

Economia & lavoro

Autostrade, dismissione entro l'estate

Ciampi: ecco come privatizzeremo

«No l'Enel a monopoli privati»

Avanti verso le privatizzazioni. Carlo Azeglio Ciampi ribadisce ai deputati delle Commissioni Bilancio, Finanze e Attività Produttive la strategia del governo. Si comincia con la cessione della Seat, che sarà venduta entro la primavera, mentre per Autostrade l'affare andrà in porto «alle soglie dell'estate». Per la Stet nocciolo duro e *golden share*, mentre la privatizzazione dell'Enel si farà evitando di «passare da un monopolio pubblico a un monopolio privato».

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Nessuna incertezza. Le privatizzazioni si faranno, «non come obiettivo ma come strumento»: per ridimensionare il ruolo dello Stato, per contribuire al risanamento della finanza pubblica, per rafforzare il mercato dei capitali e ampliare il grado di concorrenza. Ciampi, però, avvisa: si privatizza soltanto se c'è la possibilità di avere un mercato, altrimenti si sostituisce un monopolio privato a un monopolio pubblico. Un trasparente riferimento all'Enel, che nelle risposte alle molte domande diventa ancora più esplicito: «solo se si può creare una pluralità di soggetti e quindi, se si creerà un mercato, si potrà privatizzare l'Enel».

Enel, si allo spezzatino?

Uno stop alla dismissione del colosso elettrico pubblico? Assolutamente no, replicano al ministero del Tesoro. Il problema, spiega Ciampi, è che si è ancora ai preliminari: prima «bisogna definire il nuovo assetto del mercato elettrico e vedere in che misura, in tutto o in parte, quei servizi possano essere liberalizzati. Ed in conseguenza potrà esserci un intervento di privatizzazione». E il piano della Commissione Carpi, che tanto ha fatto discutere? Ciampi non si esprime: il progetto non lo ha ancora letto, e poi è materia di competenza del ministro Bersani. Comunque, «si privatizza soltanto quando c'è un mercato. Passare da un monopolio pubblico a quello privato vuol dire affarismo - cadere dalla padella nella brace - una brace particolarmente accesa».

Si passa poi al capitolo Stet. Ecco la ricetta di Ciampi: Stet privata con nocciolo duro, *golden share*, e magari un socio straniero, «intendiamo che si faccia un nocciolo duro - dice il ministro - in cui vi sia prevalentemente la presenza italiana di soggetti che non abbiano relazioni settoriali attinenti alla società da privatizzare. Siamo favorevoli al mantenimento ed all'utilizzo della *golden share*. Questo è un punto fisso». E la formazione del nocciolo duro «è legata anche all'oppo-

rtunità di trovare eventuali positive alleanze con altre industrie delle telecomunicazioni». Sui protagonisti del «nocciolo» deciderà il comitato dei ministri competenti: Tesoro, Industria, Poste, ma la cosa chiara è che a ogni componente del nucleo che conta spetteranno quote ridotte dell'azionariato: «possedere l'uno, due per cento del capitale della Stet - dice il ministro - significa investire somme di un certo ammontare, e non sarà facile trovare disponibilità di queste dimensioni». Infine a chi lamentava la mancanza di informazioni al parlamento sulla fusione il ministro ha risposto: «non credo che il Governo sia obbligato a portare in Parlamento la decisione della fusione».

Rispondendo ai parlamentari, Ciampi ha difeso le decisioni prese sul fronte della fusione Stet-Telecom che sul cambio dei vertici. «Abbiamo cambiato i vertici di Stet perché è stata scelta come società incorporante; se a incorporare fosse stata Telecom, avremmo cambiato i vertici di Telecom». Comunque, i nuovi vertici Stet hanno le «caratteristiche più appropriate» per la fusione e la privatizzazione. Un mutamento - dice Ciampi - che ha rappresentato «un momento di frattura tra passato e futuro», anche se «non vi è dubbio che coloro che giorno per giorno gestiscono la Stet fino a pochi giorni fa lo hanno fatto con professionalità e capacità». Comunque, dopo la scissione Seat non ce ne sono altre in vista, sempre che il Parlamento non rinvii ulteriormente l'approvazione della legge sull'Authority. Infine, una battuta sulla cessione del Banco di Napoli: «ci aspettavamo una maggiore presenza di banche italiane, ma anche di altri paesi; non c'è stata l'attesa adesione».

Nesi e Bertinotti

Mentre Rinnovo Italiano, con Stajano, rilancia per la Stet l'ipotesi della *public company*, al termine dell'audizione il responsabile

economico di Rifondazione Nerio Nesi esprime apertamente la sua soddisfazione per le critiche di Ciampi ai «monopoli privati» e per una linea che più in generale assomiglia a una frenata sulle privatizzazioni. «Sull'Enel e sulla Stet abbiamo indotto Ciampi a riflettere», afferma Nesi, che apprezza «la linea della prudenza». Al ministero del Tesoro, però, non si comprende la ragione di tanta soddisfazione da parte dei neo-comunisti: «Ciampi - si afferma - non ha fatto altro che confermare la linea scelta fin dal 6 agosto scorso: il Tesoro cammina con decisione sulla linea del governo in materia di privatizzazioni». E rettifica dunque il giudizio sulla strategia-Ciampi anche Fausto Bertinotti: «siamo insoddisfatti, radicalmente contrari, non la condividiamo, e dunque la contrasteremo in tutti i modi possibili».



Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando

Donatella Piccone

Alta velocità, si cambia Burlando: «Sindacati, trattiamo»

Il baricentro dell'Alta Velocità ferroviaria, troppo sbilanciato sul traffico passeggeri, si sposta verso il trasporto delle merci. Lo ha annunciato il ministro Burlando alla Camera. Cambia l'opzione generale, i tempi di percorrenza pagheranno un prezzo, ma ne guadagnerà in redditività l'investimento nella rete veloce.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Alta Velocità ferroviaria, si volta pagina. Anzi, si corregge il tiro rispetto all'impostazione che aveva dato la gestione Nacci delle Fs, troppo orientata sul trasporto passeggeri secondo il modello francese. Non ci sarà alcuna correzione alle tratte in cui i cantieri sono aperti (Napoli-Roma e Firenze-Bologna), né ovviamente sulla direttissima Roma-Firenze. Per il resto, sulla Bologna-Milano e soprattutto la Milano-Torino dove i passaggi che precedono l'apertura dei cantieri non sono ancora completati, si dovrà effettuare una correzione a favore delle merci.

Cambia «l'opzione generale», per dirla col ministro dei Trasporti Claudio Burlando che ieri ha annunciato

la novità alla competente commissione della Camera, ed ha definito «un errore» sbilanciare l'Alta Velocità sui passeggeri. Una audizione ad hoc alla quale ha partecipato anche il sottosegretario Pino Soriero. È vero, ha detto il ministro, che il quadruplicamento dei binari per i supertrattamenti delle vecchie linee mettendole a disposizione delle merci. È vero che le nuove linee saranno percorribili dai treni merci durante la notte. Ma gli ultimi studi hanno rivelato che la somma dei treni merci e dei treni locali sulle linee tradizionali liberate «tende a debordare», nel senso che la rete si dimostrerà presto insufficiente. E poi c'è un problema di merci deperibili - come quelle destinate all'alimentazione decise per l'economia italiana nel contesto europeo - «che non possono fermarsi all'alba ad un certo punto e riprendere la corsa la notte successiva». E c'è un problema di competizione a livello continentale che impone un taglio dei tempi di percorrenza anche alle merci.

Questa nuova prospettiva risponde a una scelta strategica che vede l'Italia - in mezzo al Mediterraneo - come una sorta di vena giugulare di un sistema logistico che si dirama in tutta l'Europa comunitaria. «Di questo abbiamo parlato l'altro giorno con il commissario ai Trasporti Kinock - ha raccontato poi il ministro ai giornalisti - che ci ha invitato a cenare nel museo di Amsterdam, davanti alla *Ronda di notte* di Rembrandt. S'impone quindi una efficiente rete ferroviaria per le merci che si colleghi con Lione e con Innsbruck verso Monaco. «Questi snodi si stanno progettando in tutta l'Unione - dice Burlando - ma c'è il rischio che quando si arriva alle Alpi da Lione e da Innsbruck la rete europea a sud si collegherà col nulla».

Il mutamento opzionale potrà far pagare qualche prezzo nei tempi di percorrenza. Vale la pena arrivare da Roma a Milano un quarto d'ora dopo, per ottenere un sistema logistico integrato passeggeri-merci efficiente, moderno e competitivo», sostiene Burlando, che ritiene peraltro ancora validissimo il *projet financier* su cui si basa la Tav, società a parte che nell'infrastruttura potrebbe rientrare in Fs.

E gli investitori privati saranno d'accordo?

«Alle banche non interessa gestire l'Alta Velocità ma rientrare con profitto dell'investimento che hanno anticipato, per il quale sarà giusto pagare maggiori interessi se i tempi si dovessero allungare. E la redditività dell'investimento sarà maggiore perché con le merci si possono fare bei soldi, specialmente se sono merci pericolose che oggi viaggiano su strada».

È vero che le nuove linee costeranno 20 mila miliardi in più rispetto ai 30.000 in preventivo? Quanto sta spendendo lo Stato?

«L'unità di vigilanza istituita l'autunno scorso dal mio ministero ha stimato una spesa di 34.000 miliardi

per l'intera tratta, nodi compresi. Ma la stima è di massima sui progetti per tratte e nodi, da Bologna in su. Riguardo alla parte dello Stato, fino al '95 c'è stato un esborso di 10.500 miliardi, più altri 1.500 sui fondi '96».

Ristrutturazione delle ferrovie. Gli osservatori ritengono che Lei abbia subito la Direttiva Prodi, è vero?

«Non l'ho subita, né ispirata e pilotata perché altrimenti l'avrei fatta io. Il governo ha il dovere di dare delle indicazioni. Il fatto che il Presidente del Consiglio abbia emanato una direttiva su una questione spesso trascurata e considerata secondaria come le Ferrovie è di grande importanza e rilievo».

Ma i sindacati protestano, respingono lo spezzatino ferroviario.

«Non voglio fare più società. La grande rivoluzione non è quante società si fanno nella ferrovia per organizzare il servizio, ma la separazione fra infrastruttura e gestione del servizio. Perché poi su questa infrastruttura potranno venire anche altri. Come adesso un Tir prende il carico a Napoli e poi se lo porta a Bema, Monaco, il carico in futuro potrà fare lo stesso itinerario in treno. Anche perché fra poco in Svizzera non entrerà nessun Tir. Il punto fondamentale è che noi vogliamo sviluppare le ferrovie italiane. I sindacati avevano il timore che noi volessimo disimpegnarci, e invece non è vero».

Il contratto unico dei ferrovieri? «Si può anche vedere, si può avere un contratto unico fatto in un certo modo. Ma nel momento in cui si fa una scelta che è la liberalizzazione e l'apertura al mercato, anche la presenza pubblica in un sistema liberalizzato deve essere competitiva. Se no, chiudi. Fra un po' potranno venire gli altri a fare l'handing aeroportuale. E quei signori che fanno l'attività aeroportuale con gestioni più o meno pubbliche dovranno essere competitivi con quei ragazzi che gli stanno accanto che stanno lavorando per la Lufthansa».

Ci saranno tagli al personale? «Penso che l'organico delle ferrovie adesso sia nell'ordine delle grandezze compatibili con le medie europee. Non sarà il personale a risentire dei tagli della Finanziaria. Quelli effettivi sono di 410 miliardi, ma le Fs sono largamente in grado di recuperarli attraverso il superamento delle inefficienze, con meno soldi ad Efe-so e a Celentano: è la qualità del suo servizio che fa la promozione».

Mentre i sindacati - che hanno chiesto un incontro con Prodi a Palazzo Chigi - confermano gli scioperi programmati in attesa del documento aggiuntivo che Burlando dovrebbe consegnare oggi, tra i parlamentari vi sono state reazioni diverse all'audizione del ministro. Negativa da parte di Italo Bocchino (An) e Paolo Mammola (Ff), mentre per Paolo Galletti, responsabile trasporti dei Verdi, la direttiva è condivisibile al 60%. Perplexi sul metodo seguito dal governo nell'impostare la direttiva sulle ferrovie e il relativo confronto col sindacato, sono i popolari Giorgio Merlo e Vittorio Angelici. Annamaria Bircotti (Sd) condivide in pieno la correzione a favore delle merci: «un impulso nuovo». Boghetta e Musacchio di Rifondazione apprezzano le «prime ammissioni sull'ironia del progetto» ma chiedono il ritiro della Direttiva Prodi.

La compensazione

In arrivo 60 miliardi per Omnitel

ROMA. L'amministratore delegato di Omnitel Silvio Scaglia ha appreso «con molto piacere» il via libera alle misure compensative al gruppo privato di telefonia cellulare Gsm. «Non abbiamo ancora ricevuto comunicazioni ufficiali - ha però spiegato Scaglia - e le modalità tecniche della compensazione sono ancora tutte da definire. Sarà il ministero delle Poste a renderci note le procedure». La misura compensativa, pari a 60 miliardi di riduzione del costo di interconnessione nel biennio 96-97 «influirà soltanto in parte nel bilancio 96 - ha spiegato Scaglia - e per tre quarti incidiranno sul bilancio 97». Il 96 dovrebbe chiudersi con una perdita intorno ai 600 miliardi «come già previsto». Scaglia ha ribadito la necessità che il costo dell'interconnessione con la rete pubblica scenda da 200 a 50 lire al minuto.

Minori margini operativi. Calano i debiti (anche per Compart)

Montedison in frenata

DARIO VENEGONI

MILANO. Montedison e Compart (l'ex Ferruzzi Finanziaria) hanno annunciato in contemporanea i dati del preconsuntivo 1996: due bilanci praticamente in fotocopia, che fotografano il progresso del piano di risanamento del gruppo, salvato 6 anni fa dal baratro di oltre 30.000 miliardi di debiti complessivi, ma anche la battuta d'arresto nella sua espansione industriale.

Meno oneri finanziari

La Compart in particolare, grazie alle dismissioni e ai primi dividendi incassati dalle controllate l'anno scorso, ha nettamente migliorato la propria situazione finanziaria, passata da un indebitamento complessivo di oltre 5.300 miliardi a poco meno di 2.900. Un risultato decisamente incoraggiante, soprattutto se considerato in rapporto al fatturato consolidato, che ha raggiunto i 25.890 miliardi (in contrazione

dell'1,2% rispetto all'anno precedente).

Per parte sua anche la Montedison riduce i debiti (scesi da 10.158 a 8.386 miliardi), ma accusa una battuta d'arresto nella crescita del fatturato (fermo a 24.190 miliardi, solo lo 0,1% in più rispetto al 1995) e soprattutto una caduta dei margini operativi lordo, sceso del 3,6%.

I vertici delle due società non hanno voluto fornire indicazioni sulle previsioni di utile netto, limitandosi a rilevare che l'utile operativo e i minori oneri finanziari (per la diminuzione dell'indebitamento) dovrebbero comunque garantire un aumento dei profitti per entrambe le società.

Il calo della redditività, si è appreso, deriva dal contemporaneo peggioramento congiunturale dei tre principali settori industriali nei quali il gruppo è impegnato: quello chimico, quello agroindustriale e

quello dell'ingegneria. Un deciso incremento di fatturato e di utili è atteso al contrario dalla Edison (energia), che ha margini operativi lordi pari a 880 miliardi.

La Edison, vera e propria cassaforte del gruppo, ha rilevato dalla capogruppo il palazzo di Foro Buonaparte a Milano (già sede storica della vecchia Edison, prima della fusione con la Montecatini).

Nasce Iniziativa Edilizia

A proposito di attività immobiliari, Luigi Lucchini ed Enrico Bondi (rispettivamente presidente e amministratore delegato sia della Compart che della Montedison) hanno annunciato la riorganizzazione del patrimonio del gruppo, riunendo tutti gli immobili controllati in Iniziativa Edilizia, società controllata per il 53,3% dalla Montedison e per la restante quota dalla Compart. Questa società avrà un patrimonio di circa 370 miliardi, e dovrebbe produrre utili già da quest'anno.

L'Isvap alle assicurazioni

Per le polizze Vita tassi più bassi e contratti più trasparenti

ROMA. Tassi più bassi e contratti più trasparenti per le polizze Vita: lo impone l'Isvap in una circolare alle compagnie assicurative che d'ora in avanti dovranno presentare al cliente che ha sottoscritto una polizza Vita un progetto esemplificativo che indica due distinte proiezioni elaborate sulla base di due diversi tassi di rendimento, pari rispettivamente al 6% e al 7,5%. La prima ipotesi è determinata in funzione della «graduale convergenza» verso i tassi espressi dai mercati europei più stabili; la seconda tiene soprattutto conto della maggiore redditività finora realizzata dalle gestioni separate delle imprese.

L'intervento dell'Isvap punta ad abbattere il vincolo del tasso unico massimo (oggi 8,5%), conseguenza anche della struttura discendente dei tassi di interesse. Secondo la circolare Isvap, infatti, «la presentazio-

ne di due esempi di sviluppo delle prestazioni potrà risolvere in maniera più adeguata all'esigenza di marcare il valore puramente orientativo delle proiezioni riportate nel progetto, con la conseguente assenza di certezze in merito all'effettiva realizzazione di risultati prospettati». Ogni offerta di acquisto di una polizza fino ad oggi era accompagnata da un programma di sviluppo del capitale che teneva conto della durata del contratto, dei premi versati e di un tasso di rendimento ipotetico comunque non superiore al tetto massimo fissato dall'Isvap. La nuova soluzione comporta di fatto il superamento dell'obbligo di indicare in calce al progetto anche i valori delle prestazioni a scadenza derivanti dall'applicazione di tassi di rendimento rispettivamente superiori ed inferiori di un punto rispetto al tasso adottato.

MERCATI		
BORSA		
MIB	1.166	0,78
MIBTEL	12.411	0,99
MIB 30	18.448	1,02
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ		
IND DIV		3,45
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ		
CARTARI		-0,45
TITOLO MIGLIORE		
MONTEFIBRE RNC W		24,95
TITOLO PEGGIORE		
SOPAF R W		-50,82
LIRA		
DOLLARO	1.620,62	-3,78
MARCO	986,68	0,22
YEN	13,259	-0,04
STERLINA	2.630,27	10,92
FRANCO FR.	291,90	-0,20
FRANCO SV.	1.136,88	-0,26
FONDI INDICI VARIAZIONI		
AZIONARI ITALIANI		0,34
AZIONARI ESTERI		0,50
BILANCIATI ITALIANI		0,24
BILANCIATI ESTERI		0,50
OBBLIGAZ. ITALIANI		0,01
OBBLIGAZ. ESTERI		0,32
BOT RENDIMENTI NETTI		
3 MESI		6,73
6 MESI		6,77
1 ANNO		6,64