



Osservatorio Fillea Grandi Imprese e Lavoro Grandi Imprese Edilizia e Materiali News

20 maggio – 3 giugno 2011

A cura di Alessandra Graziani

Sommario:

Doimo:	una rete di imprese attorno al salotto di famiglia (Affari&Finanza, 23.05.11)
Scavolini:	la via pesarese al modello Ikea (Affari&Finanza, 23.05.11)
Fincantieri:	taglia impianti e posti (Il sole 24 Ore, 24.05.11)
Astaldi:	verso l'8,6% della Serenissima (Corriere del Veneto, 24.05.11)
Italcementi:	certificazione Emas per Italgem (Milano Finanza, 25.05.11)
BTP:	è giallo sul blocco cantieri (Corriere Fiorentino, 26.05.11)
BTP:	il Commissario punta sul concordato (Il Mondo, 27.05.11)
Fincantieri:	per Romani il riassetto va condiviso (Il sole 24 Ore, 27.05.11)
Impregilo:	nuova concessione Metropolitana 4 di Milano (Comunicato Impregilo, 27.05.11)
nautica:	alla conquista dei paesi emergenti (Affari&Finanza, 30.05.11)
arredamento:	la storia del compasso d'oro (Affari&Finanza, 30.05.11)
Trevi:	dalla via Emilia al West (Corriere Economia, 30.05.11)
Astaldi:	altri acquisti nella Serenissima (Affari&Finanza, 30.05.11)
grandi imprese:	ripresa senza posti di lavoro (La Stampa, 31.05.11)
Andil:	nuovo presidente (Italia Oggi, 01.06.11)
Toto:	compra da Benetton Strada dei Parchi (Finanza mercati, 01.06.11)
Fincantieri:	ha due anni di vita (Finanza mercati, 01.06.11)
RDB:	il 9 è sciopero (Libertà di Piacenza, 02.06.11)
Impregilo:	il nodo Iglì (Milano Finanza, 03.06.11)

Rapporti e studi:	Ance, Il credito nel settore delle costruzioni in Italia. <i>III trim. 2010</i> , maggio 2011
	Banca d'Italia, <i>L'economia italiana in breve. n. 49</i> , maggio 2011
	Banca d'Italia, <i>Relazione annuale sul 2010</i> , Roma, 31 maggio 2011

Eventi:	Andil, <i>Costruire il futuro. Con il laterizio si può</i> , Roma, 19-20 maggio 2011
	Ance Lecco, <i>Cave e recupero: la filiera virtuosa e sostenibile</i> , Lecco, 26 maggio 2011
	Ance, <i>Dagli edifici ai quartieri ecosostenibili</i> , Roma, sede Ance, 24 maggio 2011

Doimo (23.05.11): Si proclamano uno dei più importanti Gruppi dell'arredamento italiano. In realtà quella delle aziende Doimo (nell'ombelico del mobile italiano, il distretto Livenza-Quartier del Piave) è una vera e propria Rete di impresa ante litteram, in cui sono compendiate tutti gli elementi che hanno fatto il mito del Nordest produttivo. C'è l'umile nascita, il "gruppo" viene fondato da un falegname, Giuseppe Doimo, negli anni Quaranta, nel trevigiano a Mosnigo di Moriago. La famiglia: oggi a governare le aziende della rete sono gli otto discendenti del fondatore e del fratello Ettore. L'innovazione: nei 390mila metri quadrati complessivi degli stabilimenti Doimo sono installati gli impianti logistico produttivi e vengono utilizzati i materiali più tecnologici. Si va dal sistema totalmente automatizzato della fabbrica di Doima Cityline ai tessuti antibatterici, anallergici, antimacchia e antizanzara usati per i divani. La vocazione internazionale: con la presenza in economie in forte sviluppo (Sudamerica, Russia, Corea), in mercati nostrani, dall'Europa al Nord America e la partecipazione al progetto di un distretto del mobile in Brasile. Infine la diversificazione: un mosaico di pmi che lavorano su tutta la gamma del mobile, dall'abitazione, all'ufficio, alla clinica ospedaliera, dal divano, al complemento d'arredo, al design. In una manciata di cifre il Gruppo Doimo (anche se gruppo non è, poiché le aziende sono tutte indipendenti tra loro, l'unica "colla" è la presenza degli otto discendenti Doimo) è un coagulo di 36 aziende, 1.600 dipendenti, 11 mila punti vendita in Italia, 950 all'estero, 350 milioni di euro di giro d'affari. Nel 2011 alcune delle società hanno ricominciato a vedere il sereno, dopo la fase di stop registrata a livello globale durante i mala tempora della crisi del 2008. La Doimo Salotti, ad esempio, ha archiviato il 2010 in crescita del 12%. Una tendenza che è stata confermata anche nel primo spicchio del 2011, che ha espresso un incremento tendenziale del 6%. La società è passata dai 13,6 milioni di euro registrati nel 2009, ai 15,4 milioni del 2010. Mentre il segmento dei salotti del gruppo, nel suo complesso, è salito da 27 milioni a 29 milioni. È andata bene anche alla Doimo Sofas, l'azienda specializzata nella produzione di divani in pelle, 15 milioni di euro di fatturato nel 2010. I primi tre mesi del 2011 hanno fatto registrare un aumento del fatturato del 30% sull'esercizio precedente. La genesi del Gruppo è un'alchimia di due elementi: il passaggio generazionale e lo sviluppo per linee esterne. Dal fondatore Giuseppe Doimo si è originata un'organizzazione che ha una guida a carattere collegiale. Il trasferimento del bastone di comando è avvenuto con un percorso in tandem tra la seconda generazione e i manager delle imprese acquisite progressivamente negli anni. Il passaggio generazionale è avvenuto per gradi. Cominciò Olieve, figlia di Giuseppe, nel 1984, in Linea Italia, azienda che tuttora gestisce insieme alla Doimo Salotti, una delle ammiraglie del Gruppo. Nel 1989 la seguirono gli altri due figli Laura e Ivonis. La prima assunse la responsabilità gestionale di Doimo Arredamenti, oggi Doimo Design, il secondo partì da Linea Italia con la sorella Olieve e successivamente passò alla gestione dei rapporti internazionali del Gruppo Doimo e di Doimo Idea, azienda che produce mobili e complementi.

Ettore Doimo nel frattempo coinvolse la figlia Enza nella gestione di un grande negozio di abbigliamento di famiglia. Alla scomparsa del padre, nel 1995, fecero il loro ingresso Eros, Edy ed Elis che entrarono nella gestione di Frezza Ufficio e di alcune sue controllate come Emmegie Casamania, insieme a Enza. In Doimo International nel 1998 iniziò la sua attività la quarta figlia di Giuseppe, Doris. Accanto ai figli, come stabiliscono le "dottrine non scritte" del capitalismo familiare entrano nelle aziende del Gruppo con incarichi manageriali anche i rispettivi coniugi. L'ascesa dimensionale avvenne, invece, con le acquisizioni, con le quali il network dei Doimo è oggi un feudo potentissimo nel settore del mobile, tra i primi dieci in Italia. La prima fu siglata nel 1971, la Zampa Salotti e poi a seguire negli anni Ottanta e Novanta. L'ultima nel 2009, con la nascita della Doimo MIS (Medical Interior Supply), sancisce un'ulteriore espansione del business, l'arredamento specialistico ospedaliero. (ROBERTA PAOLINI)

Scavolini (23.05.11): Anche gli amori di più vecchia data hanno bisogno di essere coltivati e alimentati. A mezzo secolo dalla sua nascita, Scavolini si dà da fare per consolidare quel suo ruolo di "più amata dagli italiani" che si è conquistata sul mercato intemo fin dal 1984 con una leadership tuttora ribadita, e che ha affidato nell'immaginario collettivo a due testimonial d'eccezione: Raffaella Carrà prima, Lorella Cuccarini poi. La piccola azienda artigianale di cucine aperta nel 1961 dai fratelli Valter ed Elvino Scavolini è diventata una delle principali realtà industriali italiane, con un fatturato che nel 2010 ha raggiunto i 225milioni di euro, 660 dipendenti, un insediamento di 237mila metri quadrati a Montellabate, e una presenza capillare sul territorio non solo nazionale, con oltre 1.300 punti-vendita in Italia e circa 350 all'estero. Il segreto del successo lo spiega il presidente Valter Scavolini: "E' semplice: affrontare ogni nuova sfida con lo stesso entusiasmo di quando, giovanissimi, mio fratello ed io abbiamo intrapreso questo percorso. Oggi al mio fianco ci sono i nostri figli, ma la passione è la stessa. Siamo convinti che il successo di un'azienda si debba misurare attraverso il rigore e il rispetto reciproco. Attenta strategia e ottimizzazione continua sono fondamentali. E' così che ho sempre lavorato in questi cinquant'anni, e non conosco altro metodo". (...) (FRANCESCO JORI)

Fincantieri (24.05.11): Un progetto industriale da emergenza piena, che prevede la chiusura di due cantieri più il ridimensionamento di un terzo stabilimento e 2.551 esuberanti, che non comprendono solo gli addetti dei tre siti in questione ma toccheranno tutte le aree, comprese le direzioni e gli uffici di progettazione. Il piano Fincantieri per il 2010-2014, presentato ieri dall'ad Giuseppe Bono ai sindacati, punta ad arginare la crisi che ha colpito il settore della navalmeccanica con un taglio netto su tre degli otto siti produttivi del gruppo. L'azienda, da parte sua, rassicura, chiarendo che «non è un piano prendere o lasciare ma la fotografia realistica di una situazione drammatica, di una crisi devastante attuale e in prospettiva: ora si apre una trattativa nell'auspicio di poter raggiungere il maggior consenso possibile». Ma i sindacati definiscono il ridimensionamento «inaccettabile» e annunciano un pacchetto di otto ore di scioperi da utilizzare entro il 6 giugno. Nel frattempo, il ministro dello Sviluppo economico, Paolo Romani, spiega che è «fondamentale che, fino a quando non saranno attuati concreti e condivisi progetti di riconversione industriale, i piani di chiusura degli stabilimenti non diventino operativi». Romani aggiunge che «nei prossimi giorni» convocherà le parti «per fare il punto sulla situazione e avviare un confronto che, ci auguriamo, porti ad una soluzione condivisa». Il piano illustrato da Bono, come si è accennato, prevede 2.551 esuberanti su 8.200 dipendenti, la chiusura dei cantieri di Castellammare di Stabia (Napoli) e Sestri Ponente (Genova), e il ridimensionamento di Riva Trigoso (Genova). Per quest'ultimo è previsto il mantenimento della parte meccanica e il trasferimento (insieme ad una parte dei dipendenti) delle costruzioni navali militari al Muggiano (La Spezia), che sarà allargato con aree dismesse dalla marina militare. La chiusura dei due stabilimenti (non viene considerato come esubero lo spostamento di lavoratori da Riva a Muggiano) riguarderà 1400 lavoratori. Mentre gli altri 1.151 esuberanti interesseranno gli altri siti del gruppo. Più nel particolare, il piano mira a concentrare sugli stabilimenti di Marghera e Monfalcone la produzione di punta di Fincantieri, cioè le navi da crociera. (...) (Raoul de Forcade)

Astaldi (24.05.11): Di chiacchiere sui movimenti azionari nella autostrada Brescia-Padova se ne fanno tantissime ma finora, a parte Intesa Sanpaolo, solo un soggetto ha agito concretamente: Astaldi. Ieri il consiglio comunale di Brescia aveva all'ordine del giorno il sì all'offerta vincolante per l'acquisto della quota del 3,85% da parte del costruttore romano. In serata non era ancora giunto il voto, ma la maggioranza a favore dell'operazione è certa, tutt'al più il via libera arriverà con la prossima seduta. Intanto il cda della società autostradale ha ufficializzato - sempre ieri, in occasione della visita del manager Anas Mauro Coletta - una decisione già emersa sottoforma di indiscrezione nei giorni scorsi: si va avanti con il tracciato originario della Valdastico Nord, quello stabilito negli anni 90 e che prevede l'intersezione della nuova opera con l'Autobrennero a Besenello nel Trentino; ciò dovrebbe consentire di rispettare i tempi per la consegna del progetto preliminare all'Anas entro giugno, primo step di una corsa contro il tempo che dovrebbe coronarsi con l'approvazione del progetto definitivo a metà del 2013, pena il decadimento della concessione autostradale. Ma torniamo allo shopping di Astaldi, già diventato nei mesi scorsi socio rilevante con l'acquisto del 4,75% ceduto dal Comune di Milano; con l'uscita dell'ente locale bresciano, il costruttore romano si appresta a salire nel gruppo autostradale all'8,6%, diventando il terzo socio dopo Intesa Sanpaolo e la Provincia di Vicenza. L'offerta economica per il 3,85% è di quasi 40 milioni, con una valutazione dell'intera società che supera il miliardo di euro. È vero che si tratta del primo passaggio, in attesa che si compia il complicato e lungo giro per l'esercizio del diritto di prelazione fra i soci. Ma siccome nelle operazioni di questo genere nessuno tra gli azionisti è intervenuto negli ultimi anni a esercitare questo diritto, è lecito pensare che Astaldi porti a casa l'acquisto verso la fine dell'anno. Evidentemente la quotata romana non si è fatta condizionare dalle continue fibrillazioni intorno alla Serenissima, e in particolare dalle incertezze sulla durata della sua concessione. Quanto al rinnovo della convenzione che regola quest'ultima, si è ancora in attesa della pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Ma la società già si muove con le banche per i finanziamenti come se fosse già in vigore: la minaccia di chiudere i cantieri della Valdastico Sud è rientrata. (Claudio Trabona)

Italcementi (25.05.11): Italgem, del gruppo Italcementi, ha ricevuto la certificazione ambientale Emas per la propria rete composta da 14 centrali idroelettriche.

Baldassini Tognozzi Pontello (26.05.11): Si tinge di giallo la crisi di Btp, mentre la Regione si mette in moto per salvare azienda e indotto, dopo l'infuocata assemblea di lavoratori e sindacati che si è tenuta martedì sera al centro St.Art di Calenzano. Al centro della polemica, i tre grandi cantieri pubblici su cui opera l'azienda (Variante di valico, Terza corsia A1, Quadrilatero : secondo Flavia Villani intervenuta all'assemblea, sono fermi. «Sono tutte affermazioni infondate e denigratorie», risponde il commissario giudiziale Bruno Inzitari, secondo cui i lavori stanno continuando, e Btp non sta rimandando indietro le commesse. Secondo Inzitari, allo stato attuale, non ci sono nemmeno problemi con le banche. (...) *(Rebecca Romoli, Leonardo Testai)*

Baldassini Tognozzi Pontello (27.05.11): Imbocca la strada del concordare con i creditori la Brp di Prato, capofila del gruppo di costruzioni e appalti pubblici Baldassini Tognozzi Pontello. È la soluzione prescelta dal commissario giudiziale Bruno Inzitari nominato a febbraio e dalle 30 banche esposte per oltre 1 miliardo, con gli affidamenti maggiori in capo a Mps, Unicredit, Unipol e Intesa Sanpaolo. Ma c'è un problema: il Tribunale di Prato ha imposto il termine del 15 giugno per il deposito dell'istanza e quindi sarà una corsa contro il tempo. Perciò è stato ampliato il parterre degli avvocati che collaborano con la procedura. Tra questi Giuseppe Leogrande (ex commissario Giacomelli e Tecnosistemi nonché consulente Parrnalat) dello studio Maffei Alberti, che sarà in campo assieme a Craca Pisapia Tarozzi (Brp), allo studio Marena Castorino (banche) e al fallimentarista Massimo Fabiani. La strada del concordato (va approvato da almeno il 51% dei creditori con due terzi di votanti) è stata preferita alla ristrutturazione ex articolo 182 bis perché fissa regole più certe, tombali. Evitando che in futuro i creditori in dissenso possano rivalersi sulle parti. Ossia la stessa Btp che dovrà cedere il ramo d'azienda lavori pubblici (1,2 miliardi di portafoglio, cantieri per Anas, Autostrade, Ferrovie) e il candidato acquirente Impresa spa di Raffaele Raiola che assumerà con l'operazione 270 milioni di debiti. Il piano di liquidazione del gruppo posseduto da Riccardo Fusi e Roberto Bartolomei procederà poi secondo le linee già tracciate assieme agli advisor Bain & co. e Vitale associati. Ossia, cessione del polo dei 33 alberghi Una hotel e del comparto real estate che include i palazzi a Roma affittati a Telecom e Fendi, asset valutati un anno fa da Praxi 1,1 miliardi. Resta da decidere il destino della holding BF, la capofila di Fusi e Bartolomei che a sua volta possiede Btp e il real estate. Potrebbe venire anch'essa attratta nel concordato oppure seguire il percorso studiato in precedenza con la conversione in capitale di 220-250 milioni di crediti nei confronti di sei banche. Le stesse che hanno appena erogato circa 30 milioni a Btp per garantire il pagamento dei fornitori e i lavori dei cantieri.

Fincantieri (27.05.11): Nessuna chiusura di cantieri navali se non a fronte di progetti condivisi dalle parti. Questo il concetto espresso ieri, a margine dell'assemblea di Confindustria, dal ministro dello Sviluppo economico, Paolo Romani, il quale è intervenuto sul piano industriale 2010-2014 messo a punto da Fincantieri, che prevede 2.551 esuberanti, la chiusura di due cantieri (Genova e Castellammare di Stabia) e il ridimensionamento di un terzo (RivaTrigoso). Sulla stessa linea il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi: «Il piano di Fincantieri deve essere negoziato e discusso»; nell'ottica di ridurlo, «accompagnando il risanamento della società con l'impegno alla tutela della produzione». Le posizioni dei ministri lasciano filtrare il disagio del Governo che, da quando il progetto è stato presentato ai sindacati, sta tentando in tutti i modi di disinnescare una bomba piovutagli addosso (ancorché annunciata) nel delicato momento dei ballottaggi elettorali. Uno dei cantieri da chiudere, peraltro, è quello di Castellammare, in provincia di Napoli, una delle città in cui lo scontro elettorale è più duro. Ma se il governo cerca una via di sbocco, il presidente di Federmeccanica, Pierluigi Ceccardi, risponde affermando che il piano presentato dall'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, è «duro ma necessario» e aggiunge che intervenendo «esterni» sulla vicenda «potrebbero essere dannosi». Insomma, una contrapposizione che vede schierati, da un lato, l'esecutivo, azionista di controllo di Fincantieri, attraverso Fintecna, e dall'altro l'azienda degli industriali, che sottolineano la necessità assoluta di riequilibrare i siti produttivi e le risorse del gruppo che, per mantenere la propria leadership mondiale nel settore delle costruzioni di navi da crociera, a fronte di un mercato delle commesse in calo, deve necessariamente ridimensionarsi e rendere più efficienti i propri asset. «C'è la necessità - dice Romani - di trovare delle ipotesi di riconversione e di ristrutturazione condivise. Sino a quel momento i cantieri non si chiudono». Romani, poi, risponde alla leader della Cgil, Susanna Camusso, che ha denunciato un ritardo del governo sulla cantieristica. «I tavoli ci sono sempre stati», afferma, e ora se ne apre uno «di ristrutturazione dell'azienda nel suo complesso». La verità è che il tavolo ministeriale sulla crisi dei cantieri navali, aperto nel 2009, si è riunito, da allora, solo una volta, nell'ottobre 2010, senza decidere alcunché di significativo per il comparto. E anche la mossa da parte di Cassa depositi e prestiti, di annunciare l'altro ieri, con gli operai in piazza, lo stanziamento di 830 milioni, che facilita l'acquisizione, da parte di Fincantieri, di una commessa per due navi Carnival, ancorché accolto in modo positivo dall'azienda, non consente, lasciano capire i vertici del gruppo, di cambiare la struttura del piano industriale. «Come ha detto Bono - sottolinea Ceccardi - il piano è duro ma necessario, a fronte della drammatica crisi che si registra sul mercato internazionale delle costruzioni navali». Ceccardi aggiunge poi che, in Europa, «i concorrenti hanno già ridotto di un terzo la forza lavoro (quasi 50 mila unità) e «la quota di mercato dei produttori europei è scesa dal 40% al 5% in pochi anni. Ora è necessario che la trattativa prosegua tra azienda e sindacati nelle sedi naturali di confronto, come sempre deve accadere per gestire situazioni complesse come quella che registriamo nella cantieristica navale. Interventi esterni sulla vicenda, spesso non documentati e demagogici, potrebbero risultare dannosi al raggiungimento di risultati concreti per l'azienda e i lavoratori». Intanto, è proseguita ieri, con scioperi e proteste, la mobilitazione dei lavoratori a Genova, Riva Trigoso e Castellammare. E si attendono gli esiti dell'incontro di oggi dei sindacati con Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Ue, e di quello con Romani il 3 giugno. «Il sindacato - afferma il segretario della Cisl, Raffaele Bonanni - non è disposto a sentirsi dire che si chiudono i siti, Non possiamo uscire da una produzione così importante che vede, da secoli, l'Italia produttore leader di navi». *(Raoul de Forcade)*

Impregilo (27.05.11): Impregilo, leader e mandataria di un raggruppamento di imprese formato da Astaldi, da Ansaldo STS, da Ansaldo Breda, dall'Azienda Trasporti Milanese e da Sirti, si è aggiudicata in via provvisoria la gara promossa dal Comune di Milano per l'individuazione del socio privato di una società mista cui sarà affidata la concessione per la progettazione, costruzione e successiva gestione della linea 4 della Metropolitana di Milano. La nuova linea, che sarà ad automatismo integrale (senza macchinista a bordo), si svilupperà per complessivi 15,2 chilometri lungo la tratta Linate - Lorenteggio. Il progetto prevede la progettazione definitiva ed esecutiva e la

realizzazione di due gallerie a binario singolo, una per senso di marcia, con 21 stazioni e un deposito/officina. Il valore complessivo dell'investimento, comprensivo principalmente delle opere civili, della fornitura dei servizi tecnologici e della meccanica, è pari a circa 1,7 miliardi di euro, finanziati per circa 2/3 con contributi pubblici dello Stato e del Comune. Impregilo ed Astaldi saranno responsabili, con quote paritetiche, della realizzazione delle opere civili del progetto che ammontano complessivamente a circa 870 milioni di euro. La concessione avrà una durata complessiva di 30 anni di cui 6,5 anni per la progettazione e costruzione e i restanti 23,5 anni per la fase di gestione. L'iniziativa prevede ricavi complessivi da gestione per circa 2,7 miliardi di euro, calcolati sulla base di un traffico minimo garantito da parte del Comune di Milano di 86 milioni di passeggeri/anno. La partecipazione di Impregilo e Astaldi nell'iniziativa in concessione è pari al 9,6%. Il Gruppo Impregilo, attivo in trenta paesi nel mondo, vanta un consolidato know-how nella realizzazione di linee metropolitane nelle principali città in Italia e nel mondo. Nel nostro paese il Gruppo ha realizzato le tre linee esistenti della metropolitana di Milano, le metro delle città di Roma, Napoli e Genova. All'estero le metropolitane di New York, Montreal, Parigi, Miami, Caracas, Lille, Singapore, Atene, Salonicco, Porto, San Pietroburgo.

nautica (30.05.11): Qualcosa si muove, per la nautica italiana. I primi segnali di ripresa si intravedono nel mercato dei megayacht, dai 24 ai 30 metri, e in quello delle piccole imbarcazioni (8-10 metri). Non ancora, invece, nel mercato delle unità di medie dimensioni. Ma restano segnali, seppur incoraggianti, ancora troppo flebili per rimarginare le ferite lasciate in dote dalla crisi economica mondiale. Il colpo è stato duro: solo nell'ultimo biennio, i produttori degli yacht di lusso hanno dissipato un patrimonio di 3,3 miliardi di euro, a causa di un calo delle commesse del 22% nel 2009 e del 16% nel 2010, passando da 9,7 a 6,4 miliardi di euro. In sostanza, il segmento lusso ha subito una vera e propria perdita strutturale che preoccupa non poco, se si considera che il fatturato complessivo del settore stimato per le vendite di imbarcazioni a fine 2009 risulta in calo del 31,3%. E un ulteriore decremento del 15-20% è previsto per il 2010. Un vero e proprio tracollo di circa il 50% del giro di affari in due anni, che si traduce in un consistente ammanco per lo Stato visto che l'industria di settore contribuisce al Pil nazionale per 3,65 miliardi. Ciò nonostante, la nautica italiana è riuscita a mantenere la leadership mondiale. E questo rappresenta sicuramente un punto di forza, rispetto ai concorrenti, per raggiungere prima possibile i livelli del 2008: quando il portafoglio ordini aveva raggiunto la vetta, dopo essere cresciuto progressivamente per oltre un decennio. Ora, come si sta muovendo l'industria di settore? Gli obiettivi sono ben chiari ma lo sono meno gli strumenti per realizzarli. E' probabilmente questo il motivo che ha spinto Ucina, la Confindustria del mare, ad affidarsi alla società di consulenza Bain & Company per realizzare un dossier su come altre eccellenze del Made in Italy, molto affini alla nautica, siano riuscite a superare la crisi. Dossier che è stato presentato sabato scorso nella sessione pomeridiana della convention "Nautica: un'epoca di sfide", organizzata da Ucina dal 27 al 29 maggio a Viareggio. Il dossier ricorda che auto, moda, arredo-design e gioielleria sono i quattro settori usciti più rapidamente dal tunnel. Mentre altri come orologi di lusso, moto sportive, business jet, caravane nautica di lusso faticano a riprendersi anche se iniziano a vedere qualche spiraglio di luce. Perché? «Il problema principale dell'industria nautica - risponde Claudia D'Arpizio, autrice dello studio e partner di Bain & Company - è che non è riuscita ancora ad affermarsi nei mercati emergenti: Brasile, Russia, India e Cina (Bric). Non solo: esclusa la Russia, dove il mercato è già parzialmente sviluppato, negli altri paesi è potenzialmente inespresso. La ripresa di alcuni settori del lusso passa proprio da qui: dal mercato internazionale, in particolare quello emergente. Quindi è proprio da qui che la nautica deve ripartire per riprendere a far crescere i suoi numeri, soprattutto ora che nuovi paesi stanno mostrando il loro interesse per il mare, inclusa la Cina che nel 2020 - riporta il dossier - diventerà la prima economia mondiale, mentre l'India sarà terza, la Russia quinta e il Brasile settima (tutte in crescita). «Quello cinese, in particolare puntualizza D'Arpizio - è un mercato con grandi potenzialità, capace di dare spinta propulsiva al settore, ma che richiede di essere affrontato con professionalità e coraggio. Lo stesso vale per gli altri paesi emergenti. Le nostre aziende debbono saper cogliere la sfida e soprattutto debbono saperla vincere». In che modo? «Innanzitutto, cercando di dare una struttura manageriale alle imprese risponde l'autrice del dossier. Poi è necessario continuare ad investire in formazione e nello sviluppo dei nuovi talenti. Infine va creata una rete commerciale "su misura" per i Paesi nei quali si intende investire, dialogando con i propri clienti e sviluppando delle comunità attorno ai propri prodotti che devono essere innovati ed estesi al fine di rispondere alle esigenze specifiche». In verità, alcune aziende tricolore - Azimut e Ferretti su tutte - sono già tra i marchi più gettonati nel Dragone, come testimonia la classifica stilata dalla rivista cinese China Boating, che colloca nel 2010 l'Italia tra i paesi leader nel segmento lusso con 15 yacht venduti su 30. «Ma il settore della nautica in Cina - osserva D'Arpizio - è ancora in una fase iniziale di sviluppo, di cui non si conosce ancora bene la reale potenzialità». Stiamo parlando di un'area con 15 mila chilometri di costa, comparabile con gli Usa, migliaia di laghi e fiumi navigabili. Un'area dove stanno nascendo decine di marine e dove sono in rampa di lancio tanti altri progetti di sviluppo delle coste, che denotano un crescente interesse nella barca intesa come life style. «Questa rivoluzione - sottolinea il manager - è veloce, così come sono veloci i nuovi strumenti di comunicazione attraverso i quali arrivano queste notizie. Lo testimonia la nostra indagine: per raggiungere 50 milioni di utenti, la radio ci ha impiegato 38 anni, la televisione 13, Internet 4 e Facebook 2». Quindi, i margini di tempo per imporsi su questi mercati - in primis, Cina e Brasile - sono ridotti. «Per farlo, però - spiega D'Arpizio - bisogna prima conoscere le esigenze del consumatore, capire la sua psicologia di acquisto e poi agire. Ma bisogna farlo in modo rapido, come dimostrano le esperienze di alcune aziende di abbigliamento che si sono imposte in Cina: sono 3 o 4 brand al massimo, che ora detengono il 50% del mercato. La leadership di queste aziende è difficilmente attaccabile, perché il consumatore cinese è restio a cambiare marca". (...) Comunque, dietro queste operazioni esiste sempre una struttura aziendale di respiro internazionale, quello che in realtà ancora manca in buona parte all'industria nautica, se si esclude il cluster dei player di maggiori dimensioni - Azimut, Ferretti, Princess o Rodriguez - che hanno resistito meglio alla crisi. (VITO DE CEGLIA)

arredamento (30.05.11): Da qui sono passati i più importanti nomi del design italiano. Talvolta già noti, talvolta diventati importanti proprio grazie a quel passaggio. E' il premio mondiale di design Compasso d'oro, nato nel '54 su iniziativa della Rinascente, ma già dagli anni '58 gestito dall'Adi (Associazione per il Disegno Industriale). E adesso a Roma, dal 31 maggio al 25 settembre, la collezione storica del Compasso d'oro, per la prima volta, è esposta interamente al pubblico. La mostra, "Unicità d'Italia. Made in Italy e identità nazionale. 1961/2011" (ideata da Fondazione Valore Italia e curata da Enrico Morteo) sarà in realtà spalmata in due diverse sedi della capitale: il Palazzo

delle Esposizioni e il museo Macro Testaccio. «Con questa collezione si riesce a raccontare l'evoluzione del gusto e dei costumi - spiega la presidente del dell'Adi, Luisa Bocchietto l'innovazione tecnologica, la scoperta collettiva del tempo libero, la complessità dei rapporti economici e la crescita dell'industria. Insomma, possiamo descrivere il cambiamento del nostro paese». Al Palazzo delle Esposizioni attraverso sei percorsi tematici (il progetto *del* lavoro; dalla ricerca al quotidiano; nuovi italiani nuove cose; tempo libero; il rigore del poco; la liberazione dei linguaggi), si racconta l'evoluzione del saper fare italiano negli ultimi cinquanta anni. Un modo per dimostrare come la qualità del progetto e del prodotto, abbia modificato stili di vita e comportamenti sociali e di consumo. Trecento oggetti che sembrano, tutti insieme, riuscire a rafforzare l'identità nazionale. Ma anche testimonianze video, documentari d'archivio e immagini di cronaca, spot pubblicitari e frammenti di film che raccontano momenti e avvenimenti dal boom economico al XXI secolo. Non solo. Sono immaginate 12 "microstorie", due per ciascun tema, scandite in 6 tappe. In totale 72 episodi costruiti intorno ad alcuni degli oggetti premiati. «Ciò che l'insieme della collezione trasmette - dichiara Enrico Morteo che è il curatore della mostra - è una visione del design complessa e articolata. Un design intimamente connesso alle modificazioni sociali e culturali e non solo legato all'aspetto estetico delle cose o degli oggetti». Al Macro-Testaccio La Pelanda, invece, si guarda alla contemporaneità, ma soprattutto si apre il dibattito sul futuro. Tra i padiglioni espositivi ci si chiede quali siano le sfide che il made in Italy, oggi e domani, deve affrontare per poter mantenere la propria unicità. Non solo: quale tragitto deve seguire il sistema produttivo nazionale per rimanere competitivo nell' economia globalizzata? In questa sede sono esposti circa quattro quattrocento nuovi prodotti, selezionati nell'ultimo triennio dall'Osservatorio permanente del design dell'Adi, e in concorso per il XXII Premio Compasso d'Oro Adi. Premio che verrà assegnato, in luglio, proprio all'interno della mostra. «Presentiamo al pubblico il tesoro del "saper fare" italiano che oggi ha necessità di essere rinvigorito per poter rimanere competitivo nel contesto mondiale *gobal*- spiega Enzo Eusebi, direttore artistico della mostra- questo perché siamo convinti che la nostra unicità nella cultura del progetto può ancora aprirci nuovi orizzonti». A difesa del made in Italy, poi, ci sono anche le cifre. Le esportazioni italiane ammontano a circa 350 miliardi di euro, il 25% del nostro prodotto lordo. E anche la ripresa dell'economia sembra essere trainata dalle stesse esportazioni che, nel 2010, sono aumentate di più del 15%. Dell'export fanno parte soprattutto le 4 A del made in Italy tra cui, naturalmente, è incluso l'arredamento. (IRENE MARIA SCALISE)

Trevi (30.05.11): Se c'è Ground Zero da rifondare o la Torre di Pisa da consolidare, chiamano loro. Le trivelle del gruppo Trevi s'incontrano dove bisogna scavare, per realizzare un tunnel o le fondamenta di una diga, ma soprattutto sui terreni più difficili, dalla Louisiana del post-Katrina alla nuova biblioteca di Alessandria, per non parlare delle piattaforme petrolifere in mezzo all'oceano. «Siamo riusciti a far conoscere a tutti cosa può ottenere l'inventiva italiana quando usa strumenti innovativi: siamo diventati gli specialisti a cui il mondo si rivolge per risolvere le situazioni più delicate», spiega con orgoglio Davide Trevisani, 74 anni, presidente del gruppo che ha fondato oltre cinquant'anni fa. L'impresa di Cesena, nata da un piccolo investimento nei pali di fondazione durante il boom edilizio degli anni Cinquanta, oggi è quotata in Borsa, ha un giro d'affari da un miliardo di euro e 5.800 dipendenti sparsi su 36 Paesi, è fornitrice ufficiale del genio militare americano e viene chiamata anche in Giappone per gli scavi più complicati. Il segreto di questa crescita, malgrado la leggera flessione degli ultimi due anni, sta nella doppia valenza della sua attività imprenditoriale, che Trevisani ha perseguito insieme ai fratelli Gianluigi e Cesare. Da un lato, il gruppo si è specializzato nelle perforazioni e trivellazioni. Dall'altro, con la nascita di Soilmec nel '69, si è allargato alla progettazione e produzione dei macchinari utilizzati per questo tipo di opere: un'intuizione che sancisce la nascita di un leader mondiale nel campo delle attrezzature per fondazioni e il presidio di un importante settore di mercato. «Abbiamo cominciato a produrre anche i macchinari quando ci siamo resi conto che per fare bene il nostro lavoro non c'erano le macchine giuste», precisa Trevisani. Da questa constatazione, il gruppo diventa fornitore di se stesso, ma anche dei suoi competitor. Così Trevi è diventata presenza costante in tutti i cantieri più importanti al mondo come impresa appaltante oppure con i suoi macchinari. Sono gli anni dell'internazionalizzazione, sviluppata soprattutto grazie all'impegno del fratello più giovane, Gianluigi Cesare, e poi del figlio maggiore di Davide, Stefano Trevisani, 48 anni, oggi amministratore delegato di Trevi e di Trevi Finanziaria. Il figlio minore, Simone, è più impegnato sul fronte manifatturiero, come amministratore delegato delle due società metalmeccaniche, Soilmec e Drillmec. «Siamo un'impresa familiare, ma non chiusa: chi se lo merita cresce in azienda, che sia interno o esterno alla famiglia, infatti molte società del gruppo sono guidate da manager esterni», commenta Trevisani. Con la stessa filosofia duale, alla fine degli anni Novanta Trevi entra anche nel mondo degli idrocarburi. Petreven è il suo braccio nei servizi di perforazione. Con la nascita di Drillmec, azienda specializzata nella realizzazione di impianti meccanici e idraulici per perforazioni petrolifere e geotermiche, il gruppo rafforza la sua divisione metalmeccanica con un nuovo stabilimento a Piacenza e in breve tempo si fa strada nel mercato delle perforazioni per idrocarburi, campo esclusivo delle grandi major americane. Oggi le compagnie che vogliono attrezzature completamente automatizzate per le loro piattaforme si rivolgono a Trevi. Da qui, il salto all'eolico offshore è breve. Trevi Energy è una delle poche imprese italiane che sta tentando di espandersi in questo mercato, caratterizzato da tassi di crescita esponenziali. (ELENA COMELLI)

Astaldi (30.05.11): Astaldi di Roma, uno dei primi gruppi nazionali delle infrastrutture e grandi opere pubbliche, accelera sul fronte delle concessioni, visto come l'unico modo per risolvere l'ormai annosa carenza di fondi che governi ed enti territoriali sono disponibili a stanziare. Pochi giorni dopo aver concluso l'acquisto del 4,75% dell'autostrada Serenissima (il tratto Brescia-Verona-Padova dell'A4), ora il gruppo ha formalizzato la sua offerta per un ulteriore 3.85% della stessa società concessionaria. A vendere nel primo caso è stato il Comune di Milano per 50 milioni, un'offerta che ha spiazzato i concorrenti del fondo F21 di Vito Gamberale che avevano messo sul piatto non più di 38-40 milioni, e ha portato la capitalizzazione complessiva della Serenissima vicina al miliardo. Ora destinatario della nuova proposta, che vale a sua volta 39 milioni di euro, è il Comune di Brescia: «Aspetteremo i consueti sei mesi perché si esaurisca il diritto di prelazione degli altri azionisti, e contiamo di concludere l'affare entro l'anno», spiega Stefano Cerri, amministratore delegato della Astaldi. A quel punto il gruppo con oltre l'8% sarà il terzo azionista della concessionaria dopo il gruppo Banca Intesa e il raggruppamento Comune-Provincia-Camera di Commercio di Vicenza. (...) (EUGENIO OCCORSIO)

grandi imprese (31.05.11): Se si guarda ai posti di lavoro, dalle grandi aziende non arrivano segnali di ripresa

economica: dice l'Istat che a marzo l'occupazione in questo settore produttivo è scesa dello 0,7% (al lordo della cassa integrazione) rispetto a un anno prima, mentre è rimasta ferma (dato destagionalizzato) a confronto con febbraio. Invece al netto della Cassa il calo è stato dello 0,2% su base annuale e i numeri sono rimasti fermi nel confronto mensile. Altro dato che segnala un cedimento, anziché un recupero: rispetto a marzo 2010, e al netto degli effetti di calendario e della cassa integrazione, si registra una diminuzione del numero di ore lavorate per dipendente dell'1,2%. Non è quello che ci si aspetterebbe in una ripresa economica convinta. Invece un segnale positivo è che a marzo l'incidenza delle ore di cassa integrazione utilizzate è stata di 28,7 ore ogni mille ore lavorate, con una diminuzione rispetto a marzo 2010 di 6,5 ore ogni mille. Le retribuzioni orarie crescono. Quella lorda per ora lavorata (al netto della stagionalità) è aumentata, a marzo, dello 0,8% rispetto al mese precedente e del 4,7% sul marzo del 2010. Considerando il costo del lavoro (cioè non quanto arriva in tasca ai lavoratori ma quanto sborsano le imprese, e ovviamente la differenza se ne va in tasse e contributi), a marzo questo costo è aumentato, per ora lavorata, dell'1,2% su febbraio e del 4,6% su base annua. C'è anche un netto calo degli scioperi. Le ore di lavoro perse per questa causa nelle grandi imprese a marzo sono state 0,8 ogni mille ore lavorate, con un calo di 2 ore rispetto allo stesso mese del 2010. Il segretario confederale della Cgil, Fulvio Fammoni, commenta i dati sull'occupazione osservando che «con l'attuale trend produttivo e di sviluppo non si recuperano i posti di lavoro persi dall'inizio della crisi». Fammoni legge nei dati dell'Istat «la conferma di uno sviluppo bloccato, di un impoverimento dei lavoratori e delle loro famiglie e le conseguenti ripercussioni sui consumi e sulla produzione. E i dati che nelle grandi imprese sono attenuati dalle esportazioni sono più gravi nelle piccole». (LUIGI GRASSIA)

Andil (01.06.11): Catervo Cangiotti, dopo un mandato durato oltre 7 anni, ha passato il testimone di presidente dell'Andil (Associazione nazionale degli industriali dei laterizi) a collega Luigi Di Carlantonio, architetto, produttore abruzzese, già membro del consiglio direttivo. Saranno coinvolti nell'operatività dell'Associazione: Vincenzo Briziarrelli, con delega ai Rapporti Sindacali, Mario Cunial all'Ambiente&Energia, Roberto Danesi ai Processi produttivi, Fabrizio Fantini alla Distribuzione&Mercato, Michele Marconi alla Comunicazione e aggregazioni, Daniele Castellari alla Ricerca&Normativa", Fernando Cuogo alla Amministrazione&Finanza. L'assemblea, che si è tenuta nella capitale il 19 e 20 maggio scorso, ha confermato la perdurante situazione di crisi.

Toto (01.06.11): Toto Costruzioni chiude con Benetton l'accordo definitivo per l'acquisto di Strada dei Parchi e si prepara a effettuare investimenti per 570,5 milioni. La società che fa capo all'ex patron di Air One, oggi azionista di Alitalia, ha sborsato circa 89 milioni per rilevare il 60% della società titolare della concessione autostradale A24 Roma-L'Aquila-Teramo e A25 Torano-Pescara, di cui già detiene il 40 per cento. In particolare, Autostrade per l'Italia ha girato a favore di Toto Costruzioni Generali una partecipazione pari al 58% del capitale sociale di Strada dei Parchi, a fronte di un corrispettivo pari a circa 86 milioni. Il costruttore abruzzese ha altresì ottenuto dalla controllata del gruppo Atlantia un'opzione di acquisto per l'ulteriore partecipazione rappresentativa del restante 2% del capitale sociale di Strada dei Parchi, il cui esercizio è subordinato alla conclusione di determinati lavori previsti in base alla convenzione unica. Tra questi, la sottoscrizione da parte di Strada dei Parchi di un project financing, il primo del genere in Italia nel settore autostradale, dell'importo 570,5 milioni per la copertura degli investimenti che la concessionaria sarà chiamata a realizzare in esecuzione della nuova convenzione unica con Anas. Fra gli investimenti più importanti, vi è la costruzione dell'asse di penetrazione urbana della A24 nella città di Roma, i cui lavori sono iniziati il 24 maggio scorso. Nell'arco di piano 2011/2030, l'ammontare dei lavori di manutenzione ordinaria è di 556 milioni, mentre quello dei lavori di straordinaria manutenzione è di circa 152 milioni.

Fincantieri (01.06.11): Rimangono ancora due anni di ossigeno a Fincantieri prima che il gruppo statale esaurisca le commesse in essere e quelle che, forse, arriveranno quest'anno. Il portafoglio ordini, che nel bilancio 2010 risultava essere pari a 8,8 miliardi, è destinato a ridursi quest'anno visto che diverse navi sono in consegna. Un po' di ossigeno arriverebbe dalle commesse di Carnival, che ha ottenuto il finanziamento da 830 milioni dalla Cdp. In ballo ci sono due navi (una per Carnival e una per la sua controllata Costa Crociere) che valgono 500 milioni ciascuna e che saranno costruite a Monfalcone e Marghera, ma all'orizzonte di nuovo non c'è altro. Di traghetti nemmeno l'ombra. Le nuove commesse salvano a sorpresa Castellammare di Stabia, attualmente scarico di lavoro, che a partire da settembre costruirà due pattugliatori per la guardia costiera con consegna dopo due anni. Le commesse già firmate finiscono qui. Lo stato degli ordini smentisce, di fatto, il piano industriale presentato dall'azienda la scorsa settimana che prevedeva la chiusura dell'impianto campano, del sito ligure di Sestri Ponente e quasi 2.500 esuberanti. Ma le commesse sono poca cosa di fronte alle esigenze di bilancio di Fincantieri, che ha chiuso il 2010 con una perdita di 124 milioni, ma che ha potuto contare su 2,875 miliardi di ricavi. Sul risultato d'esercizio è l'analisi di Fincantieri - hanno pesato la riduzione del carico di lavoro, la pressione sui prezzi dei nuovi ordinativi legata al contesto competitivo che si è notevolmente aggravato. Oggi Cina e Corea hanno il 72% delle quote di mercato. Che fare per rimanere a galla? Oltre al piano, che comunque deve ancora essere approvato in via definitiva, l'ad Giuseppe Bono, che scade nella prossima primavera, ha altre strade da percorrere. Per Castellammare ci sarebbero i fondi regionali europei per la Campania che ammontano a diverse centinaia di milioni di euro utilizzabili subito, ma sono bloccati da Bruxelles fino a quando non sarà stato risolto il problema dei rifiuti. Dalla Bei potrebbero arrivare finanziamenti di navi meno inquinanti e per la rottamazione delle cosiddette «carrette del mare». Gli Stati potrebbero concedere aiuti a finalità ambientali. Il ministero dell'Ambiente potrebbe stipulare contratti di servizio con società private per la bonifica dei mari. E in ballo c'è sempre la quotazione in Borsa, prevista anche dalla Dfp di quest'anno. «Ma senza una strategia Fincantieri non andrà da nessuna parte dice a F&M Fabrizio Vettosi, del fondo di private equity Venice *Shipping and Logistics* - . Il gruppo sconta una mancanza di strategia che ha caratterizzato gli ultimi dieci anni. La cantieristica italiana ha un gap nei costi e nella capacità produttiva rispetto a cinesi e coreani. Quello che avrebbe dovuto fare Fincantieri è stringere partnership con i cinesi, mentre si è arroccata su posizioni domestiche». Gli esempi europei non sembrano percorribili. In Francia, i cantieri sono controllati dai coreani di Stx che hanno chiuso il sito di Lorient e tenuto in vita soltanto quello di Saint Nazaire. (FAUSTA CHIESA)

RDB (02.06.11): Rdb, è sciopero nazionale. Il coordinamento unitario dei delegati del gruppo ha proclamato lo sciopero, indetto unitariamente da Fillea, Feneal e Filca: i lavoratori incroceranno le braccia per otto ore, il 9 giugno, e, a partire dalle 11,30, prenderà forma un presidio di protesta, allestito davanti alla direzione centrale della Rdb piacentina, in via dell'Edilizia a Pontenure, sede dello storico gruppo nato nel 1908. L'invito delle organizzazioni sindacali è quello a fare squadra con le istituzioni. Due le reazioni: il consigliere regionale della Lega Nord, Stefano Cavalli, ha presentato una risoluzione in cui chiede alla Regione di verificare la situazione finanziaria dell'azienda piacentina. La Provincia si dice «presente all'appello». «Condivido le preoccupazioni dei lavoratori - commenta l'assessore provinciale al lavoro, Andrea Paparo - La storia di questa azienda ha un'importanza tale che richiede un impegno costante a livello locale. Da giorni sono in corso incontri con le organizzazioni sindacali, convocheremo a brevissimo un incontro in ambito provinciale per analizzare la questione». La tensione sale. «Ormai il gruppo è ridotto a 1.100 lavoratori in tutta Italia, duecento dei quali si trovano a Piacenza - sottolinea Paolo Mario Carrera della Cisl Siamo preoccupatissimi, l'azienda ha accettato di riceverci solo il 24 giugno, dopo due mesi di richieste di incontri; le informazioni che abbiamo ci dicono che l'Rdb è fortemente indebitata, che non ha quasi più liquidità». È anche Marco Carini, della Fillea Cgil piacentina, a chiedere che ora «Piacenza, le sue istituzioni, la società civile e il mondo politico facciano fronte comune per salvaguardare le centinaia di lavoratori del Gruppo Rdb impiegati sul nostro territorio. Chiediamo la salvaguardia dell'occupazione e chiarezza sul futuro del gruppo - prosegue - per questo invitiamo tutti a tenere alta l'attenzione». Il Cda dell'azienda, lo scorso 13 maggio, aveva definito le linee guida per il riequilibrio finanziario della società, dichiarando l'intento di razionalizzare gli stabilimenti per ridurre i costi operativi. A questo proposito, il coordinamento delle Rsu dice di essere «determinato nel mettere in atto forme di pressione e di civile e democratica protesta contro una direzione aziendale che si sta dimostrando indifferente alle richieste di trasparenza e sta violando il diritto di informazione dei lavoratori». «e azienda è storica conclude Cavalli - dà lavoro a circa 270 dipendenti, senza contare l'indotto. Il comportamento della dirigenza che per settimane ha rinviato l'incontro con i delegati sindacali e le lamentele ufficiose provenienti da alcuni fornitori che da mesi aspettano di essere pagati danno l'impressione che l'azienda abbia problemi finanziari». (Elisa Malacalza)

Impregilo (03.06.11): Dovrebbe essere solo questione di giorni lo scioglimento del primo nodo della matassa Igli. Infatti dovrebbe essere presentata entro breve la proposta di Atlantia e Argo Finanziaria per rilevare da Fonsai il 33% della finanziaria che controlla Impregilo. I due soci stanno aspettando solo l'insediamento del nuovo direttore generale della compagnia assicurativa, Piergiorgio Peluso. Il manager, prima a capo del corporate Italia di Unicredit, dovrebbe assumere il nuovo incarico in Fondiaria a breve, verosimilmente entro la prossima settimana. E a quel punto Benetton (Atlantia) e Gavio (Argo Finanziaria) sottoporrebbero la loro offerta. «Sarà lui a decidere il destino delle partecipazioni non core del gruppo. Non avrebbe avuto senso presentare la proposta prima del suo insediamento», dice una fonte vicina al dossier. Insomma i ritardi nell'applicazione del piano per il riassetto di Igli non sarebbero dovuti a stalli o ripensamenti ma solo a valutazioni di opportunità. Anche perché, come rivelato da *MF-Milano Finanza*, gli altri due soci della finanziaria che detiene il 29% di Impregilo hanno già messo a punto i dettagli dell'offerta da presentare a Ligresti. Offerta pensata apposta per evitare il primo grande ostacolo a un'eventuale cessione, ovvero il fatto che la vendita dei titoli possa comportare una minusvalenza per Fonsai. Per questo si è pensato di proporre un pagamento in parte in contanti e in parte in titoli Atlantia e Sias, valorizzando il pacchetto tra gli 80 e i 100 milioni di euro (al netto del debito). Difficile dire quale potrebbe essere la risposta di Peluso. All'epoca delle prime voci su una possibile uscita di Fondiaria da Impregilo, il gruppo si è subito affrettato a smentire, ma è molto probabile che con la ristrutturazione in atto la compagnia metta mano alle partecipazioni non strategiche, del cui destino dovrebbe occuparsi appunto Peluso. E se quotazioni in euro è certo che il manager cercherà di portare a casa il massimo da un'eventuale vendita della quota in Igli. È anche vero che Benetton e Gavio possono mettere sul tavolo la scadenza di alcuni prestiti, che matureranno in settembre e che potrebbero richiedere un aumento di capitale. A quel punto rimanere in Igli significherebbe non solo non fare cassa, ma anche dover mettere mano al portafogli. (LUISA LEONE)