

Ania Longo nuovo presidente

ROMA. Un voto unanime ha eletto Antonio Longo presidente dell'Ania, l'associazione delle assicurazioni, per il prossimo biennio. Succede ad Enrico Tonelli che rimane in Ania come vicepresidente di diritto. Confermati gli altri vicepresidenti: Pier Ugo Andreini, amministratore delegato della Duomo, Lorenzo Pallesi, presidente dell'Ina, Pier Carlo Romagnoli consigliere della Reale Mutua.

Guarino a Bruxelles: sì ai tagli, ma la Cee deve chiudere la procedura contro l'Iri

L'Italia fa quadrato sull'Ilva

L'Italia è d'accordo sul piano di ristrutturazione della siderurgia europea ma pone due condizioni: primo, che i costi sociali dell'operazione vengano sostenuti dalla Cee; secondo che Bruxelles chiuda ogni contenzioso nei nostri confronti per la ricapitalizzazione dell'Ilva. Lo ha sostenuto ieri Guarino (che ha smentito ogni ipotesi di dimissioni) durante il Consiglio dei ministri dell'Industria della Cee.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE SILVIO TREVISANI

BRUXELLES. Giuseppe Guarino, ben noto responsabile del dicastero dell'Industria nel governo Amato, è venuto ieri a Bruxelles a sostenere che l'Italia dirà sì al piano per la ristrutturazione della siderurgia europea solo se da parte della Commissione Cee verranno rispettate alcune precise condizioni. La prima è una richiesta condivisa un po' da tutti gli stati

momento della definitiva approvazione del programma di ristrutturazione, attualmente in elaborazione, risultino chiuse tutte le contestazioni pendenti nei confronti dei singoli stati aventi attinenza con la siderurgia: ciò in applicazione all'obiettivo che il settore pervenga ad un definitivo assetto di interesse comunitario senza ulteriori oneri per gli stati membri. Noi daremo il nostro assenso, ha proseguito poi il ministro, subordinandolo alla verifica del rispetto delle condizioni che abbiamo esposte. In particolare, la posizione della Commissione e del nuovo commissario alla concorrenza Karel Van Miert, che ancora ieri aveva ripetuto che Bruxelles non avrebbe mai accettato un ricorso massiccio agli aiuti di stato nel disperato tentativo di salvare imprese decotte. Il negoziato è aperto: vedremo come andrà a finire. Anche se alcune delegazioni parlano

un aiuto di stato illegale. Ora Guarino dice: visto che si deve chiudere e ristrutturare quasi dappertutto, lasciateci fare la ricapitalizzazione dell'Ilva senza problemi. Di questo parere non sono però Germania e Francia i cui ministri ieri hanno sostenuto che le prime imprese siderurgiche da eliminare devono essere quelle in perdita e quindi quelle che ricevono gli aiuti statali come l'Ilva. Identica sembra essere, sino ad ora, la posizione della Commissione e del nuovo commissario alla concorrenza Karel Van Miert, che ancora ieri aveva ripetuto che Bruxelles non avrebbe mai accettato un ricorso massiccio agli aiuti di stato nel disperato tentativo di salvare imprese decotte. Il negoziato è aperto: vedremo come andrà a finire. Anche se alcune delegazioni parlano

apertamente di «ricatto italiano». In ogni caso lunedì prossimo arriverà a Bruxelles il nuovo ministro delle privatizzazioni Baratta e si parlerà ancora di Ilva. Rispondendo inoltre ad una domanda dei giornalisti sullo scorporo della competenza privatizzazioni, Guarino ha detto: «come vedete sono sereno e tranquillo e non ho nessuna intenzione di dimettermi». Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione vero e proprio i ministri, pur approvandolo nelle sue linee non hanno preso nessuna decisione particolare dandosi appuntamento per il 18 marzo a Copenhagen. Secondo lo studio effettuato da Femand Braun, ex alto funzionario comunitario, nei prossimi tre anni, viste la situazione attuale e le prospettive dei mercati, bisognerà ridurre la produzione dei laminati di almeno 26 milioni di

tonnellate e quella di acciaio grezzo di 30 milioni. Questo provocherà una perdita di posti lavoro valutata almeno attorno alle 50 mila unità. Entro il 30 settembre i singoli paesi e le singole imprese dovranno presentare piani dettagliati di chiusura o ristrutturazione e, sempre Femand Braun, durante l'estate visiterà tutta l'industria siderurgica europea allo scopo di preparare un progetto più preciso di ristrutturazione. La Commissione è disposta a intervenire con 900 milioni di Ecu, ma la spesa complessiva viene calcolata attorno ai 2,5 miliardi di Ecu. Chi tirerà fuori gli altri soldi per i prepensionamenti e i corsi di riqualificazione? E chi finanzia i costi di smantellamento e riconversione industriale, calcolati attorno a 3,5 miliardi di Ecu? La battaglia è aperta.

Il «Delfino» ai motorini Giovanni Alberto Agnelli diventa presidente di Piaggio veicoli europei

ROMA. Il ventinovenne figlio di Umberto Agnelli, Giovanni Alberto, è salito alla presidenza della Piaggio Veicoli Europei, la società di Pontedera che nel settore dei motorini è leader in Europa e al terzo posto nel mondo. Giovanni Alberto Agnelli, che resta vicepresidente della Piaggio holding (lo è dal 1988), subentra a Gustavo Deneghi che a sua volta mantiene la presidenza della holding di cui vice sono anche Rinaldo Marsano e Giuseppe Volontario.

La Piaggio V.E. - il 75% del fatturato del gruppo, 1.500 miliardi nel '92 - produce e commercializza veicoli a 2, 3, 4 ruote con i marchi Piaggio, Gilera e Puch, includendo anche la Motovespa di Madrid (ciclomotori e scooter), più le consociate commerciali di Parigi, Londra, Ausburg, Lisbona e Atene. Inoltre controlla il secondo produttore indiano di motorini, la Lml di Kanpur. A Pontedera costruisce il minivan commerciale Piaggio Porter a 4 ruote che a marzo sarà su tutti i mercati europei. Il giovane delfino della famiglia Agnelli (sua madre è Antonella Bechi Piaggio), dopo gli studi negli Stati Uniti, fu mandato diciottenne in fabbrica alla Comau come addetto al tornio per farsi le ossa. Cinque anni dopo iniziava la scalata della Piaggio, prima come assistente del presidente per le nuove acquisizioni, poi nell'88 alla vicepresidenza e alla guida dell'internazionalizzazione della Piaggio V.E. Nel '91 è passato alla vicepresidenza della holding.

L'Iri vara il piano di cessione di alimentare e dolciario. Il vettore aereo chiude il '92 con meno 15 miliardi

Opa per Sme, Alitalia quasi in pari

L'Iri va avanti con la cessione della Sme: via libera alla creazione di due società per l'alimentare e le conserve che saranno cedute totalmente con un'Opa. Alitalia chiude il '92 in lieve perdita (15 miliardi): un risultato migliore del '91 ed in netta controtendenza rispetto a quasi tutte le altre compagnie aeree. Il piano di investimenti procede ma deve scontare la mancata ricapitalizzazione.

GILDO CAMPESATO

ROMA. L'Iri va avanti con le procedure di privatizzazione della Sme senza attendere l'esito del confronto con i sindacati. Il consiglio di amministrazione della holding di via Veneto ha approvato le modalità di cessione della finanziaria alimentare confermando la scissione in tre pezzi: l'attuale Sme (con Autogest, Gs ed Atena) e due società industriali di

segnate azioni delle due nuove società in proporzione a quelle Sme attualmente possedute. L'Iri, pertanto, controllerà la triade con una quota pari al 62,12% del capitale di ciascuna società. Ma per poco. È stata infatti confermata la decisione di cedere completamente le due spa industriali attraverso un'offerta pubblica di acquisto, nessuna indicazione, invece, per il gruppo della distribuzione destinato a rimanere in mano all'Iri. Gli offerenti dovranno impegnarsi ad acquisire tutto il pacchetto di ciascuna società alle stesse condizioni: la quota pubblica ma anche quella degli azionisti terzi. Per l'operazione Iri si avvalerà della consulenza di Wasserstein Perella. Gli acquirenti dovranno definire le linee di indirizzo strategico e l'impegno a perseguire le linee degli attua-

li programmi aziendali e, in particolare, ad assicurare la continuità produttiva e a garantire la salvaguardia dell'occupazione. Pertanto, l'Iri si riserva la possibilità di indire un'asta competitiva. Sulla vicenda Sme è intervenuto nuovamente anche il ministro dell'Agricoltura Forlana il quale ha auspicato che il gruppo finisca ad una cordata italiana di privati e cooperative. Alitalia, in rosso, ma appena appena. Per la compagnia di bandiera il 1992 si è chiuso con un deficit di 16,8 miliardi (14,7 a livello di gruppo). Il bilancio sconta una plusvalenza di 101 miliardi per l'alienazione di cessi patrimoniali e manca, sia pur di un soffio, il pareggio che pure alcuni mesi fa sembrava a portata di mano. Eppure, all'Alitalia sono soddi-

sfatti: sia guardando indietro al 1991 quando si sono persi 43,7 miliardi (34,5 come gruppo); sia, soprattutto, guardandosi intorno. Nel 1992 il complesso delle compagnie aeree lata ha perso 5.000 miliardi con vortici clamorosi per Usair (1.500 miliardi), United (1.150 miliardi) ed American (1.150 miliardi). Ma anche i vettori europei non scherzano: Air France ha chiuso con meno 750 miliardi, Iberia con meno 410, Lufthansa con meno 320. L'unica a uscire a testa alta è British.

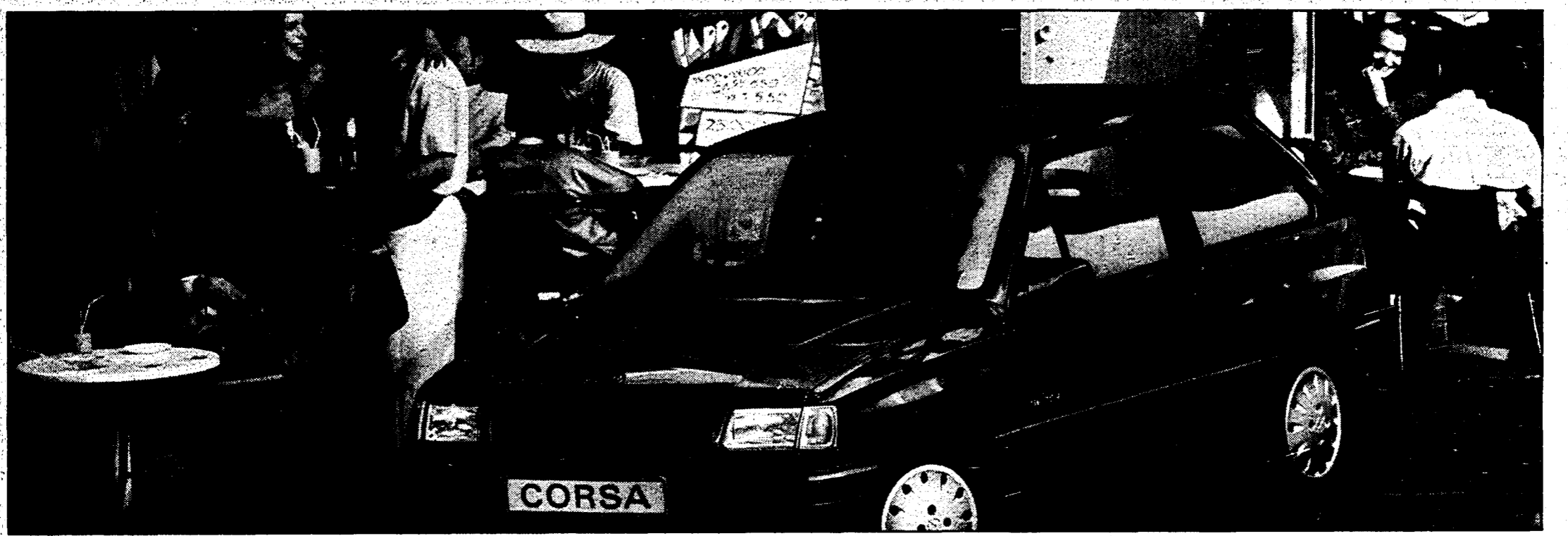
Il fatturato '92 di Alitalia è salito a 5.428 miliardi (+17%), il valore aggiunto a 1.953 miliardi (308 miliardi in più), il risultato operativo ha registrato un netto miglioramento toccando i 138 miliardi (37 miliardi nel 1991). Sul piano operativo il gruppo registra

Ricapitalizzazione Cit Tesini: «Si a nuove risorse c'è da decidere quanto»

ROMA. Irrisolti i problemi della Cit, che ha dovuto rinviare al 3 marzo l'assemblea degli azionisti (le Fs) sulla ricapitalizzazione della holding per lo più a copertura del deficit '92 (40 miliardi). Nel consiglio di amministrazione della Fs-Spa i rappresentanti dei Trasporti, Tesoro e Bilancio hanno convenuto sull'opportunità di ricapitalizzare la Cit «per la sua sopravvivenza e il suo sviluppo» ha detto il ministro dei Trasporti Tesini precisando però che resta ancora da definire «l'entità» dell'apporto (la Cit ha chiesto 70 miliardi), il che dovrebbe avvenire in un imminente CdA delle Fs. Imminente sia per quel 3 marzo, sia perché la questione è legata alla cessione del pacchetto di controllo di Cit-Viaggi (metà della holding) al gruppo francese

Valtour-Club Mediterranée sulla quale c'è una lettera d'intenti, che scade addirittura il 28 febbraio. La Golden & Sachs ha stabilito in 50 miliardi il valore dell'intera Cit-Viaggi ed è in corso la trattativa su quanto costerà il pacchetto di maggioranza. Comunque non si esclude che il preaccordo con Valtour salti, e che per la cessione si proceda con asta pubblica: una buona formula, ha sostenuto Tesini rimettendosi però all'autonoma valutazione della Fs-Spa purché tutto avvenga «all'insegna della trasparenza». Per Tesini inoltre la cessione potrebbe anche evitarsi, una volta ricapitalizzata la Cit. In ogni caso finora soltanto la Valtour si è fatta avanti per l'acquisto della Cit-Viaggi. □ R.W.

OPEL CORSA SWING+



Corsa Swing Più, con una ricchissima dotazione di serie: vetri azzurrati, specchietti retrovisori esterni in tinta con la carrozzeria e regolabili dall'interno, predisposizione per l'autoradio, poggiatesta anteriori, tergilunotto e cinture di sicurezza regolabili. E oggi - con le versioni Sport, GL Più e GSi e le motorizzazioni 1.2i, 1.4i, 1.6i, 1.5D e 1.5TD, tutte catalizzate - Opel Corsa offre una gamma di scelte ancora più completa e conveniente.

STRAORDINARIO FINANZIAMENTO	
8 MILIONI*	ESEMPIO - CORSA SWING+ 3 P. 1.2i cat.
SENZA INTERESSI	PREZZO IVA INCLUSA - 13.020.000
IN 30 MESI SOLO	QUOTA CONTANTI - 5.020.000
267.000	IMPORTO DA RATEIZZARE - 8.000.000
LIRE AL MESE	RATA MENSILE x 30 - 267.000
	IN ALTERNATIVA 1 MILIONE** DI SUPERVALUTAZIONE

Look at Opel now! OPEL logo

È UNA PROPOSTA ESCLUSIVA DEI CONCESSIONARI OPEL

Esempio ai fini del TAEG (art. 20 legge 142/92). Importo da finanziare: L. 8.000.000 - Durata del finanziamento: 30 mesi - TAN (tasso annuo nominale): 0,00% - Spese istruttoria pratica: L. 250.000 - TAEG (tasso annuo effettivo globale): 2,601%. L'offerta non cumulabile con altre iniziative promozionali in corso è valida fino al 31/03/93 per le vetture disponibili incluse le versioni Van ed è riservata a Clienti con requisiti di affidabilità ritenuti idonei da GMAC Italia S.p.A. \*\*1.000.000 di supervalutazione sulle quotazioni di Quattroruote per l'usato accettato in permuta dai Concessionari Opel.