

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

12
domenica 30 marzo 2008

Unità
LU

ECONOMIA & LAVORO

LINEAR
Assicurazioni in Linea con te

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

II Premio

I lavoratori portuali di Ravenna hanno premiato il ministro dello Sviluppo Pier Luigi Bersani. Il premio «Uno di Noi» è stato assegnato a Bersani «perché svolge in modo serio con determinata concretezza e onestà intellettuale il suo lavoro di politico»



RECORD DI ESPORTAZIONI PER IL VINO ITALIANO

Il vino italiano incassa un altro record, è quello relativo ai dati di export del 2007, elaborati da Assoenologi che rilevano il raggiungimento di un valore per questo settore, «mai raggiunto prima - spiega il direttore generale di Assoenologi, Giuseppe Martelli - pari a 3.412 milioni di euro, portando la quota del vino all'interno dell'agroalimentare italiano al 16,8%», con una crescita in percentuale del 7% in valore, rispetto al 2006.

CREDEM ACQUISTA 33 FILIALI DEL BANCO POPOLARE

Il Credito Emiliano ha acquistato dal gruppo Banco Popolare 33 filiali in Toscana: è stato concordato un prezzo di 155 milioni corrispondente ai volumi di raccolta a fine 2007 e il perfezionamento dell'operazione è previsto nella seconda metà dell'anno. L'acquisizione riguarda 33 filiali, due centri imprese e le relative strutture di supporto commerciale, con 230 dipendenti. Il gruppo Credem a fine 2007 contava 5.300 dipendenti, 501 filiali.

Alitalia, nessuna alternativa ad Air France

I sindacati vogliono evitare il fallimento e si attendono una limatura del piano di Parigi

di Bianca Di Giovanni / Roma

TRATTARE «Allo stato non c'è alternativa a trattare con Air France». Con una frase secca Guglielmo Epifani descrive lo stato dell'arte della partita Alitalia. Nel fine settimana i sindacati affilano le armi per il confronto con i vertici del gruppo franco-olandese fis-

sato per domani alle 14. Troppi gli esuberi soprattutto tra i piloti, troppi gli aerei lasciati a terra e soprattutto troppi i lavoratori lasciati fuori dal perimetro aziendale. È il caso dei dipendenti Atitech di Napoli. Nel piano non esistono, né tra gli esuberi né tra gli organici. I sindacati sono determinati a farli rientrare: per Napoli sarebbe un colpo mortale. Tutte partite delicatissime, da trattare con estrema cura e che i confederali hanno saputo ricondurre su un piano di costruttive relazioni sindacali. I leader Cgil, cisl e Uil ieri hanno lanciato lo stesos segnale: migliorare il piano che abbiamo. «La Cisl lotterà punto su punto», dice Raffaele Bonanni. «Non ci interessa il passaporto, ma che gli aerei volino», aggiunge Luigi Angeletti. Certo, in un microcosmo segmentato in nove sigle, non mancano i distinguo e i tatticismi. I toni dell'Anpac restano di fuoco. I piloti «pagherebbero un prezzo altissimo, storicamente il prezzo più alto mai pagato. Noi non lo permetteremo», fa sapere il presidente Fabio Berti. Il quale però si premura di specificare che l'Anpac non va da sola: sarà assieme a tutti gli altri. Chiaro che la strategia del «molto tutto» non convince neanche loro, che pure sono la categoria più colpita dal piano Spinetta. In effetti i piloti sono in subbuglio: molti, attorno alla cinquantina, stanno già facendo i calcoli su scivoli e prepensionamenti. Il piano prevede che circa 300 scelgano questa

strada: un colpo mortale per una platea dall'età media già molto bassa. E un colpo altrettanto pericoloso per il fondo pensione, chiamato a finanziare trattamenti sempre più numerosi. Numerosi, ma bassi, se davvero il destino è andare in pensione a poco più di 50 anni. Questo si domandano in queste ore i «comandanti» chiamati a pagare per la sopravvivenza aziendale. Che ne sarà poi dei 135 oggi impiegati nel settore cargo, che Parigi intende azzerare? Certo, quel settore sembra davvero sovradimensionato, visto che fatti i debiti conti in Alitalia ci sono 27 piloti per ogni aereo merci. Quasi tre volte di più di un passeggero medio raggio. I più malevoli definiscono il cargo il rifugio dei «privilegiati Anpac». Oggi magari Parigi vuole fare pulizia: ma tra l'efficiamento e l'azzeramento c'è una bella differenza. Insomma, la partita è lastricata di trappole. E non aiuta il frastuono politico. Silvio Berlusconi ha ripetuto ieri che l'offerta francese è «irricevibile e offensiva». I francesi «porteranno i turisti cinesi a Parigi» denuncia il leader del Pdl, infiammando gli animi sugli antichi campanilismi tra sub e transalpini. La Francia ci ruba clienti nella moda, nel vino, nel turismo. Per questo - secondo il Cavaliere - occorre dire no ad Air France e issare il vessillo tricolore. Sul fronte opposto piovono le

Troppo elevato il numero degli esuberi e poche garanzie sugli investimenti

HANNO DETTO

Veltroni

La trattativa vada avanti con due punti fermi: salvaguardia dei lavoratori e di Malpensa

Berlusconi

La proposta di Spinetta è offensiva la cordata italiana si forma quando termina Air France

accuse di irresponsabilità. «La procedura è aperta da oltre un anno - replica Massimo D'Alema - Dov'era Berlusconi? E dov'era il suo governo che ci ha lasciato



Un passeggero davanti al logo Alitalia. Foto di Roberto Gimmi/Lapresse

Alitalia sull'orlo del fallimento?». C'è da scommettere che gli slogan non finiranno prima del voto. Intanto la Magliana ha già fatto

sapere che in cassa sono piovuti 148 milioni, tra crediti d'imposta (69 milioni) e il ricavato della cessione della quota del 2% in Air France. Domani, a valle del

primo confronto con le rappresentanze sindacali, il cda deciderà di quanto far slittare il termine entro il quale giungere a un primo accordo.

L'INTERVISTA FABRIZIO SOLARI

Il segretario della Filt Cgil elenca le condizioni da negoziare domani al tavolo con Spinetta

Pronti a un accordo, ma no a operazioni neocoloniali

di Felicia Masocco / Roma

Tempi più ravvicinati per gli investimenti sulla flotta, aumento degli aerei a lungo raggio, allargamento del perimetro aziendale e il mantenimento di una prospettiva per Malpensa anche se non sarà quella di un hub. Sono questi, per Fabrizio Solari, leader della Filt-Cgil, i paletti del sindacato, gli elementi su cui un accordo su Alitalia si fa o fallisce.

Domani sarà una giornata cruciale, pare che un'alternativa ad AirFrance-Klm non ci sia e bisogna trattare. A quali condizioni?
«Dire che non c'è alternativa è un vantaggio competitivo che non darei. AirFrance è certamente in grado di salvare Alitalia e di aprire una prospettiva. Ha il diritto, visto che non fa solidarietà, di aspettarsi un ritorno dal suo investimento. Se questa è

l'ottica, siamo pronti a misurarci. Se se invece ci fosse un'idea neocoloniale per cui l'Alitalia del dopo accordo è solo una propaggine del gruppo AirFrance-Klm e lo sviluppo del trasporto aereo italiano viene condizionato, il prezzo è troppo alto».

Concretamente, in cosa si traduce questa analisi? Che cosa chiedete?
«Per il perimetro aziendale chiediamo che resti in Italia l'industria del trasporto aereo non qualche aereo e qualche equipaggio. Alitalia Servizi deve essere collocata dentro la nuova azienda, poi tutti quelli che sono a bordo devono essere disponibili a fare di più e meglio, disponibili a fare accordi sulla produttività, sulle ristrutturazioni necessarie, ma nessuno deve essere tagliato fuori».

E la flotta?
«La flotta è troppo sbilanciata sul lungo raggio, il piano prevede per Alitalia 20

macchine, (un centinaio quelle di AirFrance) sono troppo poche e crescono troppo lentamente, si rimanda al 2015 la possibilità di sviluppo, troppo in là. Questo stesso elemento ne trascina un altro. Oggi non siamo in condizione di chiedere il ripristino dell'hub di Malpensa ma non si può neppure pensare di abbandonarlo totalmente: il Cargo è importante, se chiudesse Malpensa subirebbe un ulteriore colpo. Da queste scelte dipende la questione degli esuberi, nessuno si fa illusioni che non ce ne siano, e siamo anche pronti a gestirli, ma devono essere la conseguenza del piano, non venire prima».

Solari, lei si rende conto che questo è un altro piano?

«Per noi trattare non significa prendere tempo per poi firmare quello che ci è stato chiesto, questo deve essere chiaro. Trattare significa cambiare le impostazioni

che sono sul tavolo».

I piloti si smarcano, se decidessero di non trattare quali scenari si aprirebbero?

«I piloti sono un punto essenziale, ma è bene che le loro rappresentanze si limitino a fare il sindacato. Le trattative vanno fatte ai tavoli giusti e nei tempi giusti, non in modo informale come è stato fatto. Li invito a stare con noi al tavolo, perché una parte dei problemi che denunciavano, sono problemi nostri».

E se il negoziato fallisse? Non è un'ipotesi remota...

«L'esito dipende dal reale interesse di entrambe le parti a concludere. Noi non siamo iscritti al partito del fallimento ma neppure al partito di un accordo qualsiasi. Se AirFrance ha interesse a chiudere la partita lo spazio per un'intesa si può trovare. Comunque è obbligatorio provarci».

La dinastia Fossati dal dado Star a Telecom Italia

Dietro la holding seconda azionista del gruppo c'è la famiglia che per 60 anni ha guidato la celebre azienda alimentare

di Marco Ventimiglia

«La lista Fossati»: fra gli annessi e connessi dell'ennesima battaglia per i vertici della Telecom c'è il riproporsi di un nome importante per l'imprenditoria del nostro paese, ma assai meno in vista di altri nella grande vetrina dei media. Ufficialmente, come azionista di minoranza del gruppo di telecomunicazioni in virtù del suo 4,45% del capitale, figura la Findim. Ma quest'ultima società, che venerdì ha avanzato i nomi di Paolo Baratta, Roland Berger e Gianmilio Osculati per il prossimo cda Telecom, altro non è che la holding lussembur-

ghese, appunto, della famiglia Fossati. Dei Fossati si ricorda innanzitutto quella che per 60 anni è stata la celebre azienda di famiglia, la Star di Agrate Brianza, nota al grande pubblico soprattutto per i suoi dadi da brodo. L'azienda lombarda è stata poi ceduta, un anno fa, alla catalana Pasa, holding che controlla la società Galina Bianca, di cui gli italiani hanno acquisito a loro volta un 50% ma lasciando la gestione in mano spagnola. Un'operazione che fra dare e avere ha portato nelle casse della famiglia la considerevole somma di 500 milioni di euro. Come detto, la famiglia Fossati

opera attraverso la società lussemburghese Findim (con una filiale in Svizzera, presso Massagno), una holding diversificata tra credito, immobiliare e partecipazioni. E proprio nello scorso mese di maggio Findim ha acquistato le prime azioni Telecom Italia, investendo 550 mi-

Luca, secondogenito del fondatore Danilo, morì nel 2001 nel disastro aereo di Linate

lioni a un prezzo di circa 2,1 euro. A rivelarlo fu l'attuale dominus del gruppo, Marco Fossati, uno dei figli dell'imprenditore brianzolo Danilo nel 1948 aveva fondato la Star. In un'intervista rilasciata al Sole 24 Ore, il presidente e amministratore delegato aveva annunciato di avere in portafoglio l'1,5% del gruppo telefonico e di essere disponibile a entrare in Telco, la holding che controlla il 24,5% di Telecom, attraverso l'aumento di capitale aperto a soci industriali italiani. Risale invece allo scorso 13 novembre il superamento della soglia del 2%, con la famiglia Fos-

sati che si accredita al 2,008% di Telecom. Da allora ha incrementato ulteriormente la propria partecipazione, portandosi fino all'attuale 4,45% del capitale. Con questa quota la Findim è divenuta di fatto il secondo azionista del colosso delle telecomunicazioni dopo Telco, la holding di controllo del gruppo Telecom. Dalle risultanze Consob, Findim risulta anche detenere una partecipazione del 10% in Gas Plus, oggi il terzo produttore e distributore di gas in Italia. Ed ancora, nel 2007 la finanziaria della famiglia Fossati è scesa sotto la soglia del 2% nel capitale di Banca Lombar-



Il logo Telecom nella sede centrale della compagnia telefonica a Milano. Foto Ansa

da, proprio poco prima della fusione con Bpu, e di Cattolica Assicurazioni. Infine, dal libro soci dell'assemblea di Mps dello scorso anno Findim risultava detenere un'esigua quota, pari allo 0,12%. Il nome dei Fossati è legato an-

che ad un doloroso fatto di cronaca: nel disastro aereo di Linate del 2001 la famiglia perse Luca, secondogenito di Danilo, ed anche a causa di questa tragica scomparsa le redini del gruppo sono state prese in mano dal fratello Marco.