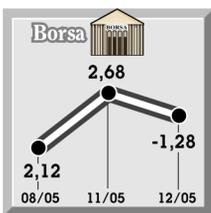


Per l'indice Mibtel un calo dell'1,28%

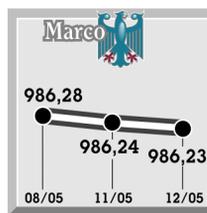
Passo falso ieri, dopo l'esito positivo di lunedì, per la Borsa valori, che smorza sul nascere gli entusiasmi suscitati dal brillante rialzo di ieri. L'indice Mibtel chiude con un calo dell'1,28%, a 24.344 punti, mentre il Mib30 cede l'1,50%, a 35.175 punti, e il Midex è sul -0,58%.



MERCATI	
BORSA	
MIB	1.448 -0,62
MIBTEL	24.344 -1,28
MIB 30	35.175 -1,50
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
IND DIV	+2,15
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
MEDIA	-1,46
TITOLO MIGLIORE	
CEM. BARLETTA RNC	+7,47

TITOLO PEGGIORE		GARBOLI	-5,63
BOT RENDIMENTI NETTI			
3 MESI		5,20	
6 MESI		4,77	
1 ANNO		4,61	
CAMBI			
DOLLARO	1.748,78	-0,02	
MARCO	986,23	-0,01	
YEN	13,112	-0,10	

STERLINA	2.851,04	-12,45
FRANCO FR.	294,10	-0,02
FRANCO SV.	1.180,81	+0,78
FONDI INDICI VARIAZIONI		
AZIONARI ITALIANI		+1,88
AZIONARI ESTERI		+0,59
BILANCIATI ITALIANI		+1,10
BILANCIATI ESTERI		+0,40
OBBLIGAZ. ITALIANI		+0,08
OBBLIGAZ. ESTERI		+0,34



Paribas: «Comit e Banca di Roma, no alla fusione»

«Paribas non è favorevole alla fusione tra Comit e Banca di Roma». Lo ha dichiarato il presidente del consiglio di sorveglianza Michel Francois-Poncet, che è anche consigliere Comit. «Ma - ha precisato - questo non mette in discussione il nostro legame con la Comit».



Una giornata di polemiche dopo un'intervista su un quotidiano. L'Avvocato: «È vero, siamo appetibili»

Ford compra Fiat, 24 ore di «giallo» Agnelli: «Non siamo sul mercato»

La società americana: «Nessun interesse». La Borsa non crede ad intese

MILANO. La Ford ha messo gli occhi sulla Fiat? C'è una trattativa per un'alleanza tra i due produttori automobilistici? All'indomani dell'annuncio dell'intesa Daimler-Chrysler, l'indiscrezione a proposito di un interessamento della grande casa americana per l'azienda di Torino ha messo a rumore gli ambienti economici e politici. L'annuncio l'ha dato «il Giornale», con un titolo a tutta pagina che riportava le dichiarazioni di un portavoce del colosso Usa: «Ford: pronti a comprare la Fiat».

Complici i fusi orari, che hanno impedito di rintracciare per molte ore la Ford, in Italia è seguito uno scatenamento di polemiche, fino a che nel pomeriggio è dovuto intervenire lo stesso presidente onorario della Fiat, Gianni Agnelli, con una breve dichiarazione diffusa

dal suo ufficio stampa. «La Fiat è appetibile ma non è sul mercato», ha detto Agnelli. Che ha aggiunto anche che «anche la Ford è appetibile ma non è sul mercato». Quanto al prossimo futuro, «l'appetibilità della Fiat rimarrà certamente, la non messa sul mercato credo anche».

Dopo poche ore anche una fonte ufficiale di Detroit ha smentito le frasi che il giornale milanese attribuisce tra virgolette al portavoce Ford James Cain, definendole «totalmente false». «Ai giornalisti italiani che lo hanno tempestato sempre con le stesse domande Cain ha fornito sempre la stessa risposta, e cioè che non smentiamo né confermiamo alcuna voce di mercato».

Una smentita categorica, alla quale il Giornale ha contrapposto in serata una piena con-

ferma della propria versione dei fatti. Interrogato dai giornalisti italiani, secondo il quotidiano berlusconiano, il portavoce avrebbe affermato che «Sì, la Fiat ci interessa». «Questa acquisizione, avrebbe aggiunto mister Cain (dal Giornale ribattezzato Kin), ci farebbe diventare un gruppo automobilistico ancora più globale».

In attesa di eventuali contro-repliche dagli Stati Uniti, resta da segnalare che la Borsa è stata stranamente estranea al dibattito che ha coinvolto il principale gruppo italiano. Il titolo della Casa torinese è rimasto sempre in un'area negativa, perdendo addirittura sul fine della seduta il 3% rispetto alla vigilia, a 7.896 lire.

D. V.

1	Toyota	116,585
2	Daimler-Chrysler	67,097
3	Ford	54,150
4	General Motors	48,293
5	Daimler-Benz	42,709
6	Honda Motor	33,939
7	Chrysler	24,388
8	Volkswagen	19,055
9	Nissan	15,500
10	Fiat	14,801
11	Volvo	12,422
12	Renault	7,023
13	Peugeot	6,524
14	Mitsubishi	4,728
15	Mazda	4,328

P&G Infograph

IL RETROSCENA

Le smentite non cancellano il problema delle alleanze internazionali

È ancora possibile fare da soli?

H A FATTO BENE Gianni Agnelli a intervenire ieri pomeriggio, smentendo pubblicamente la notizia della presunta vendita della Fiat agli americani della Ford. Il presidente onorario della società di Torino ha assolto anche in questa occasione il ruolo che si è dato, di garante della continuità nelle strategie aziendali nella delicatissima fase di passaggio tra la presidenza di Cesare Romiti (ieri lungamente riunito a Mediobanca, presumibilmente a discutere del proprio avvenire) e quella di Paolo Fresco, il cui arrivo a Torino non è previsto che nel prossimo ottobre.

«La Fiat è appetibile ma non è sul mercato», ha detto con orgoglio il capo della famiglia Agnelli. Il quale però non ha potuto smentire che il problema delle alleanze a medio-lungo termine si ponga anche a Torino. Soprattutto all'indomani dell'annuncio dell'intesa tra la Daimler-Mercedes e la Chrysler.

Quest'ultima - di gran lunga la più piccola tra i tre colossi dell'auto «made in Usa» - era stata pochi anni fa nel mirino della stessa Fiat. E si comprende perché: anche uno sguardo superficiale conferma la prosocché perfetta integrazione possibile tra i due gruppi, entrambi relativamente forti nei loro rispettivi mercati e nei loro rispettivi segmenti di mercato, senza sovrapposizioni di rilievo nei primi, né nei secondi.

Qualche abboccamento ci fu, tra i due gruppi, tra il 1989 e il 1990. Ma la Fiat stava per entrare in un periodo di nera crisi, e la casa americana non aveva deciso cosa progettare per il proprio avvenire. In una parola, i tempi non erano maturi.

Eppure probabilmente ancora alla Chrysler pensava lo stesso Gianni Agnelli pochi mesi fa, quando al termine di un'assemblea dell'Ifi ripose a una nostra domanda affermando che il suo gruppo era naturalmente alla ricerca di alleati per

affrontare la concorrenza internazionale. Ma che difficilmente il candidato ideale lo avrebbe trovato in Europa, dove i produttori sono troppo simili tra loro, o in Giappone, dove al contrario il divario di cultura è troppo marcato. «Pensiamo a delle alleanze in Occidente», disse allora Gianni Agnelli. E l'Occidente nel mercato dell'auto, se si esclude l'Europa, vuol dire l'America».

Subito dopo però egli stesso aveva precisato che la ricerca di un alleato «globale» era cosa del passato. Sostanzialmente la Fiat avrebbe continuato a procedere da sola, stringendo di volta in volta alleanze settoriali con altri partner, utili allo sviluppo dei singoli «business».

È ancora plausibile una simile strategia? Può seriamente continuare a pensare di fare da sola la Fiat, dopo che la Mercedes ha stretto un'intesa con la Chrysler? Cosa farebbero i torinesi nel caso che uno

dei grandi gruppi francesi seguisse l'esempio tedesco, alleandosi con uno degli altri 2 colossi americani? Lo ha ricordato il ministro dell'Industria Pierluigi Bersani: anche la casa italiana «deve tenere sott'occhio il problema della massa critica»: le spese della ricerca e dello sviluppo di nuovi modelli e di nuovi processi produttivi sono così elevati, il mercato internazionale dell'auto richiede una rete distributiva così ramificata, che difficilmente un produttore da solo può farcela.

Ma se questo è vero, è anche vero che i potenziali partner rimasti - come dire - «da maritare» sono talmente grandi e potenti che un'intesa globale con loro finirebbe per assomigliare pericolosamente a una vendita pura e semplice.

Il punto allora è questo. Gli americani hanno intenzione di cedere il gruppo fondato dal loro capostipite giusto un secolo fa? A Milano negli ambienti finan-

ziari è questo da parecchio tempo il tema di svariati esercizi di fantasia. La Fiat, si osserva, non è pronta a questo passo anche perché è ancora troppo articolata. Se quella intenzione c'è davvero, allora è plausibile l'ipotesi - non a caso tornata a circolare in queste settimane - di una quotazione della Fiat Auto, dopo la New Holland (macchine movimento terra).

Gli Agnelli potrebbero decidersi a questo passo - quotare l'Auto, e cogliendo questa occasione per organizzare il matrimonio del secolo - anche a causa dei loro propri problemi dinastici. La prematura scomparsa del giovanissimo Giovanni Alberto li ha privati di una guida credibile nel medio termine. È comunque la crescita dei mercati e tale da sopravvivere di gran lunga le possibilità finanziarie di una famiglia sola, per quanto ricca e potente.

A questo punto, si ipotizza a Milano, il candidato ideale resterebbe la Ford. Non si dimentica che il vecchio fondatore aveva dei rapporti con i Ford già 70 anni fa, e che lo stesso Gianni Agnelli conosce assai bene i successivi rappresentanti della dinastia di Detroit, una delle poche famiglie a conservare un peso rilevante nei grandi colossi americani. E soprattutto che con la Ford un'intesa era già stata tentata, esattamente 13 anni fa, quando ancora a capo della Fiat Auto c'era Vittorio Ghidella. Quel sogno nel cassetto potrebbe tornar buono oggi, in un contesto così radicalmente mutato.

Insomma, bene ha fatto Gianni Agnelli a smentire un'intesa che ancora non c'è. Ma meglio farebbe a indicare per la Fiat un credibile percorso di crescita e di sviluppo in un mondo nel quale si affacciano giganti dalle dimensioni fino a ieri semplicemente impensabili.

Dario Venegoni

Dopo l'ultimo annuncio nelle tlc la profezia sul «Wall Street Journal»: «Gli altri tutti attori minori»

Fusioni Usa: «Verso tre grandi oligopoli»

Protestano le associazioni dei consumatori per le concentrazioni nel campo telefonico: le tariffe potrebbero riprendere a salire.

NEW YORK. Due professori di marketing - Jagdish N. Sheth della Emory University ad Atlanta, e Rajendra Sisodia della George Mason University in Virginia -, hanno scritto ieri sul «Wall Street Journal» che l'attuale mania delle fusioni (è di lunedì l'annuncio che la texana Sbc e la Ameritech daranno vita alla più grande azienda telefonica nel mondo) in quasi tutti i settori dell'industria mondiale è un trend molto più profondo e razionale di quello che si potrebbe pensare. E su questo sono specifici: «In mercati maturi e competitivi c'è spazio solo per tre grandi soggetti insieme con diversi soggetti minori - in alcuni mercati anche molti - che occupano una posizione di nicchia».

La chiamano la «Regola del Tre», tre essendo il numero ideale delle grandi compagnie che possono guadagnare alti livelli di profitti, restando competitive abbastanza, ma non eccessivamente. Che vorrà dire questo per l'auto in un mercato globale? Che gli Europei Daimler-Benz, Volkswagen, Renault, Peugeot e Fiat potranno entrare eventualmente nell'empireo dei tre solo alleandosi con un'altra grande, non avendo una presenza significativa negli Usa. Solo Toyota e Ford sembrerebbero per ora in buona posizione per conquistarsi un posto nella trinità, e la fusione della Chrysler con la Daimler-Benz pare muoversi nella direzione giusta, integrando i punti di forza della prima, come i bassi costi, con la qualità offerta dalla società europea. Assumendo che questa tesi sia giusta, appare chiaro come mai la frenesia delle fusioni stia dominando la scena economica americana, e stia crescen-

do anche in Europa. Negli anni 80 era chiaro che le fusioni servivano a bucanieri delle imprese per acquistare società grazie a leveraged buyouts ai fini di trarre alti profitti facendole a pezzi. Negli anni 90 invece si parla di fusioni per ottenere economie di scala, e il famoso slogan «piccolo è bello» pare un cimelio dell'era jurassica. Nel 1993 le fusioni interne agli Stati Uniti avevano raggiunto un valore di 234 miliardi di dollari. Ma solo nel 1998 il valore totale delle fusioni realizzate, la metà di quelle annunciate, è di un valore 167% più grande.

Le grandi fusioni sono viste come una minaccia molto forte soprattutto dai consumatori. E non solo come possibile restringimento della libertà di informazione nel caso dell'accelerata concentrazione dei media - la fusione di Disney con la rete ABC, o di Time Warner con Turner -, ma anche in modo più diretto, come nel campo delle telecomunicazioni. L'infuso di ogni newyorkese è di ricevere l'ennesima telefonata, o visita, o lettera, dei rappresentanti della AT&T, o di MCI, Sprint, e Worldcom, che offrono tariffe sempre più competitive per le telefonate interurbane, interstatali e intercontinentali. Questo martellamento però è un prezzo non troppo alto da pagare per ottenere, per esempio, una tariffa di 37 centesimi (circa 600 lire) per ogni minuto di conversazione con l'Italia. Quanto durerà questa competizione tra le società telefoniche, e quindi il risparmio per i consumatori, non è chiaro. Worldcom e MCI sono in procinto di unirsi, e vorrebbero entrare nel mercato delle telefonate locali. Da parte lo-



La Borsa di Wall Street

communications Commission, William Kennard, ha già posto il problema: «questa fusione andrà a creare competizione, o si limiterà ad essere un patto di non aggressione? Ameritech programava di inserirsi nel mercato di St. Louis questa estate, dove oggi domina Sbc; con la fusione, la rivalità tra le due società è eliminata. Nel clima generale di «il grande è bello», ci saranno altre fusioni e un movimento verso una consolidamento delle società telefoniche. L'Unio-

ne dei Consumatori americana è in allarme. Il suo co-direttore Gene Kimmelman ha già dichiarato che si sta ricadendo nei vecchi monopoli telefonici del passato, rotti dal ministero della Giustizia 14 anni fa: è il risultato di «una deregulation eccessiva e un antitrust debole». Ne sa qualcosa la

AT&T, obbligata nel 1984 a spezzare le sue operazioni, che ha chiesto alla Federal Communications Commission di bloccare la fusione Sbc-Ameritech. Anche Kimmelman ha chiesto che la legge sulle telecomunicazioni approvata nel 1996. Con la battaglia su Microsoft già in corso all'antitrust, si riaccende in America il dibattito sulla libertà, o meglio, «le libertà»

del mercato. Il giudice conservatore Robert Bork è d'accordo con la tesi che le grandi tre dell'auto non solo non hanno creato un oligopolio, ma hanno favorito la competizione, con una fluttuazione dei prezzi. Ma a proposito dei telefoni Kimmelman indica l'esempio delle compagnie aeree: dopo la deregolazione, le grandi società hanno stabilito monopoli regionali inattaccabili.

Anna Di Lillo

IN PRIMO PIANO

E i manager sono i primi a ritrovarsi senza lavoro

NEW YORK. All'annuncio della fusione tra la Sbc Communications e Ameritech, i manager delle due società devono aver subito il primo shock della sorpresa. Ne seguiranno altri. La prima domanda che si pongono è se il proprio lavoro non ha un suo doppio nell'altra società, la seconda se si inseriranno in modo indolore nella nuova organizzazione, e se comprenderanno la nuova cultura burocratica, arrivata insieme ai miliardi dell'acquisto. Le fusioni servono spesso a snellire il management di un'impresa e a tagliare i rami secchi, e spesso uniscono società il cui modo di pensare è decisamente diverso. Finiscono per creare una profonda insicurezza tra la classe dei dipendenti più privilegiata, quella dei manager. A volte, li rendono disoccupati. Proliferano dunque le ricerche e i consigli sul problema. Un avvocato della Morgan Stanley, che percepiva uno stipendio vicino ai 300 mila dollari all'anno, si sentì estremamente minacciato dalla fusione della prestigiosa banca con la Dean Witter, una società più modesta nelle sue pretese, e con l'abitudine di tenere i salari più bassi. Infatti il nuovo capo ufficio, proveniente dalla Dean Witter, gua-

dagnava un po' più della metà dell'avvocato, una situazione difficile da mantenere per lungo tempo. Invece di agitarsi troppo, e perdere il lavoro, l'avvocato assunse una posizione di attesa, ed è stato ripagato con il trasferimento in un altro settore della nuova società, addirittura con un aumento dello stipendio.

Non tutti sono così fortunati. Ma per quelli che sono costretti a lasciare il posto, comincia uno strano periodo di disoccupazione. In questi ultimi anni, grazie al boom dell'economia e al sistema di indennità che garantisce una sostanziale partecipazione ai profitti, i manager che danno le dimissioni o sono licenziati se ne vanno con un lauto bottino. Molti decidono di prendersi un anno di vacanza, passare un po' più di tempo con le famiglie che hanno trascurato da troppo tempo, o semplicemente rilassarsi. Quando nel 1995 la Chemical Bank si è unita alla Chase, il dirigente del settore dei Mortgage della Chemical ha incamerato una cifra sostanziale e prima di passare alla banca olandese Abn Amro non ha lavorato per un anno.

A.D.L.

Mediobanca

Ok l'aumento di capitale

L'aumento di capitale Mediobanca al termine della chiusura del periodo di opzione, il 5 maggio, è risultato sottoscritto al 99,93%. L'aumento non è stato sottoscritto da alcuni dei soci storici di Mediobanca. Si tratta di Olivetti, Marzotto e Stefanel. Sono entrati nel gruppo di azionisti e come sottoscrittori dell'aumento di capitale Candy, Findim (Fossati), Montefibre, Finsev (famiglia Severgnini). L'aumento prevedeva l'emissione di 95,2 milioni di azioni ordinarie, da nominali 1.000 lire e godimento 1/1/97 al prezzo di 14.000 lire l'una. La raccolta a pronti è di 1.332,8 miliardi. Ad ogni azione era abbinato un warrant. Due warrant permettono di sottoscrivere entro il 31 dicembre 2000 una nuova azione a 16.000 lire per un introito massimo di ulteriori 761,6 miliardi.

Imi-San Paolo

«Agli azionisti il 75% degli utili»

Il neoamministratore delegato dell'Imi-San Paolo Rainer Masera ha dichiarato che il gruppo «continuerà a generare utili significativi», per questo la politica dei dividendi «sarà generosa». L'istituto infatti si propone di distribuire ai soci il 75% degli utili. La separazione delle attività immobiliari del nuovo gruppo San Paolo Torino-Imi è in calendario per la fine di ottobre, primi di novembre. Lo ha affermato il presidente Luigi Arcuti. «Escludo che possa essere presentata alle assemblee di fine giugno - ha detto Arcuti - saremo pronti per la festa di Ognissanti». Il neo amministratore delegato Luigi Maranzana ha detto che lo scorporo «non è un'operazione di semplice maquillage».

C&W: cda di Telecom con Rossignolo

ROMA. Pieno accordo fra presidente e consiglio di amministrazione sulle strategie internazionali di Telecom Italia, i cui progetti devono rispondere agli obiettivi di creazione di valore per gli azionisti. È quanto ribadisce una nota della società di telecomunicazioni che intende così mettere fine alle indiscrezioni di stampa secondo le quali nell'ultimo cda di Telecom sarebbero emerse posizioni critiche sulle scelte internazionali del presidente Gian Mario Rossignolo. «Il cda - precisa la nota - ha espresso piena condivisione delle strategie internazionali della società confermando le valutazioni positive sulle iniziative già avviate, con particolare riguardo all'accordo con Cable&Wireless. «Il cda all'unanimità - conclude la nota - ha quindi dato mandato al presidente ed al vertice aziendale di predisporre tutti gli elementi necessari alla valutazione dei progetti proposti sulla base della loro rispondenza agli obiettivi di creazione di valore per gli azionisti».