

Mercoledì 12 marzo 1997

18 l'Unità

ECONOMIA e LAVORO

## Autogrill, fusioni al via I Benetton senza debiti

Fusioni in vista per Autogrill, il gruppo rilevato un paio d'anni fa dai Benetton con il contributo del gruppo elvetico Moevenpick. La società operativa, forte di oltre 62 miliardi di utili netti l'anno scorso su un fatturato cresciuto del 6% a 1.709 miliardi, e di una liquidità di circa 278 miliardi, sarà fusa come annunciato già da diversi mesi con le due finanziarie che a cascata la controllano: la Finautogrill (quotata in Borsa) e la Schemaventidue che controlla il 60% di Finautogrill. La Schemaventidue, controllata al 73,9% dalla famiglia Benetton attraverso la holding Edizione, risolverà così d'un colpo tutti i suoi problemi di indebitamento. Per comprare dallo stato l'Autogrill la famiglia di Ponzano aveva infatti dovuto ricorrere alle banche, tanto che ancora alla fine del '96 l'indebitamento della Schemaventidue ammontava a ben 193 miliardi, contro un patrimonio netto di 252,7. Se come è scontato l'assemblea dei soci Finautogrill del 30 aprile prossimo approverà il progetto di fusione varato in serata dal consiglio di amministrazione, i debiti dell'acquirente saranno pagati dalla società acquistata. Si tratta di una tecnica finanziaria assai diffusa negli Stati Uniti (denominata «leverage buy out») che in Italia viene applicata forse per la prima volta. Al termine delle fusioni I Benetton conserveranno il controllo assoluto della società incorporante (Schemaventidue) che tornerà ad assumere la denominazione Autogrill e sarà quotata in Borsa. Moevenpick avrà il 13,4 per cento e il gruppo San Paolo di Torino il 4,8.

Domenica manifestazione a Bruxelles: «Sarà qualcosa che il Belgio non ha ancora visto. Non molleremo.»

## Eurocorteo operaio contro Renault per i tremila licenziati di Vilvoorde

In diecimila, provenienti da molti paesi europei, hanno manifestato a Parigi, in Boulogne Billancourt, sede storica della casa automobilistica francese. Ma il presidente del gruppo, Louis Schweitzer, ritiene «ineluttabili» i tagli già decisi.

DALL'INVIATO

PARIGI. «Andremo fino in fondo, non molleremo. Intanto domenica prossima a Bruxelles: sarà una manifestazione che il Belgio non ha ancora visto, ve lo posso garantire. E Vilvoorde non chiuderà, vi garantisco anche questo. Se necessario terremo la fabbrica, la occuperemo. E ci terremo anche le cinquemila macchine che costruiamo nei prossimi mesi».

Alphonse Vandermeeersch ha l'ottimismo della volontà, anche se ogni tanto sospira e lo sguardo si fa titubante. Ha alle spalle 25 anni di Renault («più i 23 di mia moglie, anche lei impiegata Renault, che fanno in tutto 48 anni: potrò dir la mia, o no?»). Ieri era a Parigi per il primo «eurocorteo», a Boulogne Billancourt, sede storica della Renault. Erano in diecimila tra francesi, belgi, spagnoli e anche una delegazione slovena (a Novo Mesto Renault occupa tremila persone). Hanno manifestato calmi e determinati. Non accettano la chiusura di Vilvoorde, sono preoccupati per gli altri tremila posti di lavoro che Renault vuole tagliare in Francia. Alphonse Vandermeeersch era preda dei giornalisti, un po' il portavoce dei suoi tremila compagni, bravo davanti a microfoni e taccuini. Ma davanti a lui si erge ancora l'alta e allampanata figura di Louis Schweitzer, presidente del gruppo, che ieri ha nuovamente ribadito la sua scelta: Vilvoorde non si può salvare. Anzi, la sua chiusura è essenziale per la salvezza di tutta Renault.

Che cosa replica Alphonse Vandermeeersch davanti a cifre che fanno paura, come i cinque miliardi di perdite registrate dal gruppo nel '96? «Io so che a ottanta chilometri da Vilvoorde, a Douai in Francia, c'è una fabbrica Renault che fa lavorare la gente il sabato e che è piena di contrattisti a tempo determinato. E noi, a due passi da lì, dobbiamo chiudere. Dov'è la logica?».

La logica - ha spiegato ieri Louis Schweitzer al comitato sindacale intereuropeo riunitosi a Boulogne Billancourt - è nel piano di ristrutturazione considerato «ineluttabile». Oltre alle chiusure e alle riduzioni (in Francia si faranno con il blocco del turn-over e i pensionamenti anticipati), si prevede l'accorpamento della produzione di un singolo mo-

dello in un solo sito industriale: la Twingo a Flins, la Mégane a Douai (Francia) e Palencia (Spagna), la Clio a Novo Mesto, la Laguna a Sandouville... È in questo quadro che Vilvoorde non trova più posto. L'obiettivo è un risparmio di 850 milioni di franchi l'anno.

La direzione Renault replica inoltre a chi fa rilevare la brutalità del metodo fin qui impiegato che l'età media del dipendente Renault è di 47 anni, contro i 29, per esempio, di quello della Honda. Vuol dire minore flessibilità. Per questo Schweitzer aveva proposto un megapiano di prepensionamenti che avrebbe dovuto interessare 40 mila lavoratori del settore automobilistico francese. Ma Alain Juppé l'aveva respinto, dichiarandosi invece contrario alla chiusura della fabbrica belga. L'altro problema di Schweitzer è che Renault non guadagna più soldi vendendo macchine. Ha alzato la qualità, e quindi i costi di produzione e infine i prezzi. Da qui alla fine del '97 ogni macchina dovrà costare 3000 franchi in meno alla produzione. I risparmi sono molteplici: dalla moquette del portabagagli alla standardizzazione di alcune parti per tutti i modelli del marchio. La Laguna, per esempio, dovrà costare 6700 franchi di meno (1 milione e 800 mila lire) al costruttore. Ma soprattutto Renault (come del resto Peugeot-Citroën) dovrà allargare il suo mercato extraeuropeo, vista la concorrenza sul continente. Oggi Asia, Africa e Sudamerica costituiscono il 15 per cento del volume d'affari di Renault. Schweitzer considera che dovrà quanto prima arrivare al 25 per cento. Renault è inoltre un «piccolo» costruttore: il futuro riserverà quindi nuove sorprese sul piano delle alleanze strategiche con altri gruppi, che già esistono (con Volvo e Peugeot) per quanto riguarda i motori e soprattutto per i camion. Per questi ultimi si parla di «matrimonio» con la tedesca Man o l'italiana Iveco.

Per tutte queste ragioni i belgi di Vilvoorde cercano un coordinamento sindacale del gruppo a livello europeo. Per non sapere le cose a decisione avvenuta, con i conseguenti traumi sociali. Domenica tutto il Belgio guarderà a questa città.

Gianni Marsilli



La manifestazione dei lavoratori della Renault vicino a Parigi

Michel Euler/Agf

## La Tv spagnola controllata da Mediaset punta a espandersi Telecinco sogna l'America

Buoni i conti economici '96 e ottimismo sul '97. Si avvicina l'ingresso in Borsa.

MILANO. La cura Carlotti ha fatto bene a «Telecinco», la Tv spagnola della galassia Mediaset (altri soci sono il gruppo tedesco Kirch con il 25%, Correo con il 25%, Prensa spagnola con il 10% e con il 13% dalla lussemburghese Bil che potrebbe presto essere sostituito con un altro partner). Questa la radiografia in cifre: l'utile netto è stato di 2.714 milioni di pesetas (31,7 miliardi di lire a fronte dei circa 4 miliardi dello scorso anno); quello operativo ha superato i 61 miliardi; il fatturato lordo è stato di 610 miliardi di lire che diventano circa 490 al netto; praticamente azzerato l'indebitamento bancario con un cash-

flow che sfiora i 230 miliardi. Un buon '96 che traina un deciso ottimismo per il '97. I dati del primo trimestre di quest'anno sono in questo senso confortanti soprattutto ricordando la crisi del mercato pubblicitario spagnolo. Le entrate pubblicitarie lorde sono cresciute del 22% raggiungendo, rispetto allo stesso periodo del '96, quasi 160 miliardi. Dunque un'orizzonte tutto rosa. Con ricavi lordi che superino i 700 miliardi di lire e un risultato netto di quasi 70 miliardi. Gli obiettivi? La strategia su cui si punta è basata sull'«autoproduzione» di programmi che rafforzino il «magazzino» dell'emittente e su accordi e al-

leanze strategiche con partner di tutto il mondo per esportare i propri prodotti verso un mercato, quello di lingua spagnola, che è composto di 400 milioni di persone sparse in 5 continenti. Per finanziare i suoi piani di espansione, Telecinco ha ottenuto una linea di credito di oltre 170 miliardi di lire, garantita dalla Chase Manhattan Bank e al quale hanno aderito istituti di credito di tutto il mondo, americani, giapponesi e anche banche italiane come l'Imi, Cariplo, Credit e Banca di Roma, Bnl. E poi c'è il sogno della Borsa. Ma prima «Telecinco» deve sperare in una modifica della legge (severissima) sulle Tv private.

Aerei/1

### Boeing tratta con la Delta

Maxi-contratto in vista per la Boeing: il colosso di Seattle è in trattative con la Delta Air Lines (DAL) in vista di un accordo per la fornitura in esclusiva di tutti gli apparecchi che verranno acquistati in futuro dalla linea aerea. Lo rende noto il Wall Street Journal, precisando che l'intesa sarebbe simile a quella siglata con la American Airlines. La posta in gioco, alla quale aspirano sia la Boeing sia il consorzio europeo Airbus, è molto alta: la Delta sta decidendo ora se acquistare fino a 100 apparecchi di un valore stimato attorno a 6 miliardi di dollari. L'ordinativo iniziale della Delta dovrebbe comprendere circa 24 Boeing 767 o modelli Airbus A-300, per un valore di circa 2,7 miliardi di dollari.

Aerei/2

### Lockeed e Airbus per fare jumbo

La Lockheed Martin Corporation e la Airbus stanno esaminando la possibilità di collaborare nella realizzazione di un apparecchio commerciale. Lo rende noto il «Baltimore Sun», secondo cui l'alleanza si estenderebbe al modello «A3XX», il superjumbo da 8 miliardi di dollari per il quale il consorzio europeo sta cercando alleati.

Aerei/3

### Si Ue a colosso militare-civile

L'Unione Europea darà il via libera alla fusione Boeing/McDonnell Douglas tra luglio e agosto: è quanto ha dichiarato Phil Condit, presidente e amministratore delegato della Boeing, in un intervento ad una colazione di lavoro al Club dell'Aviazione Europea di Bruxelles prima di un incontro con il commissario Ue alla Concorrenza Van Miert. Condit ha sottolineato che la fusione non condurrà ad un aumento delle quote di mercato dei due gruppi: la McDonnell Douglas è quasi inattiva sul mercato dell'aviazione civile, mentre la Boeing non ha una presenza dominante sul mercato dell'aviazione militare.

I nuovissimi PC Multimediali Serie Alicon con Tecnologia MMX™ rappresentano la stata dell'arte della multimedia, grazie ai nuovi processori Pentium™ con Tecnologia MMX™.

Queste innovative CPU incorporano ben 57 nuove istruzioni, espressamente studiate per le applicazioni multimediali, che portano grafica e suono a livelli impensabili con le CPU tradizionali.

La serie ALICON con Tecnologia MMX™ offre un coinvolgimento completo grazie alla grafica ad altissima definizione dello suo Matrix Mystique, allo splendido suono 3D ed alla potenza elaborativa del suo cuore multimediale Pentium™.

Naturalmente il processore Pentium™ con Tecnologia MMX™ mantiene tutte le caratteristiche di potenza ed affidabilità del processore Pentium™, con in più anche una cache di primo livello da 32 Kb, il doppio dei suoi predecessori: per prestazioni ancora più brillanti!

## MULTIMEDIALE Serie Alicon Con Tecnologia MMX™

- Case OLIDATA Desktop, Monitor e Torre
- Processore Intel Pentium™ con tecnologia MMX™ a 166 o 200MHz
- 32 MB RAM esp. 128 MB
- Cache Sincrona da 512 Kb
- Scheda Video Matrix Mystique con accelerazione 3D, 2Mb SGRAM esp. 4Mb
- Hard Disk da 2 Gb esp. a 3 Gb
- Lettore CD-Rom 8x esp. a 12x
- Scheda Sonora 16 bit, Plug&Play, Full Duplex, 3D Sound
- Architettura ISA/PCI
- Tastiera Membrana 107 tasti per Windows 95
- Mouse 2 tasti Plug&Play Microsoft

### MONITOR

- Colori 15 o 17 o 20 pollici: PnP MPR II
- 0,28 dot pitch
- Ris. max 1280x1024 monitor 15" o 17" n.i.
- Ris. max 1600x1200 monitor 20" n.i.

### SOFTWARE

- Windows 95, Internet Explorer 3.0, Works 4.0

**OLIDATA®**  
The New Computer Industry®

E-MAIL: [olidata@olidata.it](mailto:olidata@olidata.it) • INTERNET: <http://www.olidata.it>

Numero Verde  
167-012032

*Multimediale Olidata*

...il Virtuale non è mai stato così Reale!