# Economia

# Crac Alpi Eagles, 1.600 creditori

*Il curatore fallimentare: compagnia salvabile solo con la vendita*

VENEZIA — I ventuno faldoni occupano praticamente ogni spazio delle cancellerie della sezione fallimentare del Tribunale di Venezia a Rialto. I conti precisi devono ancora terminare e quindi non c'è ancora una somma complessiva, ma sono circa 1.600 i creditori che hanno presentato la domanda di insinuazione al passivo di Alpi Eagles, la compagnia aerea di Sant'Angelo di Piove di Sacco fondata da Paolo Sinigaglia, commissariata per far fronte ad una situazione economica insostenibile.

Un numero incredibile di domande, che ha costretto il commissario giudiziale Gianluca Vidal a chiedere lo spostamento della prima udienza al giudice veneziano Luca Marini: invece che il prossimo 1 luglio, si terrà il 22 settembre.

Ogni giorno tra il Tribunale e lo studio Vidal è un viavai continuo di carte: toccherà al commercialista mestrino fare i conti complessivi, valutare le domande una per una e decidere quali sono o meno accettabili. Uno dei gruppi più numerosi è sicuramente quello dei dipendenti: solo con l'avvocato Leonello Azzarini, che rappresenta gli iscritti alla Cgil, si sono presentati in 101, con una richiesta complessiva di 577 mila euro. Ad aprire la procedura fallimentare erano state le istanze presentate da Save (4,5 milioni di euro) e Gesac (1,3), rispettivamente i gestori degli aeroporti di Venezia e Napoli, Alitalia (300 mila), «Il Sole 24 Ore» (100 mila). Il passivo sfiorava i 70 milioni di euro, con un buco di 35 milioni nel solo 2007.

Vidal, che prosegue gli incontri con coloro che manifestano interesse per la compagnia, un mese fa ha depositato la sua relazione, nella quale ha spiegato che l'unica soluzione per salvare Alpi Eagles è la cessione, non la ristrutturazione dal proprio interno. «Gli aerei ci sono, perché ne abbiamo ancora qualcuno in possesso della procedura» continua Vidal, smentendo le voci secondo cui tutti i mezzi erano in leasing e sarebbero stati recuperati dalle società proprietarie.

**L'insolvenza**
Il passivo sfiora i 70 milioni di euro, solo un gruppo di dipendenti avanza 577 mila euro

La sua relazione, approvata dal tribunale di Venezia ora è sul tavolo degli uffici del nuovo ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola che, a giorni, dovrà decidere se dare anche il suo via libera e nominare Vidal amministratore straordinario. Qualche interessamento c'è, ma per ora non c'è nulla di ufficiale: quello che si sa è che sarebbero comunque operatori del settore aereo e non soggetti finanziari.

**Alberto Zorzi**

**Futuro incerto** Il patron Paolo Sinigaglia ai tempi d'oro della compagnia

**Gruppo Actv**

## Vela: fatturato a 11,5 milioni di euro

PADOVA — L'assemblea di Vela Spa, l'azienda commerciale del gruppo Actv, ha approvato il consuntivo 2007: fatturato di 11,5 milioni di euro e utili per 33 mila, con ricavi a un +42% sul 2006, grazie anche all'acquisizione di Venice Card Spa. Nel primo semestre 2008 l'azienda si concentrerà sullo sviluppo del prodotto Venice Card e del nuovo sistema di bigliettazione *contactless* «imob.venezia». Un passo significativo organizzativo interno è stata l'introduzione di criteri di incentivazione per i dipendenti che risulteranno, dal 2008, legati a risultati come performance sulle vendite, idee innovative, raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Imprese **che impresa**

di **Giovanni Costa**

# Fannulloni all'Arsenale quando arrivò il posto fisso

*La visita del Capo dello Stato all'Arsenale di Venezia è stata un omaggio alla Marina militare italiana. Nei discorsi celebrativi nessuno, mi pare, si è soffermato sulla circostanza che l'Arsenale ha sperimentato, dal XII secolo, una forma di organizzazione sociale e produttiva che potrebbe ancor oggi fornire idee per la modernità di talune soluzioni.*

*I cantieri dell'Arsenale adottarono una delle prime forme di produzione sequenziale, anticipando la catena di montaggio taylorista e fordista. A differenza delle applicazioni automobilistiche del primo Novecento, riuscirono a ottenere prodigiosi aumenti della produttività del lavoro, valorizzando i mestieri tradizionali e le forme di tutela e di regolazione rappresentate dalle corporazioni. L'aumento della produttività nella costruzione delle navi aveva un risvolto economico e conferiva ai veneziani un vantaggio strategico: nessuno poteva incrementare la potenza della propria flotta con tale rapidità.*

*L'Arsenale fu un misto di gerarchia e mercato: la gerarchia perché, a mano a mano che ci si avvicinava al rilascio dell'imbarcazione, aumentava il potere di controllo e la responsabilità di chi doveva garantire la qualità del prodotto; il mercato perché, a monte, i fornitori di componenti lavoravano con autonomia secondo le regole del proprio mestiere. Fu questo mix che conferì a quel sistema di produzione una flessibilità in grado di garantire, in caso di necessità, un aumento della produzione e una diminuzione dei tempi di attraversamento.*

*All'Arsenale furono utilizzate forme di appalti interni per sollecitare una maggiore iniziativa dei lavoratori. Furono adottate soluzioni organizzative tipiche dei moderni modi di produzione quali la modularità delle parti componenti — per esempio gli alberi — così da poter utilizzare lo stesso modulo per vari tipi d'imbarcazione. Alcuni principi della lean production (produzione snella) lanciati dal modello di produzione noto come toyotismo — ora rilanciati da Confindustria Vicenza con un Lean enterprise club — erano già praticati all'Arsenale.*

*La decadenza della Serenissima e dell'Arsenale seguono la stessa parabola. All'Arsenale con l'introduzione del posto fisso, l'organizzazione si burocratizza. Produttività e qualità calano. Sul finire del XVII secolo, ci ricorda Robert C. Davis nel suo bel libro «Costruttori di navi a Venezia» (Neri Pozza editore, Vicenza), si introducono metodi per individuare gli scansafatiche. È l'inizio della fine.*

g.costa.cdv@virgilio.it

**Il caso** La richiesta della Procura veneziana: nessun illecito

# Tariffe gonfiate da Save e AerTre Inchiesta verso l'archiviazione

VENEZIA — Va verso la chiusura l'indagine della Procura della Repubblica di Venezia sulle presunte tariffe «gonfiate» da Save e AerTre nei due aeroporti di Venezia e Treviso.

La richiesta di archiviazione al Gip di Venezia è stata firmata, nei giorni scorsi, dal procuratore aggiunto Carlo Mastelloni e dal sostituto Alessia Tavarnesi, titolari del fascicolo aperto nei confronti dei due gestori aeroportuali e dell'Enac (Ente nazionale aviazione civile) con varie ipotesi di reato: per i gestori l'accusa era di truffa e abuso d'ufficio, mentre per l'Enac di omissione di atti d'ufficio e omessa denuncia di reato. Ipotesi che, al termine di una lunga indagine avviata un anno fa e condotta dalla Guardia di finanza, sono tutte cadute.

A far scattare l'inchiesta era stato un esposto di Eugenio Pozzo, presidente del Comitato utenti aeroportuali di Treviso, il quale aveva denunciato che, nonostante i tagli alle tariffe imposti dalla legge 248 del 2005 sui cosiddetti «requisiti di sistema», Save e AerTre (che della prima è una controllata) continuavano ad applicare dei costi maggiorati: per esempio a Treviso si pagavano 8,21 euro al posto di 7,70 a persona, mezzo euro che — moltiplicato per centinaia di migliaia di passeggeri — avrebbe portato un surplus di incassi considerevole.

Le indagini delle Fiamme Gialle hanno però confermato la difesa dei gestori: la sovra-tariffa veniva applicata — perlomeno alle compagnie, anche se alcune come AirOne e Lufthansa si erano rifiutate di pagarlo — in maniera palese, con una doppia fatturazione: una fattura per la tariffa «tagliata», un'altra per il surplus, in segno di protesta contro una legge ritenuta vessatoria. Era stata la stessa Assaeroporti a suggerirlo con una nota del 30 gennaio 2006, a pochi giorni dall'approvazione della normativa.

I vari gestori avevano anche fatto ricorso al Tar (Tribunale amministrativo regionale) del Lazio per annullare la legge 248, ma nell'estate dell'anno scorso sono stati bocciati tutti.

I gestori non se la sono messa via e attendono ora che si pronuncino la Commissione europea (l'accusa è che la legge fosse un aiuto ad Alitalia) e l'Authority Antitrust, ma poche settimane dopo la sentenza avevano già annunciato lo storno delle fatture aggiuntive. Motivo per cui i due magistrati non hanno rilevato alcun profilo penale.

**Alberto Zorzi**

**La controversia**
Indagini dopo un esposto del Comitato utenti aeroportuali di Treviso. Ricorso al Tar perso dai gestori

**Diversificazioni**

## Benetton nelle citycar con i francesi della Ligier

TREVISO — Benetton pronto a entrare nel business delle citycar con Ligier, ex costruttore in F1. Secondo il settimanale *Il Mondo*, 21 Investimenti, il fondo di private equity del gruppo, attraverso il suo braccio francese 21 Centrale partners sta perfezionando l'acquisto della divisione microcar da Beneteau.
Il contratto, già firmato, sarebbe al vaglio dell'Antitrust.

**Alleanza**

## Efibanca con Palladio nel private equity

VERONA — Il Banco Popolare, attraverso la controllata Efibanca e Palladio Finanziaria hanno siglato una lettera d'intenti per lo sviluppo di una *partnership* nel settore del private equity. L'operazione prevede un periodo di esclusiva di 60 giorni e riguarda, tra l'altro, la salita di Efibanca nel capitale di di Pfh2 (controllante di Palladio attraverso Solux) al 9,9% dall'8,6%. La quota sarà ceduta da Pfh1.