

Il dopoguerra della Perrier Ifil, bilancio da record ma per gli Agnelli a Parigi alleanze da ridisegnare

MILANO. Antoine Riboud, padre padrone della potente Bsn, l'uomo che più di ogni altro si è opposto alla offensiva delle acque minerali lanciata dagli Agnelli in Francia, ha stretto la mano con un sorriso ad Umberto Agnelli, ieri mattina, al termine del consiglio di amministrazione della finanziaria Ifil di cui è membro autorevole.

mondiale nel settore alberghiero) annunciato al consiglio. La Accor è controllata dalla Compagnie Financière de Suez, attraverso la Sgb di Bruxelles. E non va dimenticato che a seguito della campagna di Francia dei mesi scorsi la Ifil è diventata anche azionista di rilievo della stessa Suez.

Ma a dispetto degli ottimi risultati di bilancio approvati (l'utile consolidato del gruppo Ifil è salito a 162 miliardi e mezzo, con un incremento del 42% sull'anno precedente) e delle nuove iniziative avviate, il brusco stop subito a Parigi allora continua a pesare come un macigno sulla società, punta di diamante della diversificazione del gruppo Fiat. Al di là dei sorrisi e delle strette di mano, è chiaro che con Riboud si è incrinato un rapporto di fiducia e di collaborazione che data da anni, e che autorizzava a collocare la Bsn tra gli alleati di maggior peso strategico della galassia Agnelli in Francia e in Europa.

Oggi la rete delle alleanze va ridisegnata. Ed è forse anche più significativo, alla luce di quanto è avvenuto nei mesi scorsi, l'acquisto per 70 miliardi del 2% di Accor (leader

Restando in casa Fiat, da segnalare infine la conferma dei movimenti in corso attorno alla Ufima, la società di componentistica controllata dalla Magneti Marelli. La Matra cederà il 35% in suo possesso; l'ingresso di un nuovo partner sarà probabilmente l'occasione per uno sviluppo della presenza della società nella componentistica elettronica per l'auto.

All'indomani dell'accordo con la Banca di Roma scambi di accuse tra Cantoni e i vertici della compagnia

Ina annuncia l'addio alla Bnl «Meglio un partner fedele»

È rottura definitiva tra Bnl e Ina all'indomani dell'accordo firmato da quest'ultima con la Banca di Roma. Cantoni caustico («questo matrimonio lo giudicherà il mercato») ma sempre più solo: l'Ina non parteciperà alla ricapitalizzazione della Bnl, e anzi cederà la sua quota. Tra i due nuovi partner in vista uno scambio incrociato: all'Ina andrà Fata (polizze agricole), alla Banca di Roma l'Inabanca.

RICCARDO LIQUORI

ROMA. Il primo brindisi è arrivato proprio dal partner «tradito», dal presidente della Bnl Giampiero Cantoni. Ma è un brindisi al vetriolo: tanti auguri ai novelli sposi, anche se sarà il mercato, come sempre, il miglior giudice. Nelle parole di Cantoni c'è «stupore, perplessità, amarezza», per essere stato piantato in asso dall'oggi ai domani. Che il matrimonio tra l'Ina e la Banca di Roma stesse per andare in porto lo sapevano tutti: il ministro del tesoro Guido Carli, quello dell'industria Bodrato, il governatore di Bankitalia Ciampi, persino il ministro dell'agricoltura Goria. Solo a via Veneto la no-

lizia è arrivata dalle agenzie di stampa e dai giornali. Ma se Cantoni si affida all'ironia velenosa, non da meno è Mario Fornari, direttore generale dell'Ina: «Volevano la coppia aperta? Noi siamo latini, non ci saremo stati, e lo diciamo subito». Sono parole che segnano la fine di un rapporto consolidato, quello tra l'Istituto nazionale delle assicurazioni e la Bnl, che lo stesso Fornari non ha difficoltà ad ammettere: «La nostra presenza nella Bnl ha soltanto un valore di partecipazione finanziaria. Non credo proprio che, a questo punto, potremo sottoscrivere un eventuale aumento

di capitale della banca». A questo punto si tratta solo di vedere quando l'Ina deciderà di dimettere il suo 20% nella Bnl.

E pensare che qualche anno fa, con il concorso dell'Inps, sembrava imminente la costruzione di un mega polo bancario-assicurativo-previdenziale. Ma proprio il fallimento di quel polo - e le scelte di mercato che lo causarono - sono alla base del divorzio di oggi. E sempre Fornari a ricordarne i motivi: «L'accordo fallì perché non ci vollero concedere l'esclusiva nel settore assicurativo». L'accordo con la Banca di Roma è invece molto più chiaro: è un partner che vuole continuare a fare il banchiere, lasciando all'Ina l'esclusiva («è scritto nell'accordo», sottolinea Fornari) delle assicurazioni. Tra l'altro gli agenti della compagnia assicurativa potranno aprire uffici di vendita in tutte le filiali della Banca di Roma, che entro l'anno raggiungerà la bella cifra di 1.300 sportelli, aumentando a dismisura la capillarità della propria rete di vendita. Anche l'Istituto di credito, peraltro, potrà ac-

Il Fata (polizze agricole) passerà ad Assitalia mentre all'istituto della capitale andrà Inabanca

cretere la sua presenza territoriale con 185 sportelli «leggeri» (le sedi Ina).

Nelle intenzioni dei due nuovi partner c'è anche uno scambio tra il Fata (il fondo assicurativo agricolo, controllato dalla Federconsorzi, che nel '91 ha raccolto premi per 320 miliardi) e l'Inabanca. Nelle mani della Banca di Roma c'è un 16,7% del Fata, e un diritto di prelazione sul 51%. L'accordo prevede che l'Ina riveli la quota della Banca di Roma assumendo una partecipazione di maggioranza nella compagnia, come ha chiarito il presidente di Assitalia (nella quale verrà collocato il fondo degli agricoltori), Pierluigi Casietti: «Ora possiamo dire che la ricapitalizzazione di Assitalia è stata decisa anche per realizzare il polo con la Banca di Roma e non per chiudere i buchi». All'Ina tra l'altro sono convinti che il Fata - che ha solo 45 agenti e manca praticamente di una rete di distribuzione - abbia enormi potenzialità di sviluppo.

Dal canto suo l'Inabanca finirà per essere ceduta al Ban-

co di Roma, liberando in tal modo l'istituto di assicurazioni di una presenza ormai divenuta imbarazzante. «Nel programmare lo sviluppo del nostro braccio bancario-assicurativo, siamo stati illusi - ha ammesso il presidente dell'Ina, Lorenzo Palesi - dalla concludenza liberata di apertura degli sportelli. In realtà la liberalizzazione non c'è stata. La Banca d'Italia adotta un criterio inesperto di proporzionalità rispetto all'esistente nel concedere nuove filiali. Per ottenere i servizi che garantisce ora l'accordo con la Banca di Roma ci avremmo messo 30 anni». E l'accordo potrebbe non fermarsi qui: se l'Ina diventasse una spa, infatti, la Banca di Roma potrebbe acquisire una partecipazione. Interessanti anche le prospettive del gruppo Ina-Assitalia all'estero. Palesi ha annunciato che la Previdentia aprirà prossimamente una rappresentanza a Malta, mentre è stata richiesta l'autorizzazione per la costituzione di una società assicurativa del gruppo in Gran Bretagna.

Ultimatum delle compagnie aeree alla Cee

Guerra aperta tra Cee e Aea, l'associazione delle ventitré compagnie aeree europee. Sotto accusa la proposta di introdurre l'iva sui biglietti continentali. «Il costo, almeno 800 miliardi l'anno, ricadrebbe sui viaggiatori», accusa il presidente dell'Aviation Bismignani che paventa il «caos dei cieli». Ma lo scontro si allarga a tutta la politica della Commissione: «Penalizza gli europei, favorisce americani e giapponesi».

DAL NOSTRO INVIATO GILDO CAMPASATO

LISBONA. Stangata sui biglietti aerei. L'alba del mercato europeo, il 1° gennaio 1993, rischia di sorgere portando come primo frutto una secca crescita del costo dei voli in Europa. La commissione Cee, infatti, vuole introdurre l'iva sui biglietti aerei continentali, attualmente esentati da prelievo fiscale. La parola definitiva spetta al Consiglio dei ministri della Cee che si riunirà in giugno. Una prospettiva contro cui sono insorte tutte le compagnie aeree. «È una decisione che danneggia l'industria e i consumatori», accusa Giovanni Bismignani, presidente dell'Aviation e della Aea, l'associazione dei vettori europei. «In questi anni le compagnie hanno ridotto il costo dei biglietti di circa il 22% in termini reali - in calza Bismignani - se la Cee ci imporrà l'iva dovremo per forza aumentare i prezzi: esattamente il contrario della politica di mercato che stiamo seguendo. Una scelta deleteria, tanto più che le compagnie non si sono ancora completamente riprese dai contraccolpi della guerra del Golfo».

tanto possono innalzare il vestito dei consumatori, le compagnie aeree hanno dichiarato guerra frontale alla Cee. Bismignani, il presidente di Air France, Alitalia, e quello di Swissair, Lufthansa, Loeper, sono volati a Lisbona per incontrare il presidente dei ministri dei Trasporti della Cee Do Amaral e il commissario responsabile Van Aerdt. Un incontro inusuale nella tradizione comunitaria che segna l'inizio di un duro braccio di ferro che si giocherà soprattutto sui tavoli dei vari governi in vista dell'incontro comune di giugno. La posta in gioco è alta anche perché in ballo non c'è solo l'iva. In queste settimane, infatti, si giocano le politiche Cee in campo aereo. Il commissario Van Aerdt ha un'idea fissa in testa: liberalizzare i cieli. E mentre i vettori invitano alla cautela ricordando «l'esperienza - Usa (ad un oligopolio si è sostituito un altro oligopolio ed i prezzi interni sono nuovamente in crescita», fa notare Bismignani), Van Aerdt si prepara a giocare una carta ad effetto: confiscare gli slot, ossia le fasce di partenza a disposizione delle compagnie, accusate di essere pigri e in casa propria. I diritti così liberati saranno assegnati ad altri vettori. «Per i viaggiatori non vi sarebbero vantaggi - ribatte Bismignani - guadagnerebbero solo le compagnie di paesi terzi, soprattutto americane». «Se i governi vogliono più concorrenza aggrediscono le cause vere dei limiti di offerta: aeroporti insufficienti e controllo del traffico aereo troppo frammentato», aggiunge Loeper. «È probabile che aprono il fronte fiscale e della libertà di mercato, le compagnie aeree tolgono alla Cee il diritto di rappresentarle nel confronto con gli Usa. Italia, Francia e Germania hanno in corso un duro contenzioso sui diritti di sfruttamento delle rotte intra-comunitarie. Lasciamo che a trattare siano i singoli governi - dice Bismignani - non vorrei che la Cee barattasse aerei con auto. In tal caso il futuro di molti di noi rischia di farsi durissimo».

Secondo le prime stime, l'iva europea dovrebbe costare ai viaggiatori almeno 800 miliardi l'anno, il 5% in più di quel che spendono ora. Ma il prelievo potrebbe essere ancora maggiore a seconda delle rotte. Incapace di imporre ai vari paesi la via dell'armonizzazione fiscale, la commissione Cee ha scelto la scorciatoia: il prelievo seguirà le aliquote esistenti in ciascuno Stato. Ciò che significa, ad esempio, che un biglietto Roma-Londra scenderà un'ora del 19% (la più alta della Cee) mentre l'entrata inversa verrà aggravata con l'aliquota zero. «Un assurdo - accusa Bismignani - la concorrenza tra le compagnie non può essere fatta dal fisco. Sarebbe il caos dei cieli». Si è infatti calcolato che, ad esempio, per andare da Madrid a Copenhagen si spenderà meno facendo tappa a Londra o a Parigi piuttosto che con volo diretto. E questo solo per l'arbitraggio fiscale.

Forti del fatto che una volta far camminare nella sicurezza tutti i treni. Per non parlare del passaggio dei ferroviari all'Inps, dei costi dell'operazione, insomma tutte cose che secondo Mariani «l'imprevedibile non può decidere da sola». Riguardo all'offensiva contro il Comu di Gallori, anche per Mariani si tratta di un attacco al diritto di sciopero. Invece - dice - «il rapporto con i lavoratori va affrontato con il coinvolgimento del complesso delle organizzazioni sindacali». Compresso il Comu, che Mortillaro definisce «coalizione di interessi», il presidente dell'Agens non può decidere lui chi rappresenta i lavoratori - conclude Mariani - a declinare saranno le elezioni delle Rappresentanze sindacali unitarie.

Fs-Spa, il progetto di Necci non piace ai confederali

Rischia di diventare un boomerang l'offensiva delle Fs contro i macchinisti Comu, che la Filc Cgil definisce un «attacco al diritto di sciopero». Anche la trasformazione in Spa è nell'occhio del ciclone, le categorie Cgil Cisl Uil dicono no al piano di Necci mentre i leader confederali Trentin, D'Antoni e Larizza chiedono un incontro urgente al governo, e il Pds non nasconde i suoi dubbi sull'operazione.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Il braccio di ferro delle Fs con i macchinisti del Comu non accenna ad allentarsi, e dopo la presa di posizione dei parlamentari della sinistra (Pds, Rifondazione, Verdi e Rete) contro le iniziative dell'Ente, ecco scendere in campo di nuovo la Filc Cgil con il suo segretario Paolo Brutti.

«Gli atti di forza verso i lavoratori sono all'ordine del giorno - ha dichiarato - e porteranno le Fs nel caos di un conflitto sociale ingovernabile. Questo non cambia il giudizio della Filc sullo sciopero del Comu (Un errore gravissimo, una pericolosa avventura) che ha dato luogo alle misure dell'En-

te contro gli scioperanti negando loro gli aumenti contrattuali e cibandoli per danni. Ma tali misure «configurano oggettivamente un attacco al diritto di sciopero e delineano un comportamento antisindacale. Brutti rifiuta anche il referendum («deve essere ritirato dall'Ente e comunque rigettato dal lavoratore») proposto dall'azienda sull'integrativo di marzo, perché tale accordo «è valido, accettato dai lavoratori e quindi «deve essere attuato in tutte le sue parti, comprese quelle economiche, e applicato a tutti i ferroviari alla scadenza prevista del 27 giugno».

Mortillaro (presidente dell'Agens delegato alle questioni sindacali delle Fs) contro i vari Cobas. Non convince l'operazione Spa, come dovrebbe trasformarsi l'Ente secondo l'impostazione del Cipe e in base a un piano di Necci che prevede anche l'esodo di altri 53 mila addetti. Sul piano le federazioni di categoria Cgil Cisl Uil hanno espresso «un giudizio nettamente negativo», e pur restando disponibili al confronto non escludono uno sciopero se il governo procedesse con decisioni unilaterali. Del resto nei compartimenti segreti della sollevazione, l'autonomia Fisals è già sul piede di guerra.

A parte la Fisals, per la verità non ci sono oggi obiezioni di principio all'ipotesi della Spa, che pure l'anno scorso era stata oggetto di scontri feroci nella maggioranza governativa fino al prevalere della soluzione dell'Ente pubblico economico. Dall'opposizione, il Pds con il suo responsabile dei Trasporti Franco Mariani sostiene che il progetto di Necci è comunque «una base di discussione». Anche se le motivazioni portate a sostegno della trasformazione in Spa sono le stesse che Necci aveva sostenuto nella sua precedente proposta: quella dell'Ente pubblico economico articolato in divisioni e società operative.

Tuttavia nel merito del progetto di trasformazione in Spa, i dubbi del Pds sono parecchi. Ad esempio, si parla tanto di questioni finanziarie (risparmi per decine di migliaia di miliardi per lo Stato, altre migliaia

di miliardi che si spostano), ma c'è poca strategia progettuale per l'insieme dell'esercizio. Mariani cita il progetto di Spa che avanzò il predecessore in cui le proposte di sviluppo riguardavano tutto il sistema ferroviario. Invece qui si guarda solo a «Smistare i chilometri di rete potenzialmente attivi» (entro i quali si collocherà il business dell'Alta velocità), moltiplicando i restanti 1 mila km ad altro soggetti come gli enti locali. E pure in materia finanziaria, non è che quei 70 mila miliardi di debito pregresso spariscano solo perché vengono garantiti dal patrimonio, peraltro sottoestimato. Infine, mentre si propone un altro grosso taglio dell'occupazione, non si vede il corrispettivo degli interventi tecnologici necessari a

UNITA VACANZE MILANO - Viale Fulvio Testi, 69 Tel. (02) 64.23.557 - 66.10.35.85 ROMA - Via dei Taurini, 19 - Tel. (06) 44.490.345

In collaborazione con HHTYPHGT INTOURIST DI MOSCA

LE SETTIMANE NATURA PARCO NAZIONALE DELLO STELVIO (Alta Valtellina) PARCO NATURALE BRENTA-ADAMELLO (Passo del Tonale) ALTA VALTELLINA Partenze periodo A dal 21/8 al 12/7 e dal 6/9 al 13/9 L. 550.000

UNITA VACANZE MILANO Viale Fulvio Testi 69 Tel. 02/6423557 - 66103585 ROMA Via Dei Taurini 19 Tel. 06/44490345

MUSICA, ARTE E LETTERATURA RUSSA LA RUSSIA DEGLI SCRITTORI (minimo 20 partecipanti) Partenza da Milano il 30 luglio, quota di partecipazione lire 2.820.000 (supplemento partenza da Roma lire 30.000).