

Gli effetti della guerra hanno colpito tutte le «airlines» del mondo. A gennaio perduti 1,3 miliardi di dollari, passeggeri in calo del 28 per cento. Nuove alleanze

Nel pomeriggio incontro al ministero dei Trasporti per l'allarmante caso italiano. Iniziate le assemblee dei lavoratori in preparazione dello sciopero del 7 marzo

Berlusconi compra altre azioni Standa E punta alla «SB»?

DARIO VENEGONI

MILANO Berlusconi compra Standa Non soddisfatto del 75% del capitale che già controlla il presidente della Fininvest sta trattando con i principali soci di minoranza per rilevare un ulteriore 16%. Ma non sta rastrellando in Borsa i titoli, né tanto meno ha in animo di lanciare un'OPA (offerta pubblica di acquisto). È questo il senso di un «vecco comunicato emesso nel pomeriggio dalla Fininvest quasi a smentire le illazioni circolate nei giorni scorsi a proposito dello strano movimento sui titoli della catena di grandi magazzini.

«La Fininvest - dice testualmente la nota - sta trattando l'acquisto da altri soci già individuati di azioni ordinarie della Standa per un ammontare massimo di circa 46 milioni di titoli ad un prezzo fermo, in linea con la quotazione di Borsa, e con pagamento dilazionato. Tale operazione è di natura tecnica e temporanea, in quanto Fininvest non ritiene di modificare stabilmente la propria partecipazione in Standa».

In pratica, Berlusconi punta a rilevare quelle azioni - pan, come detto, a circa il 16% del capitale - stabilendo il prezzo, ma rinviando il pagamento nel tempo, anche per non aggravare ora la sua posizione debitoria.

Il giallo della seconda catena di grandi magazzini d'Italia (la prima è la Rinascente) sembra dunque sul punto di essere svelato. Berlusconi ha trovato un socio al quale «girare» una fetta consistente delle azioni. L'ipotesi accarezzata a lungo dalla finanziaria pubblica Sme, di una mega-fusione tra Gs e Standa per dare vita a un unico grande gruppo di dimensioni europee sembra allontanarsi. La Fininvest punta a crescere per altre vie.

Chi è il socio potenziale? A Milano a questa domanda, si dà una risposta sola: la famiglia Franchini, titolare del Supermercati Banzoli, una cate-

na di 4 ipermercati 18 supermercati e 20 discount sparpagliati nell'alta Lombardia.

I fratelli Peppino e Angelo con il cugino Gianfelice Franchini sono stati protagonisti di uno di quei miracoli imprenditoriali che hanno fatto la fama della Branza partendo da Lentate sul Seveso hanno allargato la loro attività in una delle zone più ricche del paese arrivando a superare i 340 miliardi di lire nell'89 (e i 400 nel '90, secondo le prime stime ufficiose).

La loro società la Supermercati Banzoli è oggi a un bivio: troppo grande per restare in ambito regionale è troppo piccola per fare il grande salto dell'espansione lungo tutta la penisola. Di qui l'ipotesi di una alleanza con Berlusconi, che peraltro in Brianza vive e lavora. La Esbebi dovrebbe essere ceduta alla Standa in cambio di un congruo pacchetto di azioni. Non solo a Gianfelice Franchini sarebbe stata promessa la carica di amministratore delegato del gruppo Standa, al fianco di Giancarlo Foscale e Nicolò Pellizzari.

La Fininvest, insoddisfatta per l'andamento deludente del gruppo rilevato da Gardini, punterebbe insomma ad acquisire non tanto un socio, quanto un manager di cui ha ammirato il dinamismo e la fantasia. Senza contare che la non disprezzabile quota di mercato lombardo che la Esbebi si porterebbe in dote auterebbe la «casa degli italiani» a iniziare la rimonta, nel tentativo di strappare alla Rinascente la leadership in campo nazionale.

Le trattative in corso potrebbero infine segnare la definitiva uscita dall'azionariato della Standa della famiglia del fondatore: i Monzino posseggono ancora infatti 1,7 milioni di azioni, e sono i maggiori destinatari delle offerte di Berlusconi.

Compagnie aeree sulle rotte della crisi

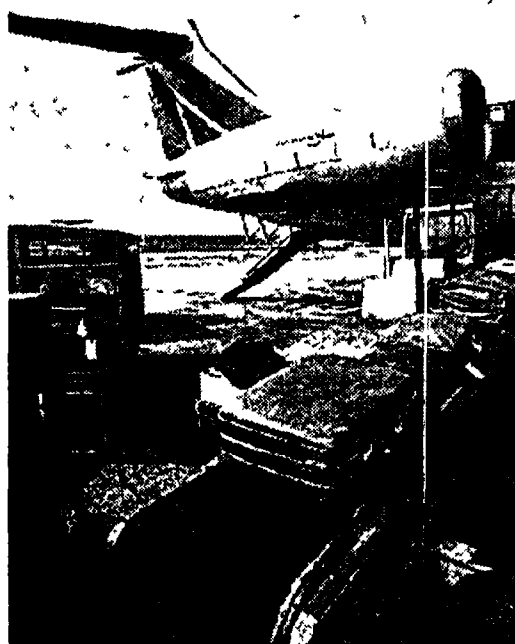
Oggi Bernini e sindacati cercano uno spiraglio per Alitalia

ROMA. Il primo shock lo ha patito la TAP, compagnia di bandiera portoghese, in lista di privatizzazione (ora, ovviamente posticipata). Un recente studio internazionale aveva inserito la TAP tra le «airlines» meno esposte a rischi di attentati terroristici. Una perfetta carta di credito che una universale «sindrome dei celi» da guerra del Golfo ha comunque letteralmente azzerato, lasciando il posto ad una perdita giornaliera di 700 milioni di escudi portoghesi (circa 6 miliardi di lire). Di qui la sospensione di 300 voli e l'ipotesi di ridurre il personale di mille dipendenti come prime soluzioni anticrisi. Decisioni che hanno allineato la TAP alle più illustri compagnie mondiali, dalla TWA alla Pan Am, British Airways, Air France, Sabena, Iberia e Lufthansa, tutte alle prese con le note difficoltà che soltanto nel mese di gennaio sono costate complessivamente 1,3 miliardi di dollari con una flessione del 28 per cento del movimento dei passeggeri.

La vicenda della TAP è paradigmatica per percepire parte del disagio cui sono sottoposte ormai dallo scorso agosto le compagnie di volo in quella che viene giudicata dal direttore dell'Air France, Bernard Attali, «una delle più grandi crisi nell'industria dei trasporti aerei, se non la più grande in quarant'anni». Alla crisi congiunturale comunque le compagnie non sono giunte disarmate: anzi, secondo alcuni analisti statunitensi hanno appreso benissimo la lezione della passata recessione, evitando di appesantire i bilanci con

Un dibattito sollecitato dal segretario confederale Antonio Pizzinato che ieri ha specificato di «non aver mai pensato ai contratti di solidarietà come unica soluzione per l'Alitalia», ma di allargare lo spettro dell'intervento anche agli aeroportuali, al turismo ed ai servizi in genere. «Si tratta di pensare - ha aggiunto Pizzinato - ad un "mix" di strumenti, cassa integrazione, prepensionamenti, contratti di solidarietà riconversione e, per il turismo, anche indennità di disoccupazione».

Sulla questione erano intervenuti ieri, dissenzienti, i segretari confederali di Cisl e Uil, Borgomeo e Bruni. Quest'ultimo ha criticato il ministro del Bilancio Cirino Pomicino (che chiede un intervento diretto dell'Iri), accusandolo di avere una «posizione strumentale tesa a mettere sotto accusa Franco Nobili e la gestione Iri».



sulle mete, rapidità nelle decisioni e senso di responsabilità anche nelle decisioni più sofferte, potrebbero rivelarsi in un futuro prossimo carte vincenti in un mercato che non ammette «bluffs». Una corsa privilegiata in questo nuovo scenario ha conquistato con una paratenza lampo l'Air France. La compagnia francese si è posta per primo l'obiettivo di risparmiare 610 milioni di franchi (130 miliardi di lire), mentre drenava due miliardi di franchi dalle casse dello stato francese capitale di garanzia per un piano di investimenti. Parallelamente ha ridotto il suo impegno azionario da 94,5 al 75,2

Guerra e unificazione, arriva la stangata tedesca

Dopo mesi di promesse che non l'avrebbe mai fatto, dopo settimane di discussioni su come farlo senza aver l'aria di aver detto bugie, il governo tedesco ha deciso di aumentare le tasse. Sicuramente costerà di più la benzina e forse ci sarà un prelievo speciale sui redditi. Tutto giustificato con le spese per la guerra, ma i più onesti ammettono: i conti dell'unificazione erano sbagliati.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PAOLO SOLDINI

BERLINO. Se non ci fossero ben altre preoccupazioni che dominano la scena, dalla guerra nel Golfo alle nubi minacciose che si addensano sull'Urss e i vicini dell'est, il governo di Bonn dovrebbe fronteggiare le conseguenze della peggiore crisi di fiducia da quando è in sella il cancelliere Kohl. Fino al 2 dicembre, giorno delle elezioni federali (anzi, per la precisione fino al 20 gennaio, quando si voto

settimane e il problema, fino a ieri, è stato solo quello di mettere d'accordo i componenti della coalizione su dove mettere le mani e di presentare gli aumenti nel modo più indolore possibile per l'opinione pubblica, di salvare la faccia, insomma, per quel poco che è possibile. Un obiettivo, quest'ultimo, che si è cercato di ottenere sostenendo che la «dolorosa decisione» non ha nulla a che vedere con i costi dell'unificazione, che erano prevedibili e che nessuno invece ha previsto nella loro reale dimensione, ma che è stata determinata dall'imprevedibile: gli esborsi (17,5 miliardi di marchi circa, finora) che Bonn si è dovuta accollare per sostenere l'azione degli alleati nella guerra del Golfo. Ancora ieri il portavoce governativo Dieter Vogel ha sostenuto che «il motivo decisivo»

semberebbe esclusa l'eventualità, di cui s'era parlato nei giorni scorsi, di aumenti sull'Iva, giudicati da tutti troppo impopolari e politicamente impropri nel momento in cui a livello Cee si sta tanto faticosamente cercando di armonizzare la fiscalità indiretta. Quasi certamente, invece, verrà aumentato il canco fiscale sui carburanti: si parla di un rincaro di 25 Pfennig (circa 180 lire) al litro. Con qualche ipotesia, alcuni (per fortuna non tutti) esponenti della coalizione hanno cercato di sostenere che si tratta di una tassa con valenze «ecologiche», visto che scoraggerebbe il traffico automobilistico. In realtà, come hanno denunciato la Spd e varie associazioni ambientaliste, di ecologico questo rincaro della benzina non ha proprio nulla, tant'è che i calcoli del gover-

no si basano su ipotesi di consumo pressoché invariate. Anche la tassa sulle assicurazioni dovrebbe passare dall'attuale 7 al 10%. Ma il grosso della manovra fiscale dovrebbe consistere in un aumento del 5% limitato nel tempo (secondo la Cdu due anni, secondo i liberali 12 mesi) e delle imposte sulle retribuzioni e sui redditi personali. Una stangata indifferenziata, dunque, che colpirebbe tutti nella stessa proporzione e dalla quale il governo conterebbe di ricavare 20 miliardi di marchi per quest'anno e 30 per il prossimo.

La Spd critica severamente la manovra e continua a sostenere la necessità di accompagnare maggiori prelievi fiscali, inevitabili come i socialdemocratici sostenevano anche in tempi non sospetti, e cioè prima delle elezioni, con

l'adozione di criteri di giustizia sociale. Secondo la Spd si dovrebbe introdurre una tassa speciale sui redditi più alti e si dovrebbe rinunciare alle facilitazioni fiscali per gli imprenditori. Queste misure, insieme con adeguati risparmi specie nel settore della difesa, porterebbero alle casse dello stato almeno 36 miliardi di marchi Pochi, per far fronte alle enormi spese necessarie al risanamento economico della ex Rdt (per la quale i socialdemocratici chiedono l'adozione di un programma urgente di investimenti), ma almeno repenti senza aggravare la condizione dei ceti più deboli. Specie quelli dei Länder orientali dove i problemi sociali crescono di giorno in giorno secondo le ultime allarmanti stime, la metà della popolazione attiva potrebbe trovarsi tra pochi mesi senza lavoro.

Privati nelle Ferrovie Nord Regione Lombardia: rimaniamo azionista di maggioranza Ligresti entrerà nel consiglio?

MILANO. Il consiglio di amministrazione delle Ferrovie nord ha preso atto dell'esistenza di pacchetti azionari in mano a privati, e di conseguenza ha deciso l'allargamento del consiglio da 13 a 15 membri, ma sul ingresso dei rappresentanti di questi soci privati, e sui nomi, la Regione Lombardia, che è e rimarrà l'azionista di maggioranza della società, non ha ancora preso nessuna decisione formale. Questo il senso delle «note» che il presidente della Giunta regionale Giuseppe Giovenzina, il vicepresidente Ugo Finetti, e il presidente della holding «Ferrovie nord Milano» Patrizio Sguazzi hanno fornito nel corso di una affollata conferenza. Sulle incertezze da parte della Regione nei confronti dell'ingresso di privati in consiglio, ha particolarmente insistito Ugo Finetti, che ha definito «ancora un po' magmatica» la situazione, in vista di una «alleanza stabilizzata» con soci privati destinati a diventare soci «stabili, affidabili e definitivi».

Quanto all'intervento di Mediobanca a curare l'operazione di aumento del capitale Finetti ha confermato che l'istituto di via Filodrammatici è stato «contattato formalmente per uno sguardo tecnico» sul fronte dell'andamento del titolo in Borsa, è stata espressa soddisfazione per l'attenzione e l'apprezzamento del mercato che ha fatto balzare il titolo dalle 39.900 lire del novembre '90 fino alle 30.000 lire di venerdì scorso. Infine, sul presidente della Regione che è il presidente della holding Nord Milano hanno negato che i gruppi Ligresti e Camuzzi abbiano avanzato, formalmente o informalmente, richiesta di vederi insediati in Consiglio: un loro rappresentante, in base alle comunicazioni pervenute alla società il gruppo Ligresti aveva il 6,18% attraverso Preamfin e Sai, e il gruppo Camuzzi gazzometri il 12,080%.

Sospese in Borsa le azioni dell'industria svedese Wallemberg si prepara alla Cee e punta al 100% della Saab-Scania

Sospese in Borsa a Stoccolma le azioni Saab Scania: a lanciare un'OPA per il 100% delle azioni del gruppo industriale svedese (auto, camion, aerei) è il magnate Wallemberg, che vuol concentrare ulteriormente il suo controllo sull'apparato produttivo nazionale in vista dell'ingresso della Svezia nella Cee. In passato la Fiat aveva rinunciato alla Saab auto.

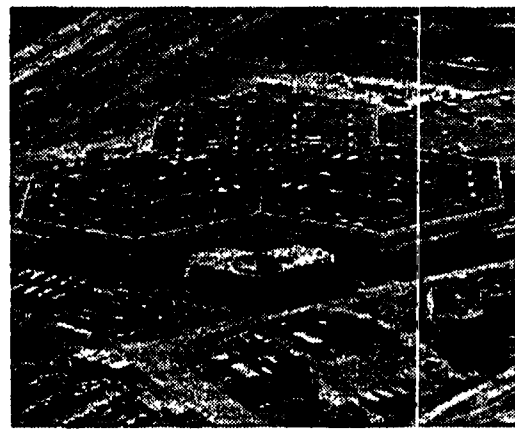
MILANO. Contrattazioni sospese ieri mattina alla Borsa di Stoccolma per le azioni della Saab Scania e di Investor Ab e Providentia, due compagnie finanziarie facenti capo al gruppo Wallemberg, il più potente di Svezia. Il provvedimento è stato preso su richiesta delle stesse società, che più tardi in una conferenza stampa hanno fatto sapere di aver lanciato un'OPA, offerta pubblica di acquisto, sulle azioni della Saab Scania.

Il gruppo Wallemberg, che già ora controlla il 50,1% del capitale e il 58% dei diritti di voto della casa costruttrice svedese, con questa operazione punta al controllo del 100%, nell'ambito di un'operazione più ampia di espansione del suo ruolo nell'industria svedese in vista dell'integrazione del paese nella Cee.

In realtà l'OPA non ha sorpreso gli operatori svedesi, vi-

lemborg si sono assicurati ora una completa libertà di manovra, compresa la possibilità di vendere la divisione veicoli industriali alla General Motors con cui condividono il 50% il controllo della Saab auto. Gli americani per parte loro hanno però negato che l'operazione in corso possa avere un qualche impatto rispetto alla loro attuale partnership.

L'operazione finanziaria lanciata ieri sulla base di una valutazione di Saab Scania di 21,6 miliardi di corone (circa 4.300 miliardi di lire) costerà complessivamente 12,8 miliardi di corone (circa 2.580 miliardi di lire), un livello record per il mercato svedese. Il prezzo proposto, 300 corone per azione, è di circa il 40% superiore alle quotazioni finali registrate venerdì scorso dal gruppo svedese sceso alla Borsa di Stoccolma, dove le azioni ave-



Un'immagine dall'alto dello stabilimento della Volvo a Ka mar

vano chiuso a 215 corone. Per ciò che riguarda la Saab auto, anche se il settore automobilistico non appare direttamente coinvolto nell'operazione di ieri, vale la pena di ricordare che la vendita recente del 50% del settore agli americani della Gm fu messa in atto per ovviare alla scarsità di risorse da investire nella ricerca e nella predisposizione di nuovi modelli che derivava dalla relativa modestia della produzione

Fermata di cinque giorni a Cassino Allarme per l'Iveco-Fiat Giovedì primo «round»

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

TORINO. Mentre 35.000 lavoratori della Fiat-Auto si preparano a fare un'altra settimana di cassa integrazione alla fine di marzo, la situazione dell'Iveco e così i loro colleghi dello stabilimento di Cassino (dal 25 al 29 marzo), il settore autocarri e veicoli industriali della Fiat si è aggravata al punto da richiedere interventi drastici. Ma non in tutto il settore: Vi sono tre diversi livelli di crisi.

FURGONI E AUTOCARRI LEGGERI - Pur essendo in calo del 15-17% rispetto ad un anno fa le vendite di veicoli commerciali l'Iveco non ritiene necessarie fermate negli stabilimenti che li producono - OM di Brescia Suzzara (Mantova), Foggia - anche perché conta di piazzare 3.000 furgoni all'anno attraverso la rete di vendita della spagnola Enasa, che prima di essere acquisita

dalla Fiat commercializzava veicoli di altre marche.

AUTOBUS - Il mercato del bus è bloccato a causa della mancanza di finanziamenti del governo per il trasporto pubblico. Perciò l'Iveco metterà in cassa integrazione per due anni 490 dei 1.380 lavoratori dello stabilimento Cassino di Grottole (Sulle cui prospettive si fa oggi un incontro a Torino). Poiché però gli stanziamenti pubblici prima o poi dovrebbero arrivare, l'Iveco garantisce loro il rientro.

AUTOCARRI PESANTI - È il comparto su cui si ripercuotono più gravemente in tutta Europa gli effetti della recessione: sono crollati gli ordini di industrie, imprese, autotrasportatori. Nello stabilimento Spa Stura di Torino saranno concentrate tutte le produzioni di motori e parti meccaniche, di motore

quelle ora fatte all'OM di Milano (Ponti ed Assali), che sarà chiusa entro il 1992, e quelle dello stabilimento francese di Bourbon-Lancy. Saranno invece concentrate nello stabilimento tedesco di Ulm, in quello francese ed inglese la costruzione delle cabine ed il montaggio dei veicoli, compresi quelli ora fatti alla Spa Stura. Per 504 lavoratori che verranno sospesi, l'Iveco prevede il rientro al termine della ristrutturazione. Ma un numero più grande di lavoratori mesi in cassa integrazione per 36 mesi non rientreranno saranno 1764 quest'anno e saliranno a 2144 nel '92, compresi tutti i 790 operai ed impiegati dell'OM di Milano e 770 degli enti centrali Iveco di Torino. Per loro le soluzioni possibili (su cui si continuerà a trattare giovedì) vanno dal prepensionamento alla mobilità nel gruppo Fiat e verso la pubblica amministrazione, al part-time