

Economia & lavoro

La Borsa, il prezzo della super, il caso Libia. La parola al presidente

Eni, è l'ora della svolta

Bernabè: ora torniamo a fare shopping

Franco Bernabè nasconde le preoccupazioni ed ostenta ottimismo. Il numero uno dell'Eni si dice pronto al nuovo appuntamento con la Borsa («Stiamo ultimando i dettagli tecnici») e lancia un messaggio confortante agli automobilisti: «Le tendenze del mercato del greggio sono per il calo dei prezzi». Quindi annuncia la svolta: «Il programma di dimissioni dell'Eni è completato. Ora, si comincia a pensare a qualche shopping».

DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESATO

GENOVA. «No, non penso proprio che quanto sta succedendo sulla scena politica americana possa avere il minimo effetto sul nuovo collocamento delle azioni del gruppo: Franco Bernabè, amministratore delegato dell'Eni, è a Genova per il varo di Portovenere, la nuova ammiraglia della flotta targata Snam. Per il gruppo è un appuntamento da celebrare con solennità, ma anche l'occasione per una piccola festa in famiglia. A fungere da madrina è stata infatti scelta proprio la moglie di Bernabè, Maria Grazia Curreto. Durante la cerimonia, l'amministratore delegato dell'Eni sfoggia una cravatta giallo sgargiante con tante manine che reggono fiammelle azzurre di gas: è l'inconfondibile «stile Folon» a plasmare la cravatta aziendale della Snam. Ma non è che proprio su quelle fiammelle l'Eni rischia di bruciarsi un po' di penne? L'aria che tira in Usa non è delle migliori per chi fa affari con la Libia ed altri paesi a rischio terrorismo.

Dottor Bernabè, non ha paura che le tolgano il visto Usa. A lei e magari anche a sua moglie?

No, e perché mai? Non siamo coinvolti nella vicenda di Cuba.

Cuba no, ma Libia sì. Non pensa che la bomba sul 747 Iva possa esacerbare gli animi ed alimentare vecchie campagne?

Guardi, noi condanniamo nettamente il terrorismo. Riteniamo che la lotta al terrorismo vada sostenuta attivamente e strenuamente.

Ma intanto in Usa sta passando una legge per mettere al bando le imprese che lavorano con Libia o Iran. E tra queste c'è l'Eni.

Noi operiamo nel mondo intero. Come tutte le compagnie petrolifere,

del resto. Comunque, quella legge non è ancora passata.

Ma lei ha spedito una lettera a Bruxelles per lamentare i danni che potrebbero venire dalle scelte politiche americane.

Ho solo sottolineato il problema degli effetti extraterritoriali delle leggi di un certo paese. Intendevo, cioè, sollevare la questione dei rapporti giuridici tra gli Stati. Che, ovviamente, possono avere impatti rilevanti per le imprese di paesi terzi. Come me, comunque, la pensa tutta l'industria petrolifera europea.

In Usa sembrano prevalere altri sentimenti. Tra non molto vi presenterete sul mercato Usa con un nuovo collocamento. Teme un insuccesso per ragioni politiche?

E perché mai? Non penso proprio che ci saranno difficoltà da questo punto di vista. E poi, le azioni non saranno proposte solo in Usa, ma anche in Italia, in Europa.

Quando tornerete in Borsa?

La domanda la deve fare all'azionista. Noi siamo oggetto della vendita.

Ma vi state preparando?

Certamente. Il lavoro tecnico va avanti. Contiamo di terminare le procedure al più presto possibile. Ovviamente, bisognerà tener conto della tempistica individuata dal Tesoro e delle condizioni dei mercati.

Diciamo che settembre potrebbe essere il mese buono?

A settembre variamo la semestrale. Lei sa che a Wall Street le autorità di Borsa vogliono vedere i conti dei primi sei mesi prima di autorizzare un nuovo collocamento. Licenziata la semestrale, ogni momento è buono.

Piazzerete un'altra fetta del 15%.

Anche su questo è il Tesoro che deve decidere. È lui che vende.

E le cessioni dell'Eni?

Abbiamo venduto molto. Credo che, dettagli a parte, il nostro programma di dimissioni sia ormai completato. Piuttosto, stiamo entrando in una fase nuova. Ci stiamo preparando a qualche shopping.

Così non venderete più la Ip.

La sua cessione non è mai stata programmata.

Ma avete più del 40% del mercato dei carburanti.

Non lo abbiamo scelto noi. Negli anni difficili, quando c'era da perdersi piuttosto che guadagnarci, sono uscite dall'Italia ben 12 compagnie petrolifere straniere. E l'Eni è stata costretta a sostituirle.

Resta il fatto che sui carburanti la concorrenza è scarsa.

Ma questo non dipende da noi.

E da cosa, allora?

Dalle rigidità del mercato, dal fatto che nei distributori si può vendere solo benzina o quasi, che ci sono mille pastoie burocratiche, che gli orari sono quelli che sono, che c'è troppa frammentazione di punti vendita. Non si può pensare ad una vera concorrenza sui prezzi quando i margini sono ridotti all'osso. Bisogna liberalizzare il mercato. Allora verrà la concorrenza.

Intanto i consumatori si lamentano dei prezzi alti.

Nessun mistero. C'è stato un forte abbassamento delle scorte, soprattutto in Usa. E questo rende il mercato più sensibile ad avvenimenti temporanei.

Sempre al rialzo?

Non è vero. Come salgono, i listini delle benzine scendono. Anche se il ribasso colpisce meno la gente. In ogni caso, in questi ultimi mesi le scorte si vanno ricostituendo.

Che significa?

Significa che potrebbe aprirsi una fase di prezzi in calo con un mercato più vantaggioso per il consumatore. Soprattutto se arriverà il petrolio iraqueno.

Ed intanto l'Eni punta sul gas.

È una fonte energetica di grande futuro. In Italia prevediamo ritmi di crescita del 5%, così come in Europa. L'Eni è stata tra i primi gruppi petroliferi a puntare sul gas. E continuiamo a crederci. I fatti ci hanno dato ragione.



La nuova metaniera della Snam varata ieri nel porto antico di Genova; a sinistra, Franco Bernabè

Bobbio/Ansa

Varata a Genova «Portovenere», la più grande nave gasiera italiana

Il gigante dei mari della Snam

DAL NOSTRO INVIATO

GENOVA. Eccolo lì, ancorato ai magazzini del cotone, simbolo della Genova che rinasce, l'ultimo orgoglio della flotta Snam e della Fincantieri di Sestri. È la più grande, oltre che la più moderna, nave gasiera mai costruita in Italia: due miliardi di metri cubi di metano che, viaggio dopo viaggio, finiranno ogni anno dai pozzi algerini all'impianto di Panigaglia (La Spezia). Ieri mattina l'hanno battezzata col nome del posto più famoso lì vicino: «Portovenere». Chissà cosa direbbe Lord Byron.

Una nave da 240 miliardi

Sarà per ricordare il colore del mare di quelle parti o perché, come dice il presidente della Snam, Angelo Ferrari, «il metano è energia pulita, è azzurro», fatto sta che l'hanno dipinta di un blu «wingo». Tutta, da cima a fondo. Sembra quasi uscita dal pennello di Folon, artista ufficiale delle campagne pubblicitarie Snam e non a caso presente ieri mattina in banchina, anch'egli sgargiante come la sua tavolozza. Un quadro da 240 miliardi.

Tanti ne costa la Portovenere. Ed altrettanti ne varrà la sua gemella, pronta tra un paio d'anni.

La Snam non bada a spese: «La soluzione degli approvvigionamenti via mare, accanto ai più tradizionali gasdotti, è un elemento di affidabilità e di flessibilità. Il gasdotto è fisso, la nave si può spostare, andare dove c'è il gas», spiega Ferrari. Senza contare che i grandi gasdotti transmediterranei sono ormai come autostrade nei giorni dell'esodo.

Sempre via nave verrà rifornito il nuovo degassificatore di Montalcone. Tra l'altro, alimenterà la centrale elettrica di Montalto di Castro. L'Enel si occuperà dei primi approvvigionamenti: 4 miliardi di metri cubi di gas all'anno. Snam ha un'opzione per arrivare sino ad 8, per poi salire a 12 miliardi di metri cubi l'anno.

Ambizioni eccessive? «Oggi l'Italia consuma circa 53 miliardi di metri cubi di gas l'anno. Nel Duemila saranno quasi il 50% in più: circa 75 miliardi. Per arrivare agli 85-90 miliardi del 2010», valuta Ferrari. Per

procurarsi tutto quel metano, ci vorrà uno sforzo enorme. Anche logistico. «Saranno necessari nuovi grandi progetti internazionali e rinnovati impegni finanziari», osserva il presidente della Snam.

Il lavoro di Fincantieri

Tutto miele per le orecchie di Corrado Antonini, presidente di Fincantieri. La Portovenere segna il ritorno del gruppo dell'Iri alle navi gasiere dopo che per quasi trent'anni era sparito dal settore. E marca, dopo che era stato dato quasi per morto, anche la resurrezione del cantiere di Sestri, pur con un forte ridimensionamento occupazionale ed ancora 180 lavoratori in cig. «Il nostro futuro è nei mercati di nicchia, specializzati», spiega Antonini. Che guarda con l'acquolina in bocca al degassificatore di Montalcone: «Con un impianto di quelle dimensioni, saranno necessarie navi ancora più capienti della Portovenere», osserva. Ma le acque sono agitate. Oltre oceano i sudcoreani sfornano navi a prezzi da dumping sociale e progettano di aumentare ancora di più la loro capacità produttiva col rischio di

mandare in tilt mercati che già soffrono di un eccesso di offerta. Che fa l'Europa?

Tocca al ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, rispondere. «Quel che sta avvenendo in Corea è inquietante - osserva - Ne ho già parlato col commissario Kinnock. Dobbiamo buttare in campo tutto il peso dell'Unione Europea».

Burlando è uomo nato sul mare e di mare se ne intende. Le idee, infatti, le ha già chiare. Gli aiuti pubblici alla cantieristica e all'armamento, osserva, non si possono tagliare d'un botto. Tanto più che gli Usa hanno deciso di prorogare il loro ancora per un bel po'. «L'Europa ha circa un anno di tempo - dice il ministro - per sostenere la riorganizzazione del suo sistema». Carota, ma anche bastone per gli armatori: «Ci saranno aiuti pubblici ma non illimitati. Non si può espandere la capacità produttiva in maniera sconsidezata». Lloyd ed Italia saranno ben presto privatizzati, ma la Tirrenia finirà alle Fs: «Il cabotaggio pubblico va unificato, non spezzettato», spiega Burlando. Ma, in futuro, ci sarà spazio anche per i privati. □ G.C.

IL PERSONAGGIO. Le iniziative e i progetti futuri di Giuseppe Gazzoni Frascara

E Mister Idrolitina si tuffa nella grande finanza

Il 30 aprile se ne stava seduto accanto a Luigi Lucchini e Guido Rossi a quella messa laica del capitalismo italiano che è l'annuale assemblea delle Generali a Trieste. Non male per chi ha fatto la propria fortuna con bustine di Idrolitina e pasticche del Re sole. Complimenti dottor Gazzoni. «Beh, cosa vuole, il consiglio è importante, ma sarebbe meglio stare nel comitato esecutivo». Insomma, l'appetito vien mangiando. E Giuseppe Gazzoni Frascara da Bologna non è di quelli che si sazia facilmente. Da quando, più o meno tre anni fa, ha ceduto la maggioranza della sua azienda alla multinazionale svizzera Sandoz (allora il 50,01, qualche mese fa un altro 17%) non è stato fermo un attimo. Ha comprato il 20% di Promotex, una finanziaria che ha in pancia più o meno l'1% delle Generali (valore di Borsa più o meno 300 miliardi) e si è assicurato un posto in consiglio. Poi è entrato nel nocciolo duro che controlla Pirelli e pochi giorni fa ha fatto altrettanto con Ferfin-Compant. A seguire ci sarà l'approdo nel gruppo di comando della Falck.

Il miracolo-Bologna

E non che si accontenti di fare il finanziere, che anzi se lo chiamano così si arrabbia pure. Gli piace il calcio, ha preso il Bologna dal baratro del fallimento e della serie C e l'ha riportato ai fasti della prima serie. E poi c'è la politica. Sotto le insegne del Cavaliere di cui è (o era) grande amico, e di Pier Ferdinando Casini che l'hanno convinto a correre per fare il sindaco. È arrivato terzo e adesso lamenta che la sinistra è trop-

Dall'Idrolitina ai salotti finanziari che contano. Giuseppe Gazzoni Frascara ha investito un bel pacco di miliardi, incassati con la vendita della sua azienda alla svizzera Sandoz, in Generali, Pirelli, Compant-Ferfin e Falck. Ed è entrato in tutti i consigli di amministrazione. Ma nega di voler fare il finanziere. «Resto un imprenditore bolognese». Ha rilevato le Officine Rizzoli dal Comune di Bologna. E si dedica al Bologna calcio che ha riportato in A.

WALTER DONDI

po forte e non lascia spazio neppure per fare opposizione. Ma Gazzoni non è ancora contento, vuole un'altra poltrona di prestigio. Così si è messo in corsa per fare il presidente della Confindustria dell'Emilia Romagna. Pensava fosse una passeggiata, e invece ha trovato sulla sua strada un giovane imprenditore romagnolo di successo, Massimo Bucchi titolare della Cisa serrature di Faenza, che gli ha dando non poco filo da torcere. E alla fine l'ha spuntata un terzo candidato, il modenese Alberto Mantovani.

Insomma, il poliedrico e superattivo Gazzoni, giunto ai sessantanni e con un pacco di miliardi di ragguardevoli dimensioni è tutt'altro che intenzionato a ritirarsi in campagna. Così da Bologna ha allargato il proprio raggio d'azione verso le piazze finanziarie più interessanti e, spera, più redditizie. «Ma quale finanziere! si adonta -. Io non faccio del trading. Si tratta di investimenti patrimoniali, nulla di più». Insomma, un modo per collocare l'ingente liquidità (si parla di 200 miliardi) ricavata dalla cessione della sua azienda e di garanti-

re un futuro ai figli. Epperò, non è da tutti inserirsi in maniera così decisa ai vertici di alcune tra le più blasonate società italiane. Che, guarda caso fanno tutte più o meno direttamente capo al «salotto buono» della finanza italiana. Insomma, Cuccia e dintorni. «Ma queste sono invenzioni di voi giornalisti» glissa.

Un posto nel «salotto buono»

«Io - spiega - ho soltanto investito in aziende ben amministrate, guidate da persone che conosco e che stimo: di Generali non è nemmeno il caso di parlare. Tronchetti Provera è il miglior manager in circolazione, di Lucchini sono amico da 15 anni. Quanto alla Falck è una questione di famiglia, mia moglie Grazia è sorella di Carlo Marchi, marito di Gioia Falck».

Comunque sia il centro dei suoi interessi economici sembra spostarsi sempre più verso Milano, dove ci sono gli «amici fidati» che lo consigliano negli affari. Anche se continua ad avvalersi dei preziosi suggerimenti di Piero Gnudi, il commercialista bolognese nelle cui mani passa-



Giuseppe Gazzoni Frascara

Sayadi

no tutte le grandi operazioni degli imprenditori che dimorano sotto le due torri e non solo. «Ma io - protesta Gazzoni - da Bologna non me ne vado e continuo a fare l'imprenditore». Infatti ha comprato proprio a inizio settimana (per 10 miliardi) le Officine ortopediche Rizzoli, impresa specializzata nella produzione di protesi. «Il mio contributo sociale alla città continuo a darlo» si affretta a precisare. Anzi, dice, «ci sono altre cose in

vista. Adesso che sanno che ho un po' di soldi mi offrono di tutto. Non solo a Bologna». In ogni caso adesso a tenerlo legato alla città c'è il calcio. Ha preso la squadra in fondo al baratro del fallimento e della serie C e l'ha riportata in A. E ora si trova per le mani un business che lui stesso quantifica in 40 miliardi l'anno e che, spiega, «ha bisogno di essere seguito adeguatamente».

A voler fare della psicologia a

buon mercato si potrebbe anche stabilire che tanto attivismo sul fronte finanziario sembra fatto apposta per rifarsi delle delusioni che Gazzoni ha subito sul fronte politico.

Deluso dalla politica?

Un anno fa era stato convinto a correre per la poltrona di sindaco di Bologna sotto le insegne di una lista civica, sostenuta da Forza Italia e dal Ccd dell'amico e concittadino Pier Ferdinando Casini. Una debacle. Non solo vinse al primo turno il piddesino Vitali, ma fu sorpassato pure dall'ex missino Filippo Berselli. Una sconfitta che brucia ancora e che ha indotto Gazzoni a prendere le distanze non solo da Forza Italia, che accusa apertamente di averlo «tradito», ma anche da quella parte di «borghesia agraria», di «destra molto severa» che ha preferito il «voto inutile ad An, pur di non votare per me». Così ora Gazzoni non esita a scaricare persino il vecchio amico Silvio Berlusconi. «Politicamente non esiste più», si smarca, virando decisamente al centro e proponendosi come punto di riferimento per un «nuovo centro». La sua tesi è che Bologna si è seduta «sul suo successo economico» ed è «immobilizzata» da una sinistra prigioniera del «reticolo rosso di interessi» che ha costruito in cinquant'anni di governo cittadino. Solo la «borghesia pulita e produttiva» può «rilanciare la città». E così, dopo che non gli è riuscito di farlo con i voti dei bolognesi, indica al Pds il suo sindaco ideale, da prendere naturalmente tra quella «borghesia moderata» di cui si considera primario rappresentante.

Banconapoli, siglata intesa sul costo del lavoro

È stato raggiunto l'accordo sull'allineamento del costo del lavoro per i 13 mila dipendenti del Banco di Napoli.

Lo rende noto il segretario generale della Fiba Cisl Eligio Boni che, in un comunicato, riassume i «contenuti essenziali» dell'intesa raggiunta tra sindacati e azienda: congelamento di alcuni istituti contrattuali; assorbimento degli aumenti salariali dal contratto nazionale solo per alcune voci; riduzione di particolari indennità con l'impegno a definire nuovi criteri di inquadramento del personale; congelamento delle attuali previsioni delle anzianità maturate ad oggi dai lavoratori e, per il futuro, introduzione di un nuovo meccanismo di previdenza complementare secondo quanto previsto dalla riforma. Secondo Boni, «con l'accordo non solo è stato ridotto il costo del lavoro alla media del sistema ma sono state create le condizioni per il rilancio del Banco. Va chiarito, comunque, che le novità riguardano soltanto coloro che godono di un trattamento economico superiore a quello della categoria mentre per chi è già in linea con le retribuzioni medie nella sostanza non cambia nulla». «Il tracollo del più importante istituto di credito del Mezzogiorno non è stato certamente provocato dal costo del personale - conclude Boni - ciò nonostante i lavoratori danno il proprio contributo per salvaguardare un'istituzione finanziaria fondamentale per l'economia meridionale».