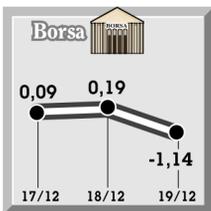


### Nomisma, Gazzoni il nuovo socio di riferimento

L'imprenditore Giuseppe Gazzoni Frascara è il nuovo socio di riferimento di Nomisma, la società di ricerca fondata da Romano Prodi. L'assemblea dei soci ha approvato ieri la proposta dell'ingresso della società finanziaria Gazzoni Frascara di Lussemburgo, con il 16,67%.

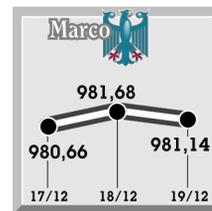


### Ansaldò I poteri a Lina

Girandola di poltrone in Finmeccanica con i poteri sempre più accentrati nella holding. La responsabilità della direzione e della gestione di Ansaldò passano direttamente all'amministratore delegato di

Finmeccanica, Alberto Lina, in previsione della trasformazione in holding di finmeccanica e della prevista integrazione delle strutture centrali. Bruno Musso conserva le cariche ricoperte nelle società operative facenti capo all'Ansaldò e collaborerà con Lina per la gestione unitaria del comparto elettromeccanico, con particolare riferimento alla riorganizzazione del comparto

stesso e alla ricerca di alleanze strategiche per l'avvio delle connesse joint venture. Luigi Roth, invece, assume la responsabilità di sovrintendere alle operazioni relative alla programmata fusione di Breda Costruzioni Ferroviarie con Ansaldò Trasporti, riportando sempre ad Alberto Lina. Giuseppe Bono diventa direttore generale di Finmeccanica.



### Standa in sciopero Oggi i negozi a rischio chiusura

Oggi i dipendenti dei negozi Standa saranno in sciopero. Un'astensione dal lavoro per tutta la giornata che obbligherà a tenere chiusa «la casa degli italiani», dicono i sindacati Filcams, Fisacat e Uilutcs. Per l'azienda invece i negozi saranno aperti.

Annunciato in Giappone il nono fallimento di una società quotata del 1997. Timori per le banche

## Borse, nuovo terremoto dall'Asia Tokyo (-5,2%) spaventa Wall Street

La Borsa americana in forte ribasso: la flessione ha superato i 270 punti poi in parte recuperati. In flessione anche le principali piazze europee: Milano chiude a -1,7%. In Corea del Sud all'indomani delle elezioni un'altra frana: -5,1 per cento.

MILANO. Un nuovo terremoto, partito dall'Asia, ha investito tutte le Borse mondiali, provocandovi un po' ovunque e riaccendendo il dibattito sulle possibilità di tenuta delle economie del mondo più industrializzate.

Dopo la Malesia, l'Indonesia e la Corea del Sud il sismotattico telurico ha colpito al cuore la piazza di Tokyo, baluardo di tutta l'economia dell'Asia. L'indice Nikkei ha vacillato sotto i colpi dei ribassi, crollando a poco più di 15.300 punti, il 5,24% in meno di giovedì. Solo 6 mesi fa lo stesso indice viaggiava ancora oltre 18.000 punti, dopo avere superato negli anni del «boom» anche quota 23.000.

Il crollo di Tokyo ha influenzato pesantemente tutto l'andamento della giornata finanziaria. In serata a New York l'indice Dow Jones è precipitato di 270 punti, prima di

recuperare. Nell'ultima parte della seduta il calo si è attestato attorno ai 100 punti.

A Seul, all'indomani delle elezioni vinte dal capo dell'opposizione, la Borsa ha aggiunto un altro -5,1% alle gravissime perdite delle settimane scorse, mentre a Hong Kong in molti hanno tirato un sospiro di sollievo di fronte a uno scivolone «soltanto» del 3,2%.

A Tokyo, dove ancora sono in primo piano i rischi connessi al fallimento della grande finanziaria Yamaiichi, ha destato sensazione ieri mattina l'annuncio della bancarotta della società alimentare Toshoku, la nona società quotata a «salta-re» dall'inizio dell'anno.

La caduta della Toshoku testimonia di difficoltà che sembrano estendersi a macchia d'olio ad altri settori produttivi finora risparmiati dalla crisi. Questo ha fatto riaccen-

dere i riflettori dell'attenzione sul reale stato di salute delle grandi banche, ingolfate oggi di migliaia di miliardi di crediti concessi a imprese oggettivamente impossibilitate a far fronte ai propri obblighi.

Il rischio di un approfondimento della crisi finanziaria è reale, e non bastano a scongiurarlo le assicurazioni ottimistiche dei responsabili della banca centrale. Tanto più che sono numerosissime le imprese giapponesi che hanno investito negli anni scorsi nei mercati emergenti del Pacifico, e che oggi tremano di fronte alle difficoltà di tutta l'area.

L'ondata dei ribassi sui mercati asiatici ha condizionato anche le piazze europee, tutte indistintamente in ribasso rispetto ai valori della vigilia. Londra arretra dell'2,95%; Francoforte - come sempre molto sensibile alle sorti delle piazze dell'Asia - del 2,6; Parigi

del 2,5; Zurigo del 2,1, e Milano, infine, dell'1,7.

Le ultime battute dei mercati europei sono state influenzate negativamente anche dalle prime indicazioni sull'apertura di Wall Street. Il barometro della principale piazza finanziaria del mondo si è in effetti subito orientato al brutto, inducendo molti operatori ad alleggerire drasticamente le proprie posizioni in titoli prima del week-end.

In pochi minuti l'indice Dow Jones ha rotto gli argini, precipitando fino a perdere 270 punti. Il blocco dei programmi automatici dei computer non è riuscito a ridurre l'ampiezza della caduta. Soltanto nella seconda parte della seduta si è notato un certo recupero, con l'indice che è risalito fino a circa -100 punti. Alcuni titoli - come quello della Nike, che ha annunciato l'altro giorno una flessione degli utili trimestrali

del 20%, principalmente a causa della crisi in Asia - hanno perso anche più del 10%.

A Milano il controllore complessivo degli scambi, gonfiato da scadenze tecniche, ha superato i 3.600 miliardi, di cui quasi 2.000 in apertura. L'ondata delle vendite ha interessato tutto il listino con particolare riguardo per i titoli maggiori, penalizzati dalle scelte di investimento dei grandi operatori internazionali. Tra tutti quello che si è difeso meglio è il titolo delle Assicurazioni Generali, sostenuto dalle indiscrezioni attorno alla conclusione - generalmente considerata più che onorevole - dei negoziati con la tedesca Allianz attorno alle Agf di Parigi. Il titolo di Trieste che chiuso con una flessione di appena lo 0,25%, attorno alle 42.000 lire.

Dario Venegoni

Partenza in 28 città già prima di Natale?

## Telecom: ok al Dect Ma il cda si divide ed il Tesoro si sgancia da Tommasi

ROMA. Scene burrascose in casa Telecom Italia dove l'amministratore delegato, Tommaso Tommasi di Vignano, stenta a prendere in mano le briglie dell'azienda dopo la polemica uscita di scena di Guido Rossi. Ieri il cda, ignorando gli avvertimenti e la possibile reazione del commissario Ue alla Concorrenza Karel Van Miert, ha dato il via libera alla commercializzazione del dect, il telefonino da città. Ma non è stata una decisione facile tanto che alcuni consiglieri, come Francesco De Leo, rappresentante dell'Ifil e Gustavo Vinentini e Jeffrey E. Livingston, della lista di minoranza, si sono astenuti. Ma il gesto più clamoroso è quello venuto da Lucio Izzo, rappresentante del Tesoro che astenendosi anch'egli ha preso nettamente le distanze dalla gestione Tommasi. La commercializzazione del nuovo telefonino, «Fido» partirà dalle 28 città in cui la rete è già

installata sviluppandosi poi dal primo semestre '98 in ulteriori 15 città. Data precisa (probabilmente subito dopo Natale) e costi del servizio (attorno alle 170) non sono però stati resi noti. Pessima la reazione della Borsa: i titoli Telecom che avevano mostrato una certa tenuta fino al via libera al dect da parte del cda sono scesi del 2,30% (10.775) dando spunto di trading ribassista sulla sensazione che il nuovo servizio possa presentare una redditività limitata.

Nulla di fatto, intanto per la scelta del nuovo presidente: se ne parlerà a fine gennaio. «Il problema è del privato. L'iniziativa spetta a loro, anche se ci deve essere il gradimento del Tesoro», ha ribadito ieri Maccanico.

Il consiglio di Telecom ha poi preso atto del buono stato di avanzamento delle intese con At&T dando mandato a Tommasi di procedere al perfezionamento dell'accordo.

Con l'intesa si scongiura una guerra finanziaria a colpi di molte migliaia di miliardi

## Assicurazioni, accordo tra «big» europei Agf andrà all'Allianz, Amb alle Generali

Il presidente del Leone di Trieste, Antoine Bernheim, si dice «molto soddisfatto». Gli italiani rinunciano a crescere oggi in Francia ma entrano nel difficilissimo mercato francese. I limiti dell'intesa di spartizione.

MILANO. Generali, Allianz e Agf hanno annunciato a tarda sera di avere raggiunto un accordo globale che scongiura la guerra finanziaria in Francia e spiana la strada sia all'acquisto delle Agf da parte dell'Allianz, che alla conquista del 70% del capitale della tedesca Amb da parte delle Generali. Un compromesso (di cui il presidente del Leone, Bernheim, si è detto «molto soddisfatto») con il quale gli italiani lasciano ai concorrenti tedeschi la gallina oggi (le Agf sono una delle maggiori compagnie francesi) in cambio di un nuovo domani (perché il successo dell'operazione di conquista dell'Amb non è certo al 100%).

Nel dettaglio le Generali rinunceranno a rilanciare a Parigi, lasciando strada libera all'offerta pubblica di acquisto (Opa) dei tedeschi sul capitale delle Agf (cosa che non piacerebbe agli azionisti di minoranza della società francese, che speravano in una gara a suon di rilanci). L'Allianz, la maggiore compagnia di assicurazioni europea, acquisirà con questa operazione dimensioni quasi doppie rispetto ai più diretti concorrenti.

In cambio di questa rinuncia le Generali otterranno la garanzia dell'appoggio di Agf, Allianz e dei loro alleati a un'Opa che sarà lanciata sul capitale della compagnia Amb di Aquisgrana, la quinta per volume d'affari in Germania, al prezzo di 210 marchi per azione. In questo modo le Generali entreranno alla grande nel difficilissimo mercato tedesco. Gli italiani rileveranno inoltre da Agf due compagnie minori del gruppo Athèna, Gpa e Proxima, così da incrementare la propria presenza in Francia. Le Generali, infine, cederanno successivamente a Agf-Allianz la compagnia Royal Nederlands, controllata olandese della Amb.

Il consiglio di amministrazione delle Generali si riunirà lunedì a Milano per esaminare i contenuti di quest'accordo, che lascia aperto il problema di un rafforzamento in Francia, anche se contiene un diritto di prelazione su eventuali future cessioni da parte di Agf. Il consiglio discuterà anche l'ammontare e le modalità dell'aumento di capitale da proporre ai soci nell'assemblea del 10 gennaio prossimo.

D. V.

## E adesso il Sanpaolo decide un'operazione di pulizia del bilancio

Il cda del Sanpaolo ha messo in conto all'esercizio '97 un piano di pulizia di bilancio, anche con cessioni di crediti in sofferenza. La scelta comporta un calo del 20% del risultato di gestione della spa (1.864 miliardi nel '96) con una previsione di rapida inversione di tendenza nel '98 (+10%). L'utile ante-imposte e ante-legge amato sarà di soli 250 miliardi. Il piano approvato dal cda, prevede il rafforzamento della politica di rettifiche, la cessione alla Morgan Stanley di un pacchetto di crediti in sofferenza (valore 415 miliardi) del settore

fondario.

Nello stesso tempo l'istituto presieduto da Gianni Zandano ha posto le basi per rafforzare la presenza nelle aree di maggior valore aggiunto ottenendo il controllo totale della Sanpaolo fondi di cui deteneva il 78,39%. Il 17,65% è stato acquistato dalla Sai. Nello stesso tempo è stata ceduta a Societ Generale il 32% della banca svizzera Ruegg. Nelle ultime settimane il gruppo torinese aveva annunciato la cessione delle filiali spagnole e del gruppo turistico Valtur.

Polemica sulla sicurezza. Smentito l'arrivo di Cempella

## Continua la bufera sulle Ferrovie Cimoli: «Siamo sull'orlo del collasso»

ROMA. «È vero, siamo sull'orlo del collasso». Giancarlo Cimoli, che della Fs Spa è l'amministratore delegato, conferma la lettura a tinte fosche che della situazione ferroviaria fatta da ministro pochi giorni fa. Anzi, se si può, rincarare la dose, anche se a ben vedere da «situazione drammatica» a «collasso» il passo è breve. Burlando per altro proprio ieri mattina ha cercato di essere più tranquillizzante. «I gridi d'allarme - ha precisato - non riguardano la sicurezza», ma la modernità della rete e la qualità del servizio, quindi la sua appetibilità.

Rapidità, efficienza, rispetto dei tempi, frequenza. Questi sono secondo il ministro gli scatti di qualità che servono. E gli incidenti? Non sono superiori a quelli degli altri paesi europei, anzi altrove il livello di mortalità sarebbe più elevato. «Sulle nostre strade - afferma Claudio Burlando - ogni anno muoiono 6 mila persone, sulle ferrovie 2-300». E incappa in un evidente errore, perché come risulta dal «Conto nazionale trasporti» del Cnel presentato giusto ieri mattina gli incidenti mortali dipendono dal servizio-esclusi cioè suicidi, attentati e catastrofi - hanno una media compresa tra i 15 e i 20 l'anno. Una gaffe

matematica che basta a riaprire le polemiche. Le accuse di «sfascismo» gli piovono ora da Ugo Boghetta, responsabile trasporti di Rifondazione. O meglio, più che di sfascismo Boghetta accusa Burlando di «tattica maista»: «sparare contro il quartier generale quando le cose non vanno bene invece di assumersi le proprie responsabilità». Mentre Publio Fiori di An, ex ministro dei Trasporti sotto il governo Berlusconi, torna a chiedere le dimissioni sue e di Cimoli. Anche Boghetta per altro, pur riconoscendo che gli errori vengono da lontano, propone di «modificare l'attuale dirigenza». Ma Cimoli smentisce ufficialmente di aver intenzione di dimettersi e il ministro da parte sua definisce «inesistente» l'ipotesi di una sua sostituzione con l'attuale manager di Alitalia Domenico Cempella. Il modello Alitalia, evidentemente, non arriva a questo punto.

D'altro canto, definita ormai la partita esuberanti con i 15 mila pensionamenti (su cui si registra una nuova presa di distanza da parte di 12 senatori dell'Ulivo), restano le questioni contrattuali e piano d'impresa. Guido Abbadessa, segretario della Filt-Cgil, vorrebbe un clima meno in-

candescente. «Basta con tutta questa drammatizzazione, la situazione è sotto gli occhi di tutti - dice - i lavoratori sono disponibili anche a fare sacrifici ma per un risanamento che vada in direzione dello sviluppo». Insomma, non è il momento della resa dei conti secondo il sindacato. Occorre invece «cominciare a operare una vera riorganizzazione dell'azienda, a cominciare dallo strumento del contratto di lavoro, aperto ormai da due anni». Cimoli e il sottosegretario ai trasporti Pino Soriero insistono sulla necessità di una maggiore flessibilità del lavoro. L'impegno da entrambe le parti è quello di chiudere la vertenza entro Natale. E proprio in queste ore prosegue la trattativa nottopalle.

### AI LETTORI

A causa dello sciopero dei poligrafici dell'agenzia Radior, che ci fornisce i dati, oggi la pagina della Borsa non esce. Ce ne scusiamo con i lettori.

Cempella e Van Vijk illustrano la nuova alleanza commerciale

## Alitalia e Klm puntano al 20% del mercato europeo

Ben presto potrebbe aggiungersi un partner in Asia. Ma la compagnia italiana pensa soprattutto al mercato Usa. Le sinergie consentiranno di tagliare i costi.

ROMA. «Non abbiamo conclusioni di tipo ideologico. Con Air France avevamo un accordo molto interessante e ritenevamo di poter raggiungere i nostri obiettivi, ma poi si è affacciato un altro partner, la Klm, che offriva migliori prospettive: è obbligatorio per un manager fare sempre meglio per la propria impresa». Dopo aver «assolutamente» escluso qualsiasi interferenza politica nella scelta del partner olandese, l'amministratore delegato di Alitalia, Domenico Cempella, ha motivato così la decisione della compagnia di bandiera italiana. Una scelta, ha aggiunto durante una conferenza stampa di presentazione della partnership tenuta nella nuova aerostazione di Malpensa 2000, «che nasce da uno studio profondo di tipo industriale, al termine del quale abbiamo stabilito che

la complementarietà tra le due compagnie era il fattore più importante». malpensa è un luogo simbolico visto che Alitalia tenderà a spostare lì, anche a costo di ridurre l'operatività a Fiumicino, il centro della propria attenzione. Sempre che l'operazione costituisca effettivamente un rafforzamento e non invece uno stendere tappeti d'oro all'ingresso di Klm in Italia, anche in considerazione dei forti vincoli allo sviluppo imposti da Bruxelles.

L'amministratore delegato di Klm, Leo Van Vijk, ha affermato da parte sua che l'alleanza «punterà soprattutto sulle sinergie commerciali» e si tradurrà tra circa due anni in «risparmi potenziali» per centinaia di milioni di dollari. Van Vijk ha poi sottolineato che «nell'arco di tre-cinque anni» la quota del mercato europeo de-

tenuto dalle due società aumenterà al 20% rispetto all'attuale 15%. Ma il duo Klm-Alitalia ha ancora degli obiettivi da raggiungere, come un'alleanza con un partner sul mercato asiatico nel '98.

Per il momento, comunque, è forse soprattutto il mercato statunitense (dove la Klm è alleata con la Northwest) che interessa a Cempella: «La complementarietà con la Klm - ha infatti sottolineato l'amministratore delegato dell'Alitalia - ci dà la possibilità di rafforzare il traffico Usa e crea una rete veramente globale che difficilmente avremmo potuto realizzare con altri partner». Quanto a possibili scambi azionari, Cempella ha ricordato che questa possibilità è contemplata nel memorandum d'intesa siglato ieri, ma nell'accordo «ci sono altri punti prioritari».

Parla Jan Stuyt (Amro Bank), mente finanziaria dell'intesa

## «Gli italiani? Hanno migliorato i conti Non saranno un problema finanziario»

ROMA. Jan Stuyt, uno dei direttori centrali di Amro Bank, è l'uomo chiave della partita finanziaria che si è giocata sui tavoli riservatissimi dei banchieri mentre in parallelo procedeva la trattativa tecnica, ma più alla luce del sole, che ha portato all'intesa tra Alitalia e Klm. La compagnia olandese si è rivolta alla banca di Amsterdam e a J.P. Morgan per ottenere assistenza nella ricerca di un'alleanza che, se prometteva di essere estremamente interessante per le sinergie commerciali, all'inizio appariva tuttavia incerta e delicata per la precaria situazione finanziaria di Alitalia. È stato proprio Jan Stuyt, nella sua veste di capo progetto finanziario, a dare il semaforo verde al presidente di Klm, Van Vijk: l'intesa con gli italiani ha ottime possibilità di riuscita, Alitalia può essere un partner affidabile anche guardando ai bilanci.

Dott. Stuyt, quando avete cominciato a considerare Alitalia un partner adatto per Klm?

«Non certo ieri. Era da almeno tre anni che studiavamo le valenze finanziarie di possibili alleanze europee per Klm. Avevamo messo gli occhi su Iberia, ma poi non se ne è fatto nulla. Prendere in considerazione

ne Alitalia è venuto quasi naturale». Il Financial Times teme che Klm finisca con l'impastoiarsi nei debiti di Alitalia.

«Un anno fa, probabilmente, gli interrogativi del Ft potevano avere un senso. Ma non bisogna dimenticare che il trend dei numeri di Alitalia è cambiato in positivo. Le sinergie possibili dall'intesa con Klm, poi, non possono che favorire il rilancio, anche finanziario, della compagnia italiana».

Non manca chi ritiene che Alitalia finirà schiacciata dall'aggressività commerciale di Klm.

«Non mi paiono timori giustificati. Il problema, piuttosto, è rendere realmente operativa l'alleanza: si potrà così verificare che anche la compagnia italiana ricaverà molti vantaggi. Siamo sicuri che alla fine i suoi standard saranno simili a quelli offerti oggi da Klm».

Come procederà la costruzione dell'accordo?

«Ci siamo posti l'obiettivo di stringere i tempi nell'analisi dei numeri. Siamo già abbastanza avanti con la valutazione delle integrazioni: i due team di consulenti finanziari, il nostro e quello di Alitalia, co-

minceranno ad incontrarsi già dai primi di gennaio. Contiamo di definire i valori in gioco entro aprile, così da consentire la stipula definitiva del contratto nei tempi previsti: novembre '98».

Non prima?

«Se ce la facciamo, sì. Ma non bisogna dimenticare che si tratta di un'operazione molto complessa. Basti pensare al problema degli scali, all'integrazione delle rotte, al sistema informatico coerente».

L'integrazione azionaria?

«È una questione che verrà valutata solo successivamente. Un'integrazione commerciale ben riuscita può indubbiamente costituire uno step per altri passaggi».

L'intesa costituirà anche un successo per Amro in Italia.

Indubbiamente rappresenta una nuova opportunità per farci conoscere e rafforzare la nostra presenza nel vostro paese. Siamo un gruppo olandese ma consideriamo l'Italia come un nostro mercato domestico, in Europa ormai le frontiere non cisono più».

G.C.