

Il ministro Barucci annuncia alla stampa la rottura delle trattative con le Casse: «L'offerta era assolutamente insufficiente» Sfumato un progetto vecchio di tre anni

La maggioranza dell'Istituto sarà offerta a investitori istituzionali internazionali e quindi collocata sul mercato azionario Ritorna il sogno delle «public companies»

Imi-Cariplo, l'affare non si fa più

La Cariplo e le Casse di risparmio alleate hanno offerto troppo poco, e il matrimonio quindi non si farà. Il Tesoro cederà la maggioranza ad investitori istituzionali che si occuperanno del collocamento dei titoli in Borsa. Lo ha annunciato il ministro del Tesoro Barucci che ha fatto balenare l'ipotesi della costituzione di una «public company». Delusione a Milano dove non si escludono ulteriori sorprese



Il presidente della Cariplo Roberto Mazzotta e a fianco il ministro del Tesoro Piero Barucci

DARIO VENEGONI

MILANO Dopo tre anni di tira e molla il governo ha infine deciso il controllo dell'Imi non sarà ceduto alla Cariplo e alle altre Casse di risparmio collegate. Al contrario il governo provvederà a collocare quote dell'Imi presso grandi investitori istituzionali che a loro volta cureranno il collocamento sul mercato. L'Imi di venerdì così - è questo l'auspicio del governo - una società ad azionariato diffuso una public company come nel nostro paese finora non ce n'è mai stata.

L'annuncio è stato dato dal ministro del Tesoro Piero Barucci in una conferenza stampa. «Stima così definitivamente il progetto di creare a Milano attorno alla Cariplo una potenza finanziaria di dimensioni mondiali, con un fortissimo radicamento al Nord e con diramazioni in tutto il paese».

Barucci ha spiegato che il governo si è deciso a questo passo avendo così il timore che la stanza fra la richiesta del Tesoro e l'offerta delle Casse. Il ministro ha ricordato che la Cariplo non ha offerto mai più di 3.500 - 3.600 miliardi contro una richiesta di 3.800 per il 50% del capitale dell'Imi. Il Tesoro - ha aggiunto - si è tenuto alla periferia della Warburg istituzione finanziaria di prima grandezza che aveva fissato il valore del 100% dell'Istituto tra i 7.600 e i 8.200 miliardi.

La proposta delle Casse, inoltre, ha ricordato ancora Barucci - prevedeva il pagamento in due tranches a distanza di un anno senza il riconoscimento di interessi. Una condizione che il Tesoro ha ritenuto inaccettabile.

Il fallimento di questo progetto allontana ancora la prospettiva per lo stato di incassare quei 4.000 miliardi che come si ricorda erano già stati messi in bilancio dal governo Amato addirittura per l'esercizio '92. Barucci, conscio di questo rischio ha presentato ai giornalisti una inattesa carta di riserva: il governo organizzerà un'Opv (offerta pubblica di vendita) per l'intero pacchetto in suo possesso e per la quota del 10% in mano all'Imi. Il centro quest'anno ha assicurato potrà essere collocato presso importanti investitori istituzionali al 20% dell'Imi.

In un secondo tempo queste quote potranno essere classate sul mercato in modo che il ministro dello Stato da ex parte presenzi a pubblici lascis per il servizio ad azionariato diffuso. I classici due pacchetti con una fama abbandonata, le velleità di creare «nocioli duri» il governo l'ha già in parola d'ordine delle public companies. «Con questa operazione inoltre - ha concluso Barucci - si costituirà

ROMA L'Imi è uno dei maggiori gruppi creditizi e finanziari italiani potendo vantare un patrimonio netto consolidato di 6.040 miliardi di lire ed un attivo complessivo di 57.786 miliardi. L'Istituto di via dell'Arte guidato dal presidente Luigi Aruffi esercita la sua attività in tre settori principali. Innanzitutto quello del credito speciale nel quale l'Imi detiene addirittura un quinto dell'intero mercato nazionale. Al secondo posto per importanza l'attività di investment banking con un intermediazione in titoli che nel '92 ha toccato il considerevole cifra di un milione e mezzo di miliardi di lire. Sempre nell'investimenti banking ricentrano le gestioni patrimoniali di consulenza e finanziaria per le imprese. Terzo settore di attività quello dei servizi finanziari per le famiglie (dai fondi comuni di investimento a tutta la gamma di prodotti per il risparmio e gli investimenti alle assicurazioni sulla vita).

Nel gruppo Imi operano complessivamente 700 addetti (di cui 1.000 dislocati all'estero) e oltre 2.000 promotori finanziari.

Un colosso bancario da 51 mila miliardi. Il servizio di 7.000 imprese ed oltre 600.000 famiglie. I dati del bilancio '92 approvato dall'assemblea alla fine di lo scorso aprile, mostrano un utile consolidato di 143 miliardi di lire, finanziamenti in essere per 51.068 miliardi e gestioni mobiliari per 15.754 miliardi. Dal punto di vista patrimoniale, oltre ai 340 miliardi di patrimonio netto, si sono registrati 325 miliardi di mezzi propri consolidati di cui 1.285 miliardi di fondi rischi. Sul versante patrimoniale, potrebbero poi arrivare buone notizie in merito alla vicenda giudiziaria Imi/Sir per la quale l'Istituto di via dell'Arte è stato condannato al pagamento di una cifra vicina a mille miliardi di lire a favore degli eredi Rossi (cifra già messa a riserva. Proprio giovedì si è appreso che, respinta la procura speciale a favore dei legali Imi per il ricorso in Cassazione, contro la sentenza di condanna dell'1. Corte d'Appello di Roma, i procuratori in un primo tempo si erano smentiti, spinti a ricomporsi l'importante documento potrebbe partire così ad un riesame complessivo della vicenda giudiziaria.

Un colosso bancario da 51 mila miliardi

Aeronautica in recessione C'è la crisi: vola basso il salone mondiale di Parigi L'Italia resta in affanno

DAL NOSTRO INVIATO GILDO CAMPESATO

PARIGI La Boeing mostra i muscoli. Dopo aver battagliato per mesi contro gli aiuti dei governi europei all'industria aeronautica del vecchio continente Philip Condit presidente del colosso americano è sbarcato al salone aeronautico di Parigi maggior appuntamento mondiale del settore per dire che il più forte è ancora lui che la leadership di Boeing non si tocca. Al massimo gli europei possono recitare qualche parte da comprimari. L'aeronautica attraversa una delle sue crisi più difficili? «Abbiamo la capacità finanziaria per rimanere i primi nel mondo - afferma orgoglioso Condit - Usciremo da questa situazione ancora più forti». Ottimismo di maniera visto che Boeing conferma la cancellazione di 28.000 posti di lavoro e prevede di ridurre di almeno un terzo le consegne di aerei civili proprio quando i tagli alle commesse militari si sono fatti ancora più pesanti. «La guerra tariffaria tra le compagnie aeree si è fatta meno intensa - osserva Condit - Non siamo più ai tempi in cui in aereo viaggiavano anche gli auto stoppisti. E poi c'è il mercato asiatico. Cina in particolare che si presenta ricco di prospettive». In attesa che le compagnie aeree si riprendano dalla loro crisi più nera (hanno perso 15.000 miliardi di lire in un paio d'anni) e tornino ad ordinare nuovi jet il salone di Parigi fa i conti con le ristrettezze. Per la grandeur francese non è certo un bel vedere. Partecipazioni sotto tono pochi affari nuovi modelli addetti al lusso ed una presenza negli stand calata del 11% rispetto a due anni fa quando i protagonisti di tempesta nel deserto avevano conquistato la piazza di prestigio tra i viali de Bourget. Quest'anno la presenza militare è decisamente ridotta per la ripresa si punta soprattutto sui civili. Magari cercando un po' di collaborazioni tra le due sponde del oceano. In ballo è il progetto di un nuovo superjet a 600 posti che Boeing ed Airbus puntano a costruire assieme. L'Italia c'è agli aiuti fuori segno della propria debolezza ma non è detto che si del tutto un mille colloqui sono ancora in alto mare tanto che ci si è fissati una data limite o si prende una decisione entro gennaio o non se ne farà più nulla. A quel punto potrà tornare in campo anche il superconcorso di Boeing per il futuro sviluppo. AENA si sviluppa. AENA si sviluppa. Intanto complice la crisi sono più le tensioni che non le intese a dare il tono ai rapporti tra Europa e Stati Uniti. Tensioni ma anche novità. Missioni che gli americani si vuoi più strane. Come quella che Mc Donnell Douglas secondo produttore statunitense si accingeva ad abbandonare l'1100 accusando Boeing di aver speso le ultime novità tecnologiche arrivate da oltre Atlantico. Voce poi smentita anche se ammesso alla Mc Donnell - quilibrio problem - è stato F111. La crisi si sente. A guardare l'assottigliarsi e tagli delle nostre imprese e ossessamente anche quest'anno l'Alenia che presenta un profilo più dimesso puntando alla discretione pur che allo sfarzo. Alenia ha presentato AdS un nuovo sistema di navigazione, ricercato a punto dal gruppo aeronautico della Finmeccanica. Utilizzando i satelliti AdS consente di assistere gli aerei in volo anche in zone a copertura radar limitata e rendendo più efficienti e sicure le autostrade dei cieli. Sempre in Alenia ha presentato Space Shuttle moduli per lo Space Shuttle da fornire ai privati in crescita agli esperimenti spaziali. Sempre per restare in tema di spazio va registrata la decisione francese di procedere con la costruzione di Ariane 5 una buona notizia soprattutto per Fiat. Bp che compartecipa alla costruzione del busto e due razzi del primo stadio. L'Augusta di parte sua si risuscita a vendere un chiodo (17 miliardi) alla Godard e alla Alitalia.

Un altro intermediario ha iniziato a base privata che potrà avere un ruolo decisivo nel processo di privatizzazione.

Per parte sua il vertice della banca si è risultato di commentare il fallimento di un disegno in un lungo accanimento. Le fonti ufficiali sono limitate a un laconico «no comment». Nel palazzo di via Monte di Pietà non si nasconde una certa amarezza camuffata sotto il drabole parvenza di un'improbabile soddisfazione per chi finanzia il governo ha rotto gli indugi e perché rifiutando l'offerta delle Casse ha imboccato comunque la via della trasparenza con il ricorso allo strumento inedito del

l'Opv che mette tutti i potenziali acquirenti su un piano di parità. Come in tutte le trattative, si dice alla Cariplo con una punta di risentimento anche in questa se si è giunti alla rottura è per una questione di prezzo. Si tratta di un evidente paradosso le distanze tra domanda e offerta non erano davvero abissali. Essendosi ridotte a circa il 15% dell'ammontare richiesto dal Tesoro Barucci inoltre ha criticato la proposta della Cariplo di rilevare il 44% dell'Imi in mano al Tesoro in due rate ma l'alternativa dell'Opv su un 20% circa del capitale mentre quest'anno raggiungeva il 100% del medesimo risultato.

Tras la proposta delle Casse e la fantomatica public company di Barucci si dice a Milano e è inoltre una sostanziale differenza di prospettiva. La prima era il frutto di una strategia organica a lungo termine per creare un polo creditizio di rilievo mondiale con base a Milano (e su questo si appunta una nota polemica del candidato leghista alla poltrona di sindaco Marco Formigoni). La seconda non risolve la questione della collocazione dell'Imi né tantomeno quella della stabilità del suo controllo. Su quest'ultimo aspetto si appuntano molti degli interrogativi che incuriosiscono di più la Milano degli Affari. In fondo si dice la Cariplo possiede già un 64% del capitale dell'Imi e nulla vieta future arrotondamenti con acquisti sul mercato. In una società che si vorrebbe a proprietà diffusa insomma c'è già fin d'ora un azionista di peso assolutamente non trascurabile. Il progetto di acquisto dell'Imi, cacciato dalla porta dalla decisione del governo potrebbe in ultima istanza rientrare dalla finestra.

Boeing ed Airbus puntano a costruire assieme l'Italia c'è agli aiuti fuori segno della propria debolezza ma non è detto che si del tutto un mille colloqui sono ancora in alto mare tanto che ci si è fissati una data limite o si prende una decisione entro gennaio o non se ne farà più nulla. A quel punto potrà tornare in campo anche il superconcorso di Boeing per il futuro sviluppo. AENA si sviluppa. AENA si sviluppa. Intanto complice la crisi sono più le tensioni che non le intese a dare il tono ai rapporti tra Europa e Stati Uniti. Tensioni ma anche novità. Missioni che gli americani si vuoi più strane. Come quella che Mc Donnell Douglas secondo produttore statunitense si accingeva ad abbandonare l'1100 accusando Boeing di aver speso le ultime novità tecnologiche arrivate da oltre Atlantico. Voce poi smentita anche se ammesso alla Mc Donnell - quilibrio problem - è stato F111. La crisi si sente. A guardare l'assottigliarsi e tagli delle nostre imprese e ossessamente anche quest'anno l'Alenia che presenta un profilo più dimesso puntando alla discretione pur che allo sfarzo. Alenia ha presentato AdS un nuovo sistema di navigazione, ricercato a punto dal gruppo aeronautico della Finmeccanica. Utilizzando i satelliti AdS consente di assistere gli aerei in volo anche in zone a copertura radar limitata e rendendo più efficienti e sicure le autostrade dei cieli. Sempre in Alenia ha presentato Space Shuttle moduli per lo Space Shuttle da fornire ai privati in crescita agli esperimenti spaziali. Sempre per restare in tema di spazio va registrata la decisione francese di procedere con la costruzione di Ariane 5 una buona notizia soprattutto per Fiat. Bp che compartecipa alla costruzione del busto e due razzi del primo stadio. L'Augusta di parte sua si risuscita a vendere un chiodo (17 miliardi) alla Godard e alla Alitalia.

Cooperativa Ceramica di Imola

L'impegno, la tradizione, l'arte

120 anni di successi

La qualità, i maestri

Uomini, mezzi, tecnologie