Nel 2007 il fatturato era cresciuto del 16%

# Telecom troppo ingombrante, Ericsson trasferisce all'estero la Ricerca e sviluppo

Alessandro Ferrucci

L'Italia non piace più molto alla Ericsson. Per loro è troppo costosa, troppo poco redditizia, poco aperta a nuovi sviluppi e troppo schiacciata dalla crisi Telecom. A loro interessano altri mercati, quelli in via di sviluppo, dove c'è ancora tanto da investire e dove la manodopera costa meno. Loro, entro l'anno, andranno in India, Cina e Croazia e lasceranno a spasso 300 lavoratori specializzati della fabbrica di Roma. Persone che, fino a poche settimane fa, erano il fiore all'occhiello del molosso svedese, grazie a delle capacità uniche, selezionate tra le migliori università italiane, in grado di sviluppare delle centraline tele-

foniche, poi vedute in 114 paesi del mondo. Il risultato? Una crescita, nel 2007, pari al 16%; in un anno, poi, in cui il mercato ha sorriso poco... Comunque, ciò non è bastato a salvare il posto di lavoro di tecnici, ingegneri informatici e delle telecomunicazioni, tanto che mercoledì scorso il nuovo amministratore delegato ha comunicato la chiusura entro l'anno. «Siamo rimasti pietrificati», racconta Gigliola -, non potevamo aspettarcelo. Pensi che solo due settimane prima eravamo stati convocati in un meeting in cui il responsabile ci ha confermato che tutti gli obiettivi erano stati raggiunti e che la società una robusta disponibilità di soldi, il cash flow. Poi, all'im-

provviso, è stato cambiato il responsabile, insieme alle prospettive». Tutti a casa. Anzi, no, perché l'Ericsson considera fondamentale mantenere inascoltata la sua immagine, così offrirà a qualcuno la possibilità di trasferirsi nella sede di Genova, mentre tutti gli altri verranno scorporati e assorbiti da altre

**I lavoratori: siamo  
pietrificati, solo due  
settimane fa ci avevano  
detto che gli obiettivi  
erano stati raggiunti**

società «destinate a morte breve», spiega Roberta Turi, responsabile Fiom della Cgil Roma -. È la stessa procedura che la Ericsson ha seguito in un altro caso, quello della Imt: quella volta i licenziamenti furono circa 400. «Il problema», spiega Pino, uno dei dipendenti - è che la rete nazionale è saturata. Per questo gli investimenti dovrebbero essere rivolti alla banda larga, ma tutto è in mano a Telecom che non ha i soldi per lo sviluppo». Quindi, via. Con pessime prospettive per altre sedi come quelle di Milano e Salerno, mentre a Genova tutto ancora funziona. «Lì, la Regione Liguria», continua Pino - ha siglato un contratto di 29 milioni di euro per cablare l'intero territo-

rio. Se ci andrei? Non lo so, ho 46 anni, è già un paio di anni fa mi hanno definito troppo vecchio. Poi ho una famiglia monoreddito e la situazione è veramente nera». E non solo per i 300. La presenza di Ericsson in Italia è considerata fondamentale e strategica per un altro motivo: in questi anni si è concen-

**L'ex vicesindaco  
Tocci: è un danno  
enorme per l'Italia,  
questa chiusura  
non è giustificata**

trato un rapporto importante tra la società svedese e le migliori università italiane. Che hanno contribuito allo sviluppo della azienda fino a far diventare, quello dello Stivale, il secondo mercato mondiale. Insomma, una boccatura in toto che tocca anche coloro che, una volta, erano considerati al riparo da qualunque battaglia sindacale. Nonostante la storia della sede Ericsson di Roma, sia quasi leggendaria, quando sia chiamata Fatme: «Da lì, da quello stabilimento è nato il miglior gruppo metalmeccanico che si possa ricordare», racconta Walter Tocci, ex vicesindaco di Roma e operaio della Selenia, sempre nelle telecomunicazioni -. Gente che tra gli anni '60 e '70 è stata in grado di

mantenere i nervi ben saldi in un periodo in cui non era facile. Loro sapevano perfettamente qual'era il ruolo sociale dell'operaio specializzato». Tanto che nel 1971, Elio Petri, disse un meraviglioso Gian Maria Volontè, in «La classe operaia va in paradiso», storia ispirata alle vicende della Fatme. «Questa chiusura - continua Tocci - è un danno enorme per Roma e per l'Italia e, soprattutto, non è giustificato. Anche perché, dopo le elezioni, qualunque governo dovrà affrontare la questione delle telecomunicazioni. Noi lo faremo». Intanto, però, ieri i 300 si sono raccolti sotto il palco di Grillo per cercare visibilità e denunciare la loro situazione. Per non andare «in paradiso».