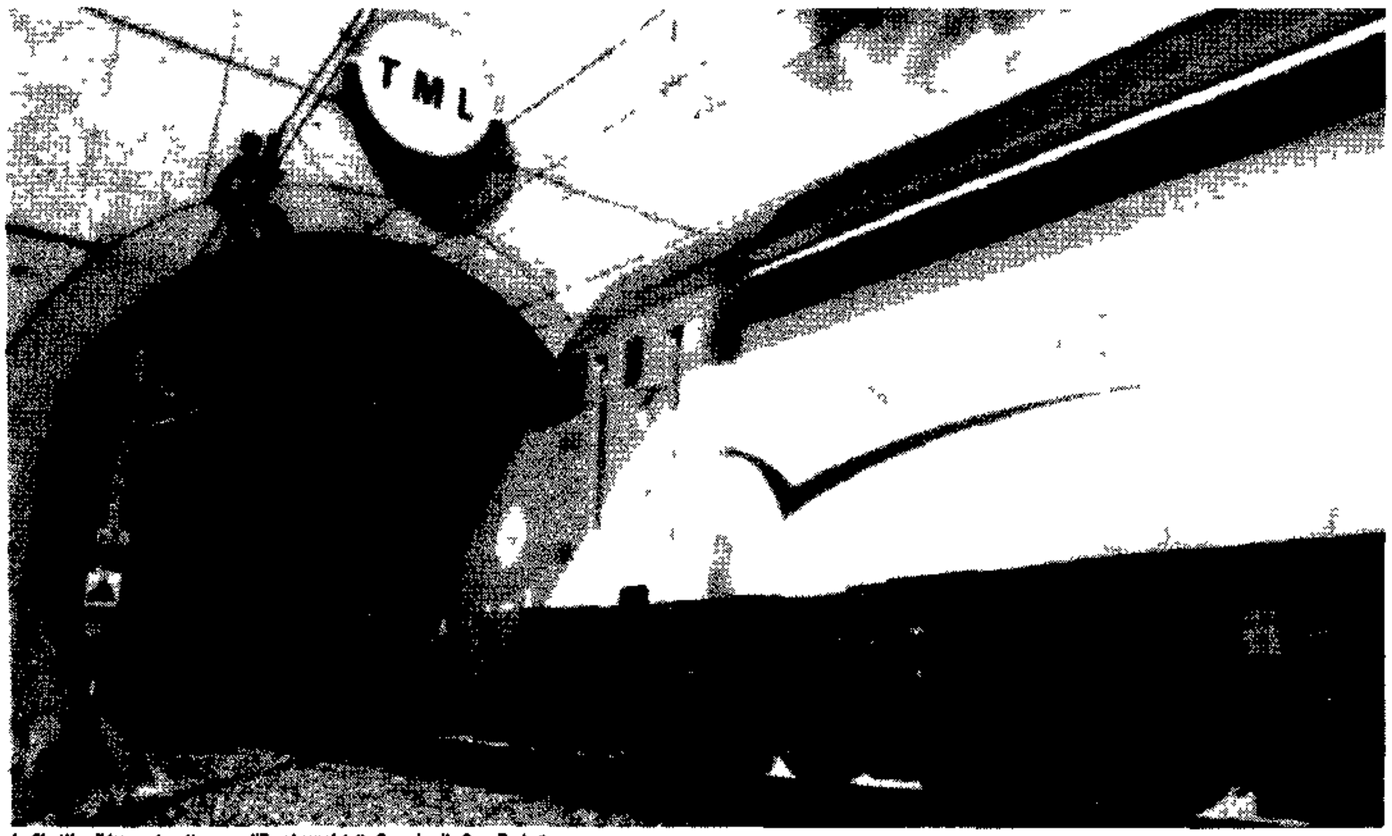
**IL REPORTAGE.**

## Luglio attivo per la bilancia dei pagamenti

**La bilancia dei pagamenti italiana ha fatto registrare in luglio un attivo di 657 miliardi di lire, che porta a 8.489 miliardi il saldo dei primi sette mesi dell'anno. Dopo il record di giugno, quando il saldo attivo raggiunse i 13.497 miliardi di lire, si conferma, quindi, in luglio l'andamento positivo della bilancia dei pagamenti, anche se, nel luglio dello scorso anno l'attivo era stato di 3.298 miliardi. I movimenti di capitale nello scorso mese, secondo i dati diffusi dall'Ufficio italiano cambi (Uic), hanno registrato un deflusso di 2.269 miliardi, superiore di circa sei volte (-410 miliardi) al dato del luglio 1994, totalmente ammortizzato da partite correnti e crediti commerciali per 2.926 miliardi (3.722 miliardi nel '94). Il risultato di luglio fa così scendere la consistenza delle riserve della Banca centrale a fine luglio a 101.915 miliardi, rispetto ai 104.268 miliardi toccati a fine giugno. Nei primi sette mesi dell'anno, inoltre, si è registrato un movimento attivo di capitali per 2.378 miliardi, rispetto ad un deflusso di 10.743 nello stesso periodo del 1994, ai quali si sono sommati partite correnti, crediti commerciali ed altre voci minori per 6.111 miliardi (rispetto a 19.176 miliardi).**

Il «tunnel» sotto la Manica. Cronaca di un'impresa che da speranza si è trasformata in dramma per 600mila francesi




«Lo Shuttle», il treno che attraversa l'Eurotunnel dalla Francia alla Gran Bretagna — Reuter

# La grande fuga da «Eurotunnel»

## Il popolo dei piccoli azionisti travolti dalla speculazione

Panico tra i 720mila azionisti di Eurotunnel. Chiederanno l'intervento dello Stato per far fronte al colossale indebitamento con le banche: più di 20mila miliardi di lire. Il titolo è sempre soggetto a speculazioni e fluttuazioni tanto che è in corso un inchiesta della Commissione di Borsa. Eppure dal lato tecnico e commerciale l'impresa comincia a funzionare, in agosto sono stati infatti oltre 2 milioni i passeggeri del treno superveloce Eurostar.

DAL NOSTRO INVIATO
**GIANNI MARSILLI**

■ PARIGI. L'incubo era un deragliamento a quaranta metri sotto il *fondo del mare*, o un *attentato nel* budello sotto sottomarino, oppure un incendio che trasformasse la galleria nella cosa più vicina all'inferno che si fosse mai vista. Un po' di Verne e un po' di Hollywood, quale cocktail migliore per seminare dubbi e tremori? Invece no, nulla di tutto questo. Là sotto la sicurezza, tocchiamo ferro, regna sovrana. Oh sì, qualche sosta imprevista negli abissi c'è stata. Anche di due ore. Ma è trascorsa tra hostess che servivano bibite e distribuivano riviste, sorridendo amabilmente ai viaggiatori per nulla inquieti. Questioni tecniche, imperfezioni tipiche di una fase di rodaggio. L'incubo invece, quello che toglie il sonno, fa scattare la chicarde e imbianca i capelli di colpo, si sta materializzando in tutt'altre sedi: nasce tra urla e strepiti *nelle corbeilles delle Borse di* Parigi e Londra oppure nelle stanze tutte legno e tappeti di banche quali Indosuez, SBS e BNP, passa attraverso telefoni e schermi di computer e si riversa come una furia nel cuore in subbuglio di 720mila piccoli azionisti. Vacilla è un eufemismo: la loro fede in quel titolo che era partito in tromba meno di dieci anni fa, mentre i novelli acquirenti si fregavano le mani di soddisfazione: avevano investito i loro averi in un'opera fantastica che sarebbe diventata ben presto un pozzo di San Patrizio, quel tunnel sotto la Manica che era un po' come le Piramidi del XX secolo, il simbolo, come la conquista della luna, del trionfo della tecnica e dell'audacia. Nel dicembre '87, quando il titolo venne introdotto in Borsa il presidente Alastair Morton aveva pronunciato parole più che rassicuranti: «*È un investimento privato* che riunisce i vantaggi di un investimento a rischio ma a forte plusvalore, di alto rendimento e nel contempo di un investimento a lungo termine da buon padre di famiglia».

### I piccoli investitori

Otto anni dopo questo popolo di investitori non ne può più. Sono seicentomila francesi e centoventimila inglesi (più prudenti), gli insulari, tartassati da sussurri e grida (che in Borsa contano moltissimo), ricapitalizzazioni, scivolate verticali del titolo come da una parete liscia del Monte Bianco, ritardi, banchieri avidi, speculatori noti e ignoti. I poveretti si sono svenati: avevano apportato all'impresa la bellezza di 23 miliardi di franchi (settemila miliardi di lire) e si ritro*vano in tasca tutti insieme azioni* il cui valore odierno non supera i 10 miliardi di franchi. L'ultimo colpo gli è arrivato questa settimana. Lunedì si sparge la voce che sarebbe stato deciso un aumento di capitale riservato alle banche. Panico: vuol dire che il valore dei titoli in mano agli azionisti è destinato a sciogliersi come neve al sole. Che fare? Vendere, vendere, di corsa. E paf: il corso dell'azione tocca l'ignominioso zoccolo (nemmeno tanto duro) degli 11 franchi. Per intenderci, era di 126 franchi nel maggio dell'89 e di 27,5 franchi all'inizio di quest'anno. In una giornata si scambiano nove milioni di titoli malgrado le smentite di Eurotunnel. Ma la paranoia e in agguato anche martedì, giornata che dovrebbe descrivere un Ken Follett [illegible] convertito nei delitti di alta finanza. All'apertura dei mercati il titolo va sotto gli 11 franchi. In sei minuti due milioni di titoli cambiano mano. Alle 10.40 un signore chiama l'ufficio economico dell'agenzia France Press. Dice di essere un nuovo collaboratore del patròn di Eurotunnel Patrick Ponsolle e informa il giornalista che quel mattino stesso *il presidente aveva firmato* a Ginevra un accordo per un riscaglionamento del colossale debito (75 miliardi di franchi) alle banche e che entro una mezz'oretta sarebbe arrivato un comunicato ufficiale. Bisogna sapere che anche e soprattutto sulle notizie di Borsa le agenzie si fanno una guerra feroce. Per l'AFP il dubbio è questo: aspettare il comunicato con il rischio che la Reuter esca due minuti prima, o sparare la notizia? Sparare, sparare per primi, ha detto qualcuno. Solo che ad essere impallinato anziché la Reuter è stato il benedetto titolo Eurotunnel. Al servizio stampa della società hanno fatto tanto d'occhi quando hanno visto, alle 10.52, sfilare la notizia sugli schermi. Alle 11.10 l'AFP era costretta a smentire. Nel frattempo, in diciotto minuti, non era successa gran cosa. Il titolo era risalito fino a 12.10 franchi per poi ridiscendere in giornata pilotato da telefonisti anonimi, speculatori manipolato come fosse plastilina. La COB parigina ha aperto un inchiesta su queste fluttuazioni. E ieri il titolo ha recuperato ancora un po', arrivando ai 12.50 franchi. Ma resta in balia del vento. Anzi delle banche e degli speculatori.

### Quando iniziano i guai

Sembra di poter dire che i guai finanziari dell'Eurotunnel siano cominciati quando si scoprì che per costruirlo non bastavano i 49 miliardi di franchi previsti dal progetto ma che ce ne sarebbero voluti giusto il doppio. Bene, dissero i banchieri. Ecco i soldi. E in quel cappio Eurotunnel mise la testa. Le banche (un megaconsorzio di 220 istituti guidati da Indosuez, BNP, Nat West e Midland) hanno prestato in tutto 65 miliardi di franchi e hanno già incassato dall'86 più di venti miliardi di interessi. La stessa cifra sborsata dagli azionisti il cui valore è oggi però più che dimezzato. Eurotunnel nel primo semestre del '95 ha realizzato un volume d'affari di 800 milioni di franchi, giusto quel *che serve alle spese* di gestione. Per pagare gli interessi dovrà chiedere ancora soldi alle banche. E stavolta non è detto che le banche finanzino Eurotunnel perché Eurotunnel le rimborsi. Il circolo comincia ad essere un po' troppo vizioso. Si cominciano a prendere in considerazione altre soluzioni: dichiarazione di fallimento, trasformazione del debito in azioni, intervento dello Stato. Proprio quello Stato che si volle escludere dalla titanica impresa privata dalla punta dei capelli alla punta delle unghie, come piaceva alla signora Thatcher e non dispiaceva a François Mitterrand.

### Intervento pubblico?

Lo Stato che beffa se dovesse entrarci. Sugli scogli statali s'infrangerebbe l'impeto liberista che ha portato alla costruzione della piramide finanziaria di Eurotunnel. La mano pubblica forse salverebbe la baracca, ma sanzionerebbe l'incapacità dei privati di consorziarsi e tenere la barra dell'interesse comune. Christian Cambier, portavoce dei piccoli azionisti, appare molto poco interessato a dispute di filosofia politico-economica ed invoca a gran voce l'intervento della *mano pubblica*. A fine mese i piccoli azionisti incontreranno il ministro dei trasporti francese Bernard Pons, al quale chiederanno di far qualcosa, almeno di strappare una moratoria. Ma il potere pubblico mette già le mani avanti. Primo, l'*affaire* è nato privato e tale deve restare. Secondo, è più facile passeggiare su Giove che convincere il governo britannico a sborsare una lira per l'Eurotunnel. Terzo, ma *non si deve dire, la storia comincia* a puzzare, soprattutto da quando la svizzera SBS e l'americana Salomon Brothers sono sotto inchiesta per *insider trading* per un giochino speculativo prima dell'aumento di capitale del maggio '94. La COB francese ha passato il dossier alla Procura agli inizi di questo mese.

### Il servizio funziona

Eppure la nave, pardon, il treno va. Nel senso che tecnicamente e commercialmente funziona, nonostante un decollo a singhiozzo: il 1 giugno '94 pochi treni merci al giorno, il 21 ottobre treni merci 24 ore su 24, dopo il nullaosta della commissione intergovernativa per la sicurezza, il 14 novembre via libera ai viaggiatori, il 22 dicembre il servizio navette per viaggiatori in macchina. A fine luglio 183.606 camion erano stati trasportati sotto la Manica, contro i 65mila del semestre precedente. A fine agosto saranno stati venduti due milioni di biglietti ferroviari per il treno superveloce Eurostar. I vagoni tra Parigi e Londra, detto per inciso, sono pieni al 60 per cento, percentuale tutt'altro che disprezzabile. E anche per le merci il balzo in avanti è stato spettacolare: 11 treni il primo *mese*, 628 *in luglio*. Sono *cifre* che fanno dire ai responsabili di Eurotunnel che l'avvenire è radioso, basta saper aspettare l'anno Duemila. È quest'attesa che diventa insostenibile. Per i portafogli dei piccoli azionisti, non certo per lo splendido serpente che percorre le viscere della terra tra Dover e Calais. Lui gode buona salute.

## Rete digitale
# Accordo Telecom Ericsson

■ ROMA. Nonostante le molte polemiche alimentate anche dall'Antitrust sui suoi presunti vantaggi monopolistici, Telecom Italia continua nella campagna di sviluppo per la sua rete digitale. Un consorzio costituito dalla svedese Ericsson e dalle italiane Marconi e Tratos realizzerà infatti per Telecom *Italia una rete sperimentale a larga* banda per le trasmissioni di servizi multimediali avanzati e parteciperà ai lavori di ampliamento e ammodernamento dell'attuale rete telefonica di Telecom. Il valore complessivo dei lavori – un primo passo verso la realizzazione delle autostrade informatiche in Italia – sarà di circa 330 miliardi di lire. Il consorzio EMT e Telecom, si legge in una nota di Ericsson, hanno firmato nei giorni scorsi un contratto in tal senso. La società svedese provvederà a far fronte per circa i tre quarti del valore dell'investimento previsto. I lavori cominceranno nelle prossime settimane ed Ericsson provvederà a installare cavi ed equipaggiamenti di rete a Roma, Palermo, Catania, Padova, *Genova, Bergamo, Brescia, Firenze* e Venezia. Il progetto prevede la realizzazione di un sistema integrato (rete, sistemi di trasmissione su larga banda, cavi, equipaggiamenti nelle sedi degli utenti dei servizi) basato su tecnologia avanzata a fibre ottiche per il trasporto economico dei servizi su larga banda. Il sistema a larga banda fornito da Ericsson sarà basato su un'architettura di rete «ibrida» a fibre ottiche e coassiale. L'equipaggiamento sarà fornito da Ericsson Raynet, la joint venture costituita dalla società svedese e dalla Raychem.

## Eni in Borsa
# Nuovo passo Scelti i pubblicitari

■ ROMA. Sarà la J. Walter Thompson a curare la campagna pubblicitaria per il collocamento sul mercato della prima tranche di azioni dell'Eni. La Burson Marsteller, che opera nel settore delle pr, si occuperà invece di tutti gli aspetti relativi alla «comunicazione» dell'operazione. Dopo la scelta dei due global coordinator per l'Eni, fatta dal governo poco prima della pausa estiva, anche l'ultimo adempimento propedeutico alla privatizzazione dell'Eni è stato definito. La scelta di Jwt e di Burson Marsteller verrà ufficializzata nei prossimi giorni dal comitato dei ministri per le privatizzazioni; i relativi contratti di assegnazione degli incarichi sono praticamente definiti e verranno sottoscritti nelle prossime ore.

La Jwt si è aggiudicata l'incarico di mettere a punto la campagna per pubblicizzare l'Opv del gruppo petrolchimico pubblico al termine di una competizione che ha visto nel rush finale la partecipazione di sei candidati: oltre alla stessa J. Walter Thompson, la Armando Testa, l'Ata Tonic, la Pirella Gottsche Lowe, la Saatchi and Saatchi e la Young and Rubicam. Per la campagna relativa alla prima tranche del collocamento, l'Eni avrebbe stanziato risorse che oscillano tra i 30 e i 40 miliardi. Sarà la Jwt quindi a ideare e gestire spot televisivi, inserzioni e manifesti per allettare i sottoscrittori.

Per la Burson Marsteller, leader mondiale delle pubbliche relazioni, si tratta del secondo risultato consecutivo di rilievo all'interno del programma di privatizzazioni: il diario poco prima dell'estate, infatti, la branca italiana dell'organizzazione guidata da Gagliola [illegible] si era aggiudicata l'incarico per il ruolo di advisor nella dismissione dell'Enel. Alla società quindi il compito di coordinare l'intera comunicazione relativa alla privatizzazione, compresa la pubblicazione sulla stampa nazionale e internazionale dei comunicati relativi alla cessione delle azioni.

I nuovi modelli saranno presentati a Lingotto e tutta la città è coinvolta

# La Fiat festeggia «Brava» e «Bravo»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
**MICHELE RUGGIERO**

■ TORINO. A due anni esatti dal lancio della «Punto» Torino e la Fiat replicano con sinergia collaudata la grande kermesse attorno ai nuovi modelli «Brava» e «Bravo» è quasi ai nastri di partenza. Il conto alla rovescia si *fermerà all'ora «X» nel* tardo pomeriggio di domenica con l'inaugurazione al Centro congressi del Lingotto, dove si aprirà il convegno «I colori della vita» cui hanno dato l'adesione studiosi ed esperti internazionali.

Intanto la città comincia a ritrovare il passo pre-agostano. Chi ritorna dalle vacanze scopre con curiosità e stupore il nuovo volto del *centro sottoposto a un «lifting» floreale*. Un «maschera» che si allarga dal cuore storico di piazza Castello alle arterie centrali che vi confluiscono — da via Garibaldi a via Pietro Micca, da via Roma a via Lagrange e a via Po — fino a quello che viene considerato per antonomasia il salotto buono di Torino: piazza San Carlo.

E le cifre diffuse con pignoleria notarile dalle associazioni dei commercianti sono lo specchio più fedele della cosmesi in atto a Torino: 10mila esercizi pubblici aderenti manifestazione, 1.500 taxi contrassegnati con il simbolo di «Torino Bravo e Brava», 6mila metri di moquette colorata stesa su percorsi *centrali degli spettacoli*, 3.000 metri di vie colorate [illegible] 36.350 piante fiorite [illegible] rosa, ciclamini gialle [illegible] che 1.200 petunie, 2.680 piante di medio e alto fusto. Insomma una gigantesca serra che sperano non degeneri in fiera di provincia.

Il sogno della Fiat ovviamente è di bissare il successo della Punto, che [illegible] rappresentato lo spartiacque tra il declino annunciato e la scommessa sulle potenzialità di ripresa e di sviluppo della casa automobilistica. Scommessa vinta se il [illegible] anche se il bilancio della casa Mirafiori *ha recuperato il saldo*. [illegible] un principio di ripresa [illegible] stagnazione nelle vendite per altro non controbilanciate da un recupero di quote interne sulla concorrenza straniera penalizzata dal pessimo momento della nostra moneta.

Se la Fiat non ride, Torino è preoccupata. Il rovescio della [illegible] il saldo all'ufficio di collocamento che non torna [illegible] All'ultima chiamata giornaliera c'erano più di mille persone a disputarsi una manciata di posti di lavoro. Dimenticando che non possono essere di [illegible] elementi negativi [illegible] cassintegrati [illegible] una risposta visibile dalla Fiat [illegible] di provincia e regione c'è un ritorno di fiamma dei bollettini delle aziende in crisi che annunciano licenziamenti e manodopera in mobilità.

A Brava e a Bravo, evoluzioni della Tipo, Cantarella e l'intero vertice Fiat guardano come punto di snodo per consolidare la presenza dell'offerta [illegible] segmento molto importante per il mercato interno. Per vincere la nuova sfida [illegible] sviluppato una nuova gamma di motori: quattro [illegible] benzina tutti plurivalvole a quattro e a cinque cilindri con cilindrate comprese tra i 1.400 e i 2.000 dieci, inclusi due modelli diesel aspirato cui si affiancherà in breve tempo un turbo diesel intercooler di nuova concezione.

Il grosso sforzo nella promozione e commercializzazione [illegible] produzione negli stabilimenti di Cassino e di Piedimonte di San Germano [illegible] lo sganciamento delle ferie tra giugno e settembre per evitare pause produttive in agosto [illegible] nella consegna [illegible] Cassino e Piedimonte [illegible] dal 13 al 17 settembre convegni, spettacoli e mostre con festa di chiusura insieme a Renzo Arbore.