

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Rivoluzioni europee, incertezze italiane. L'industria ferroviaria e dell'energia è in fermento. Se la corsa al gigante francese Alstom sta creando un derby fra gli americani di General Electric e i tedeschi di Siemens, in Italia il possibile cambio di strategia di Finmeccanica tiene appeso migliaia di lavoratori, da Ansaldo Breda in giù.

Tutta la Francia è col fiato sospeso per conoscere il futuro di Alstom, l'azienda che con il Tgv - il primo treno veloce - ha reso famoso il Paese in tutto il mondo. Per il gruppo transalpino in crisi la scorsa settimana è arrivata l'offerta da 13 miliardi di euro degli americani di General Electric, che allargherebbe il suo sterminato dominio nella povera Europa. Ad affare sembra quasi fatto, è arrivato il rilancio dei tedeschi di Siemens, il colosso dell'energia e del ferroviario. Sotto l'impulso di Angela Merkel che vede di buon occhio un'alleanza franco-tedesca, Siemens ha proposto un polo europeo dell'alta velocità e - particolare ancora più importante - una forte iniezione di liquidità. Ieri, dopo che il ministro dell'Economia Arnaud Montebourg aveva frenato sulla vendita agli americani, è stato direttamente il presidente Francois Hollande ad incontrare prima in mattinata il ceo di General Electric Jeffrey Immelt, e nel pomeriggio anche l'omologo di Siemens, Joe Kaeser. I tedeschi hanno fatto sapere che «il prima possibile Siemens deciderà se avanzare un'offerta per Alstom». Da parte sua Hollande ha dichiarato che «lo Stato dirà la sua» perché «controlla l'indipendenza della Francia in materia energetica», affermando che avrà «un solo criterio», ovvero chi «sarà il più favorevole alla creazione di attività e lavoro» in Francia. La giornata decisiva per il gruppo francese sarà domani, giorno in cui il gruppo rivelerà il proprio futuro, mentre il titolo rimane sospeso in Borsa.

POLO PUBBLICO CON MORETTI?

Le conseguenze del mancato matrimonio fra GE e Alstom potrebbero varcare le Alpi. Gli americani avevano infatti messo gli occhi su Ansaldo Sts e - in seconda battuta - su Ansaldo Breda, l'azienda del gruppo Finmeccanica che produce treni e metropolitane con circa 2.400 dipendenti nei quattro stabilimenti di Pistoia, Napoli, Palermo e Reggio Calabria in grande difficoltà. L'arrivo a Finmeccanica dell'ex ad di Fs Mauro Moretti potrebbe far cambiare strategia. L'idea del suo predecessore Alessandro Pansa era quella di disfarsi del settore civile. E dopo aver ceduto la parteci-

La battaglia su Alstom interroga Finmeccanica

- Il colosso francese è conteso dall'americana Ge e dalla tedesca Siemens
- La strategia italiana su trasporto ed energia passa dalla holding pubblica



Il quartier generale Alstom nei pressi di Parigi FOTO AP

pazione in Ansaldo Energia a Cassa depositi e prestiti, sarebbe toccato ad Ansaldo Breda, definita «insostenibile» tanto da «mettere a repentaglio l'intero gruppo». Pansa sperava che GE, pur di accaparrarsi il gioiellino Ansaldo Sts - leader nel segnalamento ferroviario - accettasse il pacchetto con Ansaldo Breda.

Ora invece a piazza Montegrappa - al netto delle bocche più che cucite per l'incertezza che regna - si scommette sul cambio di strategia. A partire dal rilancio del ferroviario, magari creando un polo unendo Ansaldo Breda con Firema (azienda in amministrazione straordinaria dal 2010 con 950 dipendenti), Officine ferroviarie veronesi (azienda che fa progettazione anch'essa in amministrazione straordinaria da marzo) e l'ex Keller (ora New Sardinian Railway, costruttrice di carrozze). I maligni però ricordano che Moretti è lo stesso ad aver messo al collo di Ansaldo Breda il contratto capestro sui nuovi treni Etr 1000: con il margine di guadagno che sarà pagato solo due anni dopo la messa in opera dei nuovi treni. D'altra parte però Moretti è lo stesso che prima di lasciare Fs ha annunciato miliardi di investimenti, una parte dei quali dovrebbe andare nell'acquisto di nuovi treni per pendolari.

Le incertezze dureranno ancora pochi giorni. Il 9 maggio è convocata l'assemblea dei soci di Finmeccanica con il cambio della guardia e quel giorno Moretti dovrà svelare i suoi piani. Ma non è detto che la svolta che manterrebbe sotto il controllo pubblico Ansaldo Breda e le altre aziende del settore pubblico passi facilmente. Nel Cda di Finmeccanica è stato nominato anche l'economista Alessandro De Nicola, liberista e pro-privatizzazioni sfrenato: accetterà in silenzio il passo indietro?

L'ultimo interrogativo riguarda poi la successione di Mauro Moretti. Saltata la candidatura Flavio Cattaneo, dovrebbe toccare al Michele Elia, storico collaboratore di Moretti. Se così fosse, il rilancio del settore ferroviario in Italia sarebbe più probabile.



Palazzina Fiat a Torino FOTO LAPRESSE

Piano Fiat: Marchionne scorpora l'Alfa Romeo

G. VES.
MILANO

Come Ferrari e Maserati, anche l'Alfa Romeo si avvia a diventare una società autonoma dalla casa madre Fiat-Chrysler Automobiles.

Lo scorporo dal Lingotto sarebbe il primo passo della strategia di rilancio del Biscione. A dirlo è *Automotive News*, settimanale specializzato con sede a Detroit. L'azienda non conferma la notizia - l'indiscrezione è sufficiente a tenere positivo il titolo a Piazza Affari (più 0,29 per cento) - e bisognerà aspettare il sei maggio per sapere come andrà a finire.

Il prossimo martedì, proprio da Detroit, Sergio Marchionne presenterà il nuovo piano del gruppo automobilistico. Si tratta del primo piano strategico dalla fusione di Fiat e Chrysler in Fca, il primo progetto di lungo termine dopo le promesse mancate di «Fabbrica Italia».

Alfa Romeo dovrebbe diventare quindi un'entità indipendente con un proprio conto economico, con l'obiettivo di farne un *brand*, un marchio globale. I nuovi modelli dovrebbero arrivare sul mercato nel 2016 con versioni di fascia alta dotate di motori Ferrari. L'obiettivo è competere con le case tedesche sul segmento *premium*. I nuovi modelli dovrebbero essere sei, tutti costruiti in Italia: un suv e una berlina di medie dimensioni assemblati a Cassino, una grande berlina e un suv a sua volta di grossa taglia prodotti a Mirafiori, oltre a una grande *coupé* e a una *roadster* due posti assemblate sempre nelle fabbriche italiane. Le versioni top di queste vetture dovrebbero montare motori a benzina V-6, che sono varianti dei motori Ferrari sviluppati per Maserati e adattati dagli ingegneri Alfa. Il rilancio dello storico marchio è atteso da tempo: l'anno scorso le consegne globali del Biscione sono cadute del 56 per cento a 74 mila auto. Un livello mai toccato dalla fine del 1960. I profitti di Ferrari e Maserati, invece, hanno contribuito per 470 milioni di euro ai 2,97 miliardi di utile operativo di Fiat.

I sindacati attendono di vedere il piano, nel frattempo - tutti tranne la Fiom - si preparano a tornare al tavolo delle trattative per il rinnovo del contratto aziendale. L'incontro è fissato per il 15 maggio e riprende un dialogo interrotto senza intese il 17 aprile. «Ci aspettiamo passi in avanti dopo la presentazione del piano industriale del 6 maggio a Detroit», dice Ferdinando Uliano, segretario nazionale di Fim Cisl. «Sarebbe un errore da parte dell'azienda assumere un atteggiamento di chiusura sul rinnovo del contratto dopo aver manifestato apertura sugli investimenti. Non comprenderemo un rifiuto dell'azienda al rinnovo economico tanto più dopo i bonus concessi agli 8-10mila tra capi e quadri». La richiesta per gli operai è di novanta euro per il biennio 2014-2015.

BlackRock, Mr Fink è in viaggio d'affari

Si chiamano «too big to fail», ovvero soggetti finanziari troppo grandi per fallire, perché di dimensioni tali da comportare un rischio sistemico, in caso di crisi, a livello globale. Banche ed assicurazioni per cui sono stati stabiliti «cuscinetti di garanzia», riserve di capitale in grado di proteggere loro e il mercato da eventuali scossoni dell'economia. Non stupisce che da anni si stia tentando, invano, di introdurre una regolamentazione simile anche per i fondi comuni di investimento. Si prenda ad esempio BlackRock, la più grande società di gestione del mondo, che può contare su capitali per oltre 4 miliardi di dollari, vale a dire più del doppio del nostro prodotto interno lordo. Per fortuna gode di ottima salute: da quando ha deciso, un paio d'anni fa, di avviare la sua campagna d'acquisti in Italia, complici i prezzi da saldo di molti dei suoi gioielli finanziari e industriali, il gruppo può serenamente considerarsi tra i maggiori azionisti del sistema produttivo nazionale.

Non a caso il numero uno del fondo statunitense, Larry Fink, ha scelto proprio il Belpaese per convocare il suo Global leadership summit 2014 e, data l'occasione, per incontrare alcuni dei manager nostrani più influenti. Ieri, prima che i vertici di BlackRock arrivassero con un piccolo pullman alla

IL CASO

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Il numero uno del colosso mondiale del risparmio riunisce i vertici in Italia. Incontra i top manager di casa nostra. E guarda alle privatizzazioni



sede della Borsa di Milano per la convention annuale che fino a mercoledì riunirà 200 protagonisti del risparmio gestito, il presidente e amministratore delegato del colosso Usa ha infatti pranzato con i presidenti di Generali e Pirelli, Gabriele Galateri e Marco Tronchetti Provera, con l'amministratore delegato di Mediobanca, Alberto Nagel, quello di Rcs, Pietro Scott Jovane, e con Carlo Pesenti di Italcementi. Gran parte di quello che una volta si definiva il salotto buono, anche se quell'epoca è ormai conclusa, e proprio BlackRock - che nel suo sito istituzionale dichiara di non avere azionisti di maggioranza - ha contribuito non poco a mandarla in soffitta. Nulla si sa dei contenuti di merito della conversazione, se non che si è svolta in un'atmosfera «amichevole», come ha riferito Jovane, scherzando sulla possibilità che BlackRock entri anche nel gruppo editoriale da lui diretto: «Dovete chiederlo a Fink».

Ma si può supporre che l'incontro abbia perlomeno sfiorato le nuove possibilità di investimento del fondo di private equity in Italia, tanto più alla vigilia dell'annunciata stagione di privatizzazioni. Di fatto, già oggi sono pochi i settori cardine della nostra economia in cui il gruppo non è presente. A cominciare da quello bancario, in cui si ritrova socio di primaria importanza

di tutti i maggiori istituti di credito. Da febbraio BlackRock è il secondo azionista di Intesa Sanpaolo, posizionato con il 5% dietro la Compagnia di San Paolo e davanti alla fondazione Cariplo. Da marzo vanta poi il 5,2% di Unicredit, con una presenza nella banca che risale però al 2009, e il 6,8% del Banco Popolare. All'inizio del 2013 aveva superato la soglia del 5% anche in Ubi Banca, salvo poi scendere al 4,9% e far perdere le sue tracce, avvalendosi della facoltà di non comunicare le partecipazioni comprese tra il 2% e il 5%. Così farà probabilmente anche in Mps, di cui fino a poco tempo fa è stato secondo azionista dietro la Fondazione con il 5,8%, prima di scendere al 3,2% a metà aprile, quando la banca perdeva circa il 10% a Piazza Affari in seguito alle indiscrezioni su un aumento di capitale da 5 miliardi.

È nota, del resto, la tempestività con cui BlackRock si muove in Borsa (e la Consob ha avviato diverse indagini per eventuali episodi di insider trading). Scalpore aveva destato la comparsa del fondo in Telecom: per un errore di calcolo, il gruppo Usa aveva comunicato di essersi portato sopra il 10%, quota poi rettificata al 7,7% ed ora scesa al 4,8%. Ma l'elenco della partecipazioni note comprende anche Azimut, Atlantia, Eit Towers, Generali, Fiat Industrial e Mediaset.