

Borsa
In rialzo
Mib 818
(-18,2%
dal 2-1-'92)



Lira
L'accordo
la rafforza
Il marco
a 755,075



Dollaro
In calo
sui mercati
In Italia
1117,775



ECONOMIA & LAVORO

L'azienda milanese e Mediobanca hanno presentato ricorsi al tribunale di Hannover per abolire il tetto del 5% al diritto di voto che esclude un pacchetto del 33,4% su cui c'è il diritto di opzione delle due società italiane

Pirelli contro Continental
«Azioni escluse illegalmente»

Pirelli e Mediobanca hanno presentato ieri al Tribunale di Hannover due ricorsi con cui si impugnano le delibere dell'assemblea Continental del 3 luglio. Obiettivo: rovesciare la decisione che limita il diritto di voto al 5% delle azioni. Un provvedimento che metteva fuori gioco un pacchetto pesante il 33,4% del capitale su cui la società milanese aveva dichiarato di vantare un diritto di opzione.

MICHELE URBANO

Per Continental doveva essere un lunedì da festeggiare. La trattativa col Comune di Hannover per l'acquisto dell'area su cui sorgeva la nuova sede è in dirittura d'arrivo. Ma non c'è stato tempo per i brividi. Mentre il portavoce della società annunciava il lieto evento - sottolineando che il modernissimo centro ospiterà anche la futura holding del

termine dell'ultima assemblea-smacco. Il presidente del consiglio di sorveglianza della Continental aveva infatti negato il diritto di rappresentanza al 33,4% delle azioni: quelle su cui la casa milanese aveva dichiarato di vantare un diritto di opzione. Uno no secco che aveva un significato strategico preciso sbarrare la strada a ogni tentativo di abolire quei vincoli che garantiscono piena autonomia, e fanno la fortuna, del management Continental. È proprio sull'interpretazione da dare al diritto di opzione che Pirelli e Mediobanca basano i loro ricorsi al giudice (formalmente distinti ma sostanzialmente analoghi). «Il presidente dell'assemblea», si spiega, ha motivato l'esclusione di un gran numero di voti dal conteggio con la convinzione

che i diritti di opzione su azioni Continental che Pirelli ha da Mediobanca, e Mediobanca da altri investitori, altro non sono che azioni tenute per conto della Pirelli. E invece? «Ancora una volta si ribadisce che tali diritti di opzione sono dei semplici diritti di opzione e si ricorda che mai alcuna autorità in Germania ha sostenuto che i diritti di opzione possano rappresentare, secondo la legge tedesca, una base per l'aggregazione». Nel mirino di Pirelli e Mediobanca c'è innanzitutto la teorizzazione - e la ragnatela di alleanze - costruita da Ulrich Weisz. Un osso duro. Dentro e fuori la Continental visto che è anche vicepresidente della Deutsche Bank. In quella famosa assemblea, contestata anche dai piccoli azionisti, fe-

ce passare tutte le delibere all'ordine del giorno meno una: quella di aumentare il capitale di 150 milioni di marchi trovò l'opposizione anche tra molti azionisti tedeschi. La Pirelli contesta la procedura seguita da Weisz. «Perché ritiene - si spiega - che tutte le azioni che hanno partecipato al voto avrebbero dovuto essere conteggiate. Dove si vuole arrivare è evidente: dimostrare che le delibere prese per eliminare gli sbarramenti al diritto di voto erano regolari e che quindi qualcuno ha barato. Insomma, la guerra continua. Un interminabile match senza esclusioni di colpi che dopo aver dissanguato i conti della Pirelli, si è ormai trasferito nelle aule dei tribunali. E con alterne fortune. L'ultima sentenza risale alla metà di lu-



Leopoldo Pirelli

La Corte di appello di Celle (Bassa Sassonia) aveva però dato ragione alla Continental. Secondo i giudici di casa, infatti, l'abolizione del limite al diritto di voto nell'assemblea dei soci neppure una maggioranza - addirittura del 75% dei voti. Era stata quindi annullata la sentenza emessa il 20 dicembre '90 dal tribunale regionale di Hannover con cui

Dall'11 settembre «futures Italia» sui titoli di Stato



Partiranno venerdì 11 settembre le contrattazioni sul mercato dei futures sui titoli di Stato. Lo ha comunicato il ministro del Tesoro Barucci (nella foto). Nella nota di via XX Settembre si sottolinea come sia stato virtualmente compiuto dal Tesoro, dalla Banca d'Italia e dalla Consob «un progetto di notevole complessità, la cui attuazione ha richiesto il superamento di problemi di ordine tecnico, legale, finanziario; superamento reso possibile, tra l'altro, dalla collaborazione e dall'impegno degli operatori». Con l'istituzione del mercato - prosegue la nota del Tesoro - gli investitori nazionali potranno disporre di «uno strumento di copertura dei rischi di interesse che, per essere associato al già attivissimo mercato telematico a pronti dei titoli di Stato, presenterà un grado di funzionalità e di efficienza tale da consentire il suo competitivo inserimento tra i mercati della specie già da tempo esistenti».

Dalla Cee 10 miliardi di Ecu per le industrie italiane

Aiuti per complessivi dieci miliardi di lire sono stati concessi all'Italia dalla Commissione europea per finanziare progetti di riconversione e ristrutturazione di industrie operanti nei settori tessile e della difesa. Gli aiuti destinati all'Italia fanno parte del pacchetto d'interventi, per un totale di 50 milioni di ecu, varato dalla Commissione nell'ambito del programma «Periferia» in favore delle regioni periferiche della Cee. In particolare, i fondi concessi all'Italia sono stati indirizzati più che altro verso iniziative nel campo del tessile-abbigliamento (4,7 milioni di ecu), mentre a quelle nel settore della difesa sono andati 1,2 milioni di ecu.

Finalmente «registrato» il contratto dei controllori di volo

È stato registrato dalla Corte dei Conti e sarà pubblicato tra oggi e domani sulla «Gazzetta Ufficiale» il decreto presidenziale con il quale viene recepito il contratto di lavoro 1991-93 del personale non dirigente dell'Azienda autonoma di assistenza al volo. Lo ha reso noto, esprimendo «viva soddisfazione», il Ministro dei Trasporti Giancarlo Tesini il quale il 9 luglio scorso si era impegnato a rinnovare entro il mese l'iter procedurale del DPR, ottenendo dai sindacati dei controllori di volo la sospensione degli scioperi già proclamati. «Si chiude così», ha detto Tesini, una vicenda che minacciava di turbare la regolarità del trasporto aereo proprio nel momento delle grandi vacanze estive. Siamo riusciti - ha detto ancora il Ministro - a stabilire una condizione essenziale della pace nei cieli in tre settimane di intenso lavoro. La cui conclusione positiva ha trovato significativi apprezzamenti anche da parte dei sindacati, che vedono accolta le legittime richieste dei lavoratori, merite garantiscano agli utenti piena disponibilità del servizio. Il contratto era stato siglato nell'agosto '91 e approvato dal consiglio dei Ministri nel marzo '92. Era però stato oggetto di rinvii da parte della Corte dei Conti. Dopo l'incontro fra le parti del 9 luglio, il Ministro ha attivato il nuovo iter - riportando il DPR nella sede collegiale di governo.

Più stretta l'intesa tra Ansaldo e Siemens nel ferroviario

L'accordo fra l'Ansaldo e la Siemens nel ferroviario del 1991 si arricchisce di una nuova tappa: fra la società del gruppo Iri-Finmeccanica e la Siemens transportation system group è stata siglata un'intesa per migliorare le proprie competenze nel settore dell'equipaggiamento ferroviario. I partner - si afferma in una nota congiunta - intendono sviluppare congiuntamente i sistemi di trazione per veicoli ferroviari. L'accordo-base fra le due società (nel marzo '91) definiva i principi di cooperazione mentre quello odierno ne definisce gli elementi operativi. Eccoli in sintesi: la Siemens apporterà la sua tecnologia per i moduli di semiconduttori raffreddati ad acqua. Congiuntamente le due società svilupperanno e promuoveranno un convertitore a «getto raffreddato con acqua purificata per produzione in serie. L'intento è quello di sostituire i sistemi di raffreddamento delle locomotive convenzionali. Inoltre Ansaldo e Siemens hanno concordato di definire a breve collaborazioni in altre aree di attività: ad esempio i treni ad alta velocità, i sistemi «rapid transit» nel mercato americano, i sistemi per il controllo automatico del traffico. Infine l'accordo prevede che le associazioni cui partecipano Ansaldo (Breda costruzioni ferroviarie, Firema) e Siemens (Itin) abbiano parte all'accordo. Nella logica dell'accordo Ansaldo-Siemens rientra anche la recente decisione delle Fs di acquistare sessanta locomotori e 402 prodotti da Ansaldo e officine reggiane, con fornitura tecnologica della Siemens. Una commessa alla quale se ne dovrebbe aggiungere un'altra per oltre 100 locomotori.

SIMONE TREVES

«Carical spa» al via
La Cariplo con 80 miliardi conquista il controllo della banca calabrese

ROMA La Cariplo ha deciso di immettere 80 miliardi di mezzi freschi nella Carical, la cassa di risparmio calabrese operativa da stamattina come spa, diventandone l'azionista di controllo insieme alla Fondazione Carical. I due istituti attraverso la Fincarical avranno infatti il 75%, diviso pariteticamente. Il capitale della Carical spa salirà da 240 a 320 miliardi, ma a ricapitalizzarla sarà solo la banca guidata da Roberto Mazzotta. Lo ha reso noto la Carical. Nei giorni scorsi - precisa una nota della banca presieduta da Rinaldo Chidichimo - è stata creata Fincarical spa, società di partecipazione, con capitale sociale di 160 miliardi, ripartito tra Fondazione Carical (120 miliardi) e Cariplo (40 miliardi). Il progetto, comunque, prevede «la ricapitalizzazione della Carical spa che si concretizzerà con un apporto di mezzi finanziari freschi di 160 miliardi (80 nominali e 80 di sovrapprezzo) interamente

Nominati ieri i nuovi vertici della caposettore costruzioni dell'Iri
In settimana le assemblee per la trasformazione in spa di Iri, Eni, Enel

Un Lupo alla guida di Iritecna

Nessuno slittamento per l'assemblea dell'Iritecna (gruppo Iri) che ha provveduto ieri a rinnovare il consiglio di amministrazione, dimessosi quasi al completo lo scorso 16 luglio. Il consiglio di amministrazione che si è riunito subito dopo, seguendo le designazioni dell'azionista Iri, ha nominato Mario Lupo presidente della società e Ernesto Schiano e Fulvio Tornich come amministratori delegati.



Mario Lupo

NOSTRO SERVIZIO

ROMA Mario Lupo presidente, Fulvio Tornich e Ernesto Schiano amministratori delegati: le designazioni dell'Iri per i vertici Iritecna sono state confermate dal consiglio di amministrazione della caposettore impiantistica che si è riunito subito dopo l'assemblea degli azionisti che ha nominato il nuovo consiglio dopo le dimissioni del precedente e la revoca da parte dell'Iri del mandato al presidente Carlo Lavezzari. Il numero dei consiglieri è stato «sfoltito» da 15 a 9. L'as-

semblea ha, infatti, confermato solo i direttori centrali dell'Iri, Alessandro Ovi, Renato Cassaro, Franco Sironeo, Vittorio Di Stefano, Enrico Michel e Fabrizio Antonini, che si affiancano al presidente Lupo e agli amministratori delegati Tornich e Schiano. Oltre a Carlo Lavezzari lasciano quindi il consiglio di Iritecna anche Silvano Allevi, Giancarlo Cassiani, Tommaso Milanesi, Augusto Rocchi e Giorgio Massone. Nessuna variazione hanno, invece, subito le deleghe. «Ci proponiamo - ha spiegato il neo presi-

dente - di esaminare in maniera collegiale se vi siano possibilità per un assetto dei poteri che sia sempre più funzionale alla gestione dell'azienda. Un esame, peraltro, già avviato prima delle dimissioni del Consiglio e che verrà ripreso al più presto. Il problema - ha aggiunto Lupo - non è, comunque, contendersi gli spazi, ma integrare per esprimere al meglio le potenzialità della società e per far funzionare completamente il gioco di squadra». La prima scadenza dei rinnovi vertici di Iritecna sarà quella di esaminare i programmi della società per il quadriennio '93-'96. «Una pianificazione - particolarmente impegnativa - anche se ora «la società - ha concluso Lupo - può riprendere il suo cammino con lena tenendo presente che i problemi non sono né pochi, né semplici, ma che ci sono le potenzialità per combattere le sfide». L'assemblea ed il successivo Consiglio di amministrazione di Iritecna colmano, dunque, il vuoto apertosi lo scorso 16 luglio, con le dimissioni della vecchia capogruppo amministrativa della società e con la immediata presa di posizione dell'Iri. Il Comitato di presidenza dell'Istituto aveva, infatti, revocato il mandato al presidente Carlo Lavezzari, oggetto di contestazione da parte dei consiglieri dimissionari e deliberato di ridesignare l'intero consiglio, prevedendo la nomina di un nuovo presidente e due amministratori delegati. Il precedente Consiglio di amministrazione di Iritecna, era stato designato dall'Iri nel dicembre del 1990, poco dopo che le assemblee degli azionisti di Italtel ed Italmobiliare avevano dato il via libera alla fusione fra le due società da cui è nata appunto la caposettore dell'Iri per l'impiantistica. Risolta la questione Iritecna, l'attenzione, sul fronte caldo delle Partecipazioni statali, si concentra ora tutta sulle assemblee, in programma per giovedì, dei grandi enti pubblici. Iri, Eni, Enel ed Ina dovranno, infatti, varare gli statuti per adeguarsi alla loro nuova veste giuridica di Spa e procedere al rinnovo dei relativi vertici.

Intervista con Paolo Brutti, della Filt-Cgil. E giovedì c'è l'incontro col governo
Fs, i sindacati dicono «no» al piano Necci
«Un modello tedesco per la nuova Spa»

Giovedì incontro sindacati e governo per discutere della trasformazione in Spa delle Fs. Intervista al segretario generale aggiunto della Filt-Cgil, Paolo Brutti: «Diciamo no, al progetto Necci. Costerebbe 24 miliardi l'anno di ricapitalizzazioni, a fronte di 5mila miliardi annui di perdite. Non solo: avremmo tariffe raddoppiate e 53mila addetti espulsi». Le controproposte del sindacato.

FRANCO BRIZZO

ROMA. Le Ferrovie dello Stato stanno per trasformarsi in Spa Dopo Iri, Eni, Enel e Ina, tocca ora alle Fs. Sui problemi e sulle prospettive di questa operazione, sentiamo il segretario generale aggiunto della Filt-Cgil, Paolo Brutti. Vi è grande incertezza nel Governo sulla trasformazione delle Fs in una società per azioni. Qual'è la situazione?

Il piano di trasformazione in spa. E lo stato di salute delle Ferrovie? Attualmente le ferrovie incassano 4500 miliardi di prodotti del traffico, ricevono 6000 miliardi di trasferimenti pubblici correnti, hanno un costo del lavoro di 12.500 miliardi e conseguentemente perdite di esercizio di 2.500 miliardi. Questo nell'anno appena passato. La tendenza è all'aggravamento. E' del tutto evidente che si impone un piano di risanamento rapido e severo. Questo risanamento non è contenuto in nessuna delle pagine del progetto di trasformazione delle ferrovie in società per azioni. Sembra di intendere che la trasformazione della figura giuridica dell'ente sia da sola capace di indurre il risanamento necessario. Così non è. La ferrovia reale aspetta un piano di risanamento reale che non è ancora in campo. Quella della Spa per il sindacato è una bella sfida? Certo, ma se si rimane all'attuale progetto di Necci, la trasformazione delle Fs in Spa non arrecherà alcun beneficio alle casse dello Stato, anzi nel breve e medio periodo aggraverà consistentemente i costi pubblici, principalmente per gli aspetti previdenziali e per quelli connessi alla istituzione del trattamento di fine rapporto. Inoltre vi si delinea un intervento da parte dell'azionista pubblico di 12mila miliardi l'anno, a cui si debbono sommare almeno altri 12mila miliardi di investimenti da apportare sotto forma di ricapitalizzazioni annuali. Si tratta quindi di un esborso annuo di 24mila miliardi a fronte di perdite di esercizio costantemente atte-

state sui 5mila miliardi. Ma se invece passasse l'attuale progetto... Se il progetto sarà approvato così come è, avremo tariffe raddoppiate e minore sicurezza, in quanto vi saranno ulteriori riduzioni occupazionali, non compensate da innovazioni tecnologiche. Infatti secondo il progetto di Necci, l'equilibrio di gestione va ricercato per mezzo di adeguamenti tariffari che ne raddoppieranno la entità e per effetto di una crescita imprevedibile ed inusitata dei volumi di traffico. Si parla di raddoppiare in quattro anni il volume dei passeggeri e fare ancora meglio con quello delle merci, senza indicare alcuna misura per realizzare questi prodigiosi miglioramenti della gestione ferroviaria. Questa crescita, congiunta con quella delle valorizzazioni pa-



Paolo Brutti

trimoniai (leggasi operazioni immobiliari su vasta scala nelle principali città italiane) non sarà comunque in grado di produrre in quattro anni l'equilibrio economico delle gestioni. E poi ci sarebbero i costi a carico dei lavoratori. A questo riguardo, come condizione dell'equilibrio finanziario della Spa, e non come conseguenza di ristrutturazioni o innovazioni tecnologiche, è necessario, secondo il progetto di Necci, ridurre il costo globale del lavoro di una quantità pari a quella di 53mila retribuzioni. Si propongono di conseguenza 26mila prepensionamenti da farsi nel 1992 e nel 1993, senza modifiche tecnologiche od organizzative, e ulteriori 26mila uscite nel biennio successivo, accompagnate dagli effetti degli interventi tecnologici. Da qui origina il ri-

schio di un deterioramento del servizio ferroviario, sotto il profilo della sicurezza e sotto quello della efficienza. E in tutto questo qual è il ruolo del governo? Il ministro dei trasporti farebbe bene a meditare sui contenuti del progetto presentato dalle Ferrovie, nel momento in cui si accinge a varare l'operazione della Spa. Se una Spa si deve fare, la proposta non può essere quella presentata dalle Fs. Vi sono punti da riconsiderare e principi fondamentali da riformare. Il Governo dovrebbe ad esempio esaminare con attenzione il progetto di privatizzazione elaborato dalle ferrovie dello stato tedesche, nel quale alcuni dei problemi che ho esposto vengono affrontati con soluzioni intelligenti ed equilibrate. In che modo? Una possibile soluzione è quella di dare vita ad una «cassa-forse» pubblica, un vero ente di natura patrimoniale, a cui affidare il debito, il patrimonio, la gestione della finanza e dei fabbisogni di investimento. Questa cassaforte garantirebbe la missione pubblica delle gestioni ferroviarie e sgraverebbe la Spa che gestisce il trasporto ferroviario da carichi impropri, tra i quali alcuni oneri previdenziali e quella parte del costo del lavoro che ha avuto origine dalla natura pubblica del rapporto di lavoro e che, anche nel caso delle ferrovie italiane, rischia, se non rimossa, di trascinare in perdita ogni più efficiente gestione ferroviaria. Il rischio che le mani dei partiti continuino ad allungarsi sulle Fs c'è sempre? Sarebbe una beffa se una scelta, dettata dalla sacrosanta necessità di separare la gestione delle attività d'impresa dalle ingerenze politiche, finisse per risolversi in un infortunio completo delle imprese al volere di ristretti potentati, per di più in un regime di rapporti tra privati, e quindi al riparo dalla severità della legge penale contro i corrotti gestori della cosa pubblica. Certo l'Ente pubblico economico ha dato in questo campo la peggiore delle prove possibili e non può essere chiamato a paradigma di autonomia di gestione. Altrettanto si può dire che la Spa a socio unico che viene istituita rischia di ereditare il peggio, sia del condizionamento politico dell'ente pubblico che della irresponsabilità nella gestione di denaro pubblico dell'impresa privata assistita.