



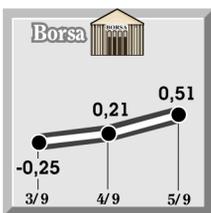
# ECONOMIA E LAVORO

l'Unità 13

Sabato 6 settembre 1997

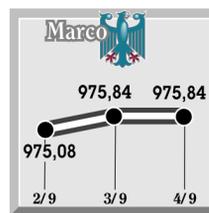
## Sicilcassa/1 Varato decreto per liquidazione

Via libera al decreto del ministro del Tesoro per la liquidazione della Sicilcassa. La procedura per la liquidazione (con il paracadute del piano con il Banco di Sicilia) ha richiesto un passaggio al Cicc. Spetta ora alla Banca d'Italia la nomina di uno o più commissari liquidatori.



MERCATI	
<b>BORSA</b>	
MIB	1.386 <b>0,73</b>
MIBTEL	14.701 <b>0,51</b>
MIB 30	22.202 <b>0,41</b>
<b>IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ</b>	
ALIMENT	<b>2,11</b>
<b>IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ</b>	
CARTARI	<b>-0,43</b>
<b>TITOLO MIGLIORE</b>	
B ROMA W B	<b>17,21</b>

TITOLO PEGGIORE		VOLKSWAGEN		STERLINA	
		-9,15		2.800,37	
				FRANCO FR. 289,63	
				FRANCO SV. 1.186,54	
				<b>4,08</b>	
<b>BOT RENDIMENTI NETTI</b>				<b>FONDI INDICI VARIAZIONI</b>	
3 MESI		<b>5,97</b>		AZIONARI ITALIANI <b>-0,86</b>	
6 MESI		<b>6,18</b>		AZIONARI ESTERI <b>-0,13</b>	
1 ANNO		<b>6,15</b>		BILANCIATI ITALIANI <b>-0,49</b>	
				BILANCIATI ESTERI <b>-0,04</b>	
				OBBLIGAZ. ITALIANI <b>-0,07</b>	
				OBBLIGAZ. ESTERI <b>-0,09</b>	
<b>CAMBI</b>					
DOLLARO		1.769,25 <b>-6,22</b>			
MARCO		974,53 <b>0,33</b>			
YEN		14,621 <b>-0,11</b>			



## Sicilcassa/2 Intesa sugli esuberanti

Prima intesa di massima fra sindacati e ministero del Lavoro sul nodo dell'occupazione alla Sicilcassa. È stato siglato al ministero del Lavoro ieri con il ministro Tiziano Treu. L'intesa è propedeutica all'ingresso del Mediocredito Centrale nel polo siciliano.

## Ivrea, storia di 20 anni targati De Benedetti

MILANO. «Chi si ferma è perduto». Se il vecchio motto di sapore dannunziano ha una qualche validità, l'Olivetti davvero non corre rischi di perdersi. Da poco meno di vent'anni, da quando nel 1978 Carlo De Benedetti ha fatto il suo ingresso nel capitale, quella di Ivrea è stata una delle società più irrequiete del listino. Ecco una panoramica di un ventennio agitato. 1978: la Cir di Carlo De Benedetti entra nel capitale con il 15% affiancandosi ai vecchi soci, Imi, Mediobanca, Pirelli, Fidis, la Centrale e la famiglia Olivetti. De Benedetti occupa la poltrona di amministratore delegato (che terrà fino al luglio del 1996) e imprime la svolta rivoluzionaria: la società passerà dai vecchi prodotti meccanici per ufficio all'elettronica dei personal computer 1980. Nel capitale entrano i francesi della Saint Gobain con il 29,84%. 1983: La Saint Gobain viene nazionalizzata ed esce dalle compagnie azionarie, sostituita in parte dalla Cit Alcatel. Ma a fine anno c'è il colpo di scena: il 25% del capitale viene acquistato dal colosso Usa At&T, che porta in dote ben 430 miliardi, un'alleanza stipulata da Carlo De Benedetti che sarà poi rinnovata nel 1985. 1988: La società, che aveva sempre funzionato tramite una serie di divisioni operative, cambia struttura, si trasforma in una holding da cui dipendono quattro società autonome: Olivetti Office, Olivetti Systems and Network, Olivetti Information Services, Olivetti Attività Tecnologiche. 1990: Per fare fronte alla crisi dell'informatica, con la continua erosione dei prezzi del Pci, l'Olivetti decide di entrare nelle telecomunicazioni. Viene costituita l'Omnitel per partecipare alla gara del secondo gestore dei telefonini Gsm, gara che sarà vinta nel 1994. 1995: Omnitel inizia il servizio sperimentale di telefonia cellulare Gsm. Viene costituita Infostrada insieme all'americana Bell Atlantic (con la quale ora i rapporti sono in crisi) per partecipare alla liberalizzazione della telefonia fissa italiana. 1996: Si scioglie, in anticipo di due anni, il patto di sindacato e l'Olivetti si trasforma in una public company in cui hanno un peso preponderante gli investitori istituzionali americani. Intanto in luglio all'amministratore delegato Corrado Passera subentra Francesco Caio che aveva ricoperto la stessa carica in Omnitel, mentre De Benedetti mantiene solo la presidenza. Un assetto che dura poco: in settembre, tra mille polemiche e contestazioni sui conti semestrali, anche Caio esce di scena, mentre si forma un nuovo vertice composto dal presidente Antonio Tesone e dall'amministratore delegato Roberto Colaninno.

Lunedì la prova in Borsa. Il ministro dell'Industria Bersani parla «di operazione di grande rilievo»

# Olivetti, arrivano capitali tedeschi Mannesmann porta 2.350 miliardi

## La società si rafforza nel settore delle telecomunicazioni

MILANO. Dall'informatica alle telecomunicazioni. Con sempre maggior determinazione. Per uscire dalla crisi, Olivetti rivoluziona la rete di alleanze internazionali e si fa un po' tedesca. Dopo le voci, e le tensioni sul mercato borsistico delle ultime settimane, da ieri pomeriggio è ufficiale. La casa di Ivrea e Mannesmann - già presente nel capitale di Omnitel-Pronto Italia, il secondo gestore nazionale di telefonia cellulare - hanno annunciato di aver stretto un'alleanza strategica per operare «nell'intero settore delle telecomunicazioni in Italia».

«La Mannesmann - spiega l'amministratore delegato, Roberto Colaninno ai giornalisti convocati a Milano dopo una riunione romana del consiglio di amministrazione - acquisterà entro il 15 dicembre '97 il 25% di una holding di diritto olandese, la Omts (Olivetti mobile telephony services ndr), al prezzo di 1.100 miliardi. L'accordo prevede inoltre che Mannesmann acquisirà un'ulteriore quota del 24,9% della Omts, al più tardi entro il marzo duemila, al prezzo già definito di 1.250 miliardi di lire». Alla fine, cioè, nelle casse del gruppo di Ivrea arriveranno da Duesseldorf 2.350 miliardi. Una cifra basata su una valutazione della Omts di circa 4.700 miliardi, corrispondente ad un valore di Omnitel (che ha raggiunto quota un milione e 600 mila abbonati) di 14.500 miliardi e ad un valore di Infostrada pari a circa 300 miliardi. E che garantirà ai tedeschi una partecipazione nella holding - che controlla il 50,7% della Omnitel e il 66,7% di Infostrada, il primo gestore privato italiano di telefonia fissa - del 49,9%, accompagnata da una gestione fifty-fifty.

Ma quali saranno adesso le conseguenze dell'ingresso della joint-venture? Roberto Colaninno e Klaus Esser, membro dell'ufficio esecutivo Mannesmann, sono chiari. I due gruppi si impegnano per il futuro a concentrare nella holding tutti gli investimenti e tutte le nuove iniziative nel campo della telefonia in Italia. Il che, in pratica, significa crisi precoce per l'annunciato matrimonio con France Telecom - che però, in un comunicato, afferma di mantenere invariate le proprie ambizioni in Italia - in Infostrada. Burrasca, probabilmente, nei rapporti con gli

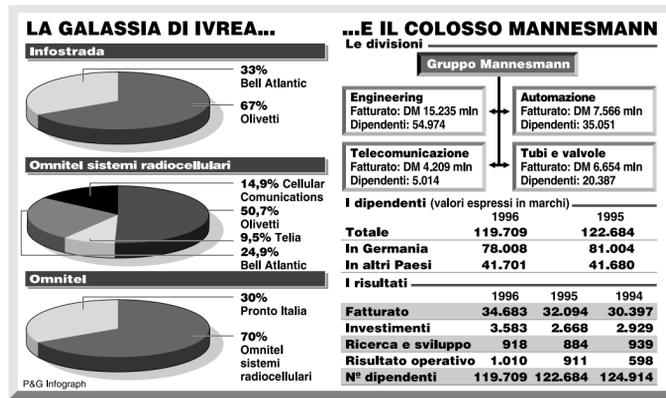
americani di Bell Atlantic. Ma anche assetto societario più stabile per un settore del gruppo ormai diventato strategico.

E qui si innesca il secondo pilastro della strategia Olivetti. Per diventare uno dei più importanti operatori mondiali nel campo della telefonia, Ivrea punta anche su un aumento di capitale. Lo studio dell'operazione è stata affidata alla banca commerciale italiana e alla Lehman Brothers. L'obiettivo è stato fissato in 600 miliardi di lire. E la Mannesmann parteciperà per una quota pari al 25%. Il che comporta che, ad aumento avvenuto, il gruppo tedesco potrà contare su un 3% dell'intero capitale Olivetti.

Nessuna novità, invece, per quel che riguarda i destini di Olsy (sarebbe in corso una trattativa con l'americana Wang) e Lexicon, le altre due società Olivetti operanti nell'informatica e nell'hardware che navigano in acque cattive. «Oggi stiamo parlando di telecomunicazioni» - risponde secco l'amministratore delegato. Qualcosa però lo lascia presagire. «Quella di oggi - aggiunge - è un'importante svolta nella crisi, ma in Olivetti ci sono ancora moltissime cose da fare». E parla di «dimissioni di minore entità da compiere» (Tecnost? altre piccole società operative con relativi tagli?). E di azioni «ancora molto dure che verranno puntualmente compiute». Pensando, probabilmente, ai 700 esuberanti e alla relativa richiesta di mobilità per la quale, martedì, è in programma un incontro al ministero del Lavoro.

Sulla joint-venture i giudizi sono comunque positivi. Piace alla City di Londra («un ottimo modo per valorizzare quello che Olivetti ha di più prezioso»). Piace, con cautela, al sindacato, anche se ancora manca un piano industriale e certo non risolve tutto. E piace anche al ministro dell'Industria, Bersani. Che parla di «operazione di grande rilievo». «Anche se - aggiunge - resta aperto il tema dell'informatica, dove pure va ricercato un partner forte con il quale sia possibile stabilire un rapporto equilibrato e capace di garantire prospettive industriali». In attesa che, lunedì, piaccia anche in Borsa.

Angelo Faccinotto



## Grandi, Pds: «Bisogna capire le prospettive globali del gruppo» Sindacati, applausi e malumori «Che fine farà l'informatica?»

Guido Rossi, Stet: «Ben venga Mannesmann se crea un concorrente serio». Per la Fiom è urgente che il governo indichi le strategie per il settore in crisi.

ROMA. Una necessaria boccata d'ossigeno per le casse esauste del gruppo, ma certo non è che le preoccupazioni sul futuro delle attività industriali di partecipate Olivetti, che pure rappresentano l'80% del fatturato, siano del tutto fugate. E viene chiamato in causa il governo sul futuro dell'informatica in Italia. Sono queste le prime valutazioni dei sindacati alle novità in casa Olivetti. Apprezzamenti si per la mossa dell'amministratore delegato Colaninno ma fino a un certo punto, perché «la partita vera delle telecomunicazioni si gioca adesso», ha sostenuto Paolo Giorgio, responsabile nazionale Fim per l'Olivetti. E la segreteria della Fiom: «L'operazione finanziaria rende più stabile la gestione delle attività di tic ma non elimina le preoccupazioni su Olsy, Lexicon e Tecnost». Per questo non applaude all'operazione Mannesmann: «non viene proposto alcun piano di rilancio dell'informatica».

Più tiepida invece la Uilm che con

il segretario nazionale Piero Serra definisce «un bel colpo» quello messo a segno dal vertice di Ivrea e giudica positivamente il fatto che il «core business» della Mannesmann non siano nelle telecomunicazioni perché questo «evita, almeno per il momento, la perdita del controllo della società». Anche Serra sottolinea che vanno risolti «i problemi di fondo».

Sindacati quindi molto cauti ed anche attenti a non perdere di vista la vera emergenza del gruppo, le prospettive dell'informatica. L'alleanza è importante - sottolinea ancora Paolo Giorgio - ma bisogna capire «le caratteristiche e la ricaduta». Ritenerne infatti - aggiunge la segreteria nazionale della Fiom - che l'operazione sia «la panacea di tutti i mali dell'Olivetti sarebbe un atto di grave irresponsabilità» e il governo «deve esprimere con rapidità un ruolo attivo nella crisi di un settore e di un'azienda strategici per il Paese».

Il timore - dice Serra - è che un setto-

re strategico come questo «finisca in mano straniera».

Anche per Alfiero Grandi, responsabile delle politiche sindacali del Pds, adesso «c'è bisogno di capire meglio le prospettive del gruppo». Grandi esprime preoccupazione per l'eventualità di una «spaccatura dei destini del sistema informatico e di quello della telefonia mobile». In tal caso l'affare lo farebbe, solo «chi compra».

Un breve commento è venuto anche dalla concorrente Telecom Italia. Guido Rossi, presidente della Stet, a margine del convegno di Cernobbio si è detto «felicitissimo perché tutto il processo di privatizzazione ha come base la liberalizzazione dei mercati». Ben venga Mannesmann, «se crea un concorrente serio e molto forte». Quanto all'eventuale calo dei prezzi, Rossi ha risposto di non aver mai avuto «la mentalità monopolista».

Enzo Castellano

## Francesi, inglesi e italiani dell'Alenia ad un passaggio cruciale dell'intesa nata solo due anni fa Air, l'alleanza aerea europea divisa dal jet

Cresce la vendita degli Atr, velivoli regionali comprati anche dalle compagnie americane. Venduti oltre cinquecento aerei.

DALL'INVIATO

TOLOSA. Crisi di crescita. Le vendite degli Atr sfondano sul mercato degli aerei regionali, ma la compagnia azionaria si divide. Lanciarsi o no nella costruzione di un nuovo jet da 70 posti, l'Airjet? Gli inglesi nicchiano: «un investimento troppo oneroso e dal mercato incerto», sostengono. Italiani e francesi insistono: «è un progetto che darà una prospettiva di sviluppo almeno per i prossimi 20 anni».

La battaglia è aspra e dovrà essere decisa entro la fine dell'anno: già così il nuovo aereo non arriverà in produzione prima del 2001. Rinvitare la decisione, significa giungere troppo tardi sul mercato. La concorrenza non aspetta. Il successo di Bombardier è lì a testimoniare. Patrick Gavin, amministratore delegato di Air, è un deciso sostenitore di Airjet: «C'è la possibilità di costruire un progetto profittevole». La parola passa ai governi. Fare o non fare l'Airjet non è so-

lo una questione finanziaria. La costruzione in comune del nuovo jet regionale cambierà la natura stessa dell'alleanza che l'italiana Alenia, la francese Aerospaciale e l'inglese British Aerospace hanno messo in campo due anni fa dando vita all'Air. Si tratta di decidere se trasformare un'intesa commerciale che sta dando ottimi frutti in qualcosa di più: in una alleanza produttiva. Ed è, a suo modo, un piccolo paradigma delle difficoltà che incontra l'Europa ad unirsi, delle resistenze che si affrontano quando si tratta di sposare approcci diversi.

Gli inglesi, fedeli al modello anglosassone, si mostrano assai sensibili ai rientri finanziari immediati, alla sostenibilità economica. Con un retrospensiero: Airjet jet prodotti da Avro (British Aerospace). Italiani e soprattutto francesi, pur dovendo fare anch'essi i conti con budget ristretti, guardano agli aspetti strategici.

Anche loro con un retrospensiero. La franco-italiana Atr oggi produce aerei ad elica, non ha nessuna esperienza nei velivoli a turbina che incontrano un crescente successo nel mercato dei regionali. Lanciarsi in Airjet significa fare il gran salto.

La partita vale 1,4 milioni di dollari, circa 2.500 miliardi di lire. Tanto costa lo sviluppo del nuovo progetto. Ma si sta provando a risparmiare. E si cercano nuovi partner per dividere la spesa. Contatti sono in corso con Lookheed, Embraer, Saab e Kdc (Samsung, Daewoo, Korean Air, Yundai). Se funziona, si avrebbe anche per gli aerei regionali un modello tipo Airbus a cerchi concentrici: i partner fondatori uniti nel nucleo centrale, gli altri a ruotare attorno nelle «projet company» periferiche.

In attesa del nuovo jet, ci si consola con le commesse per i turbo-propulsori. Tra gennaio e agosto si sono venduti 42 nuovi Atr a fronte

dei 25 piazzati nell'intero '95. Hanno trovato destinazione anche 17 aerei di seconda mano, a conferma della dinamicità del mercato dell'usato.

«Non è solo questione di numeri - osserva Gavin - Oltre alle piccole compagnie, i maggiori gruppi si stanno rivolgendo ad Air. È una buona base per il futuro». «È da tempo che non avevamo una domanda così vivace. È arrivata la ripresa», spiega Giovanni De Laurentis, l'italiano posto alla testa di Atr. «Le richieste sono tali - aggiunge - che le linee produttive sono già prenotate sino al prossimo maggio. Non so nemmeno se riusciremo a far fronte alle richieste». Buone notizie, dunque, per gli impianti di Pomigliano.

Ieri è stato presentato il cinquecentesimo esemplare: mai nessun gruppo aeronautico era riuscito a tanto in appena 12 anni di attività. Significativamente, l'ATR numero 500 è stato acquistato da American Eagle, la maggior com-

pagnia mondiale di trasporto regionale. Dopo la crisi seguita all'incidente dell'Indiana (è caduto proprio un Atr di American Eagle) è il segno di una rinnovata fiducia americana: «È l'aereo più performante che abbiamo ed il suo confort piace a nostri clienti», spiega Ralph Ricciardi, rappresentante del gruppo statunitense.

Dopo gli americani, arrivano i cinesi. Quest'anno, per la prima volta, Atr ha sfondato la grande muraglia con una consegna a Xijiang Airlines. «In futuro, spiega Gavin, potremmo produrre Atr. È un mercato potenzialmente in grande crescita, anche se difficile. Comunque, penso che per sfondare in Cina, bisogna anche produrre da quelle parti. In futuro potremmo vedere Atr made in Cina, almeno parzialmente». Ed in Italia? Crescono le compagnie che comprano gli Atr. Air Dolomiti è il più affezionato.

Gildo Campesato

## Usa, decresce il numero di occupati

ROMA. Torna a crescere la disoccupazione negli Stati Uniti e ad agosto passa dal 4,8% al 4,9%. In particolare, l'economia statunitense ha creato nel mese scorso soltanto 49.000 nuovi posti di lavoro, contro i 70.000 previsti dagli analisti. Sul dato, però, sottolinea l'ufficio per le statistiche del lavoro di Washington, ha pesato lo sciopero alla United Parcel Service, che ha portato a una sottostima di circa 153.000 unità.

Ha sicuramente un impatto psicologico questo dato, perché era tempo che le statistiche di oltre oceano ci avevano abituato alla crescita strabiliante di questi ultimi anni. È vero, c'è stato lo sciopero dell'Ups, ma l'occupazione è cresciuta meno della metà del previsto. Un impatto evidente soprattutto nel settore dei trasporti che ha perso 160.000 posti di lavoro. Contemporaneamente, il dato di luglio è stato rivisto al rialzo a 365.000 nuovi posti di lavoro contro i 316.000 comunicati in precedenza.

