

Gasdotto Eni-Gazprom, Mincato annuncia: «Entro dicembre l'accordo tra Russia e Turchia»

■ L'amministratore delegato dell'Eni, Vittorio Mincato, ha espresso ieri «soddisfazione» per l'azione svolta a livello diplomatico dall'Italia per promuovere e sostenere il progetto di gasdotto messo a punto dal gruppo italiano e dalla russa Gazprom, denominato Bluestream, che porterà gas russo in Turchia attraverso il Mar Nero. Russia e Turchia dovrebbero firmare l'accordo entro i primi di dicembre. I lavori per la costruzione del gasdotto da 3.600 miliardi di lire che collegherà la sponda russa del Mar Nero con la Turchia, e nel quale sono impegnate al 50 per cento ciascuna l'Eni e la russa Gazprom, dovrebbero cominciare nella prossima primavera in modo da rendere l'impianto pienamente operativo tra la fine del 2000 e l'inizio del 2001.



Tatò: «La seconda tranche delle azioni Enel non sarà messa in vendita prima di un anno»

■ Prima di un anno non sarà venduta una seconda tranche di azioni Enel dopo quella appena collocata sul mercato: lo ha detto a Firenze a margine della conferenza sul riformismo nel 2000, l'amministratore delegato dell'Enel, Franco Tatò. «Non ci aspettiamo», ha spiegato Tatò, «la vendita di un'altra tranche prima che sia trascorso un anno». Ed ha poi che, comunque, qualsiasi decisione sulla vendita di una seconda tranche è strettamente di pertinenza del Governo. Sull'andamento in borsa del titolo Enel, il presidente dell'Enel Chicco Testa ha ribadito che la performance del titolo deve essere giudicata nel medio-lungo periodo. Testa si è comunque mostrato soddisfatto che il titolo è attualmente trattato a un po' al di sopra del prezzo di collocamento.

€ c o n o m i a

Tecnost «congela» il piano di riassetto Telecom Dietrofront di Colaninno, che però annuncia: «Nessun cambiamento di strategia»

GIOVANNI LACCABO

MILANO Il piano di riassetto del gruppo Telecom presentato a settembre da Roberto Colaninno è stato congelato ieri dal consiglio di amministrazione Tecnost, controllante di Telecom, ed a sua volta il cda Olivetti si è allineato alle decisioni. Telecom e Olivetti sono gli azionisti di maggioranza del gigante italiano delle telecomunicazioni. Il dietrofront di Roberto Colaninno era stato preannunciato, ed anche caldeggiato dai rappresentanti delle minoranze e degli investitori, scoraggiati dalle insistenti bocciature in Borsa. Tutto da rifare, dunque, il disegno di Colaninno nella parte che riguardava il passaggio del controllo da Telecom a Tecnost del gioiello della telefonia cellulare Tim. Si tratta tuttavia solo di un rimescolamento azionario. Lo stesso cda Tecnost ha sollecitato «l'attuazione del previsto buy back delle azioni di risparmio Telecom Italia tramite Opa, alle condizioni già annunciate», ossia il riacquisto di un massimo del 34 per cento dei titoli di risparmio a sei euro per azione, riacquisto che avrebbe dovuto concludersi entro la fine dell'anno. Non ci saranno, sconvolgimenti dal punto di vista operativo in quanto il vertice Tecnost ha «perso atto» della «ferma determinazione del management di Telecom Italia a proseguire in tutte le iniziative del piano industriale già avviate». Lo stesso Colaninno ha dichiarato che non verrà modificato il piano industriale sul quale da più parti sono giunte serrate critiche. In particolare i sindacati criticano il previsto scorporo della telefonia fissa da quella mobile proprio quando la competizione mondiale po-

ne i due comparti in sinergia strategica. Tuttavia, Colaninno ieri ha ribadito che «il mercato delle telecomunicazioni è in grande effervescenza» e si è dichiarato «convinto che Telecom Italia saprà coglierne le opportunità straordinarie; dobbiamo quindi concentrarci sullo sviluppo industriale del gruppo - ha detto - ancor più intensamente per far emergere tutti i valori di Telecom, oggi non espressi».

Per Fulvio Fammoni, leader del Sbc-Cgil, anche se la genericità dei commenti ufficiali non consente un giudizio appropriato, la contromossa di Colaninno avrà comunque conseguenze sugli assetti industriali: «Manca tuttora un completo piano d'impresa, che non è stato ancora presentato, mentre auspico che i tempi siano rispettati. Abbiamo già giudicato "non utile" il piano, sia sotto il profilo finanziario, come i mercati hanno dimostrato, sia soprattutto sotto l'aspetto industriale. Anzi sotto questo profilo è sbagliato. Ecco perché - prosegue Fammoni - non si può affermare che le nuove scelte siano una modifica solo finanziaria. Eravamo contrari alla separazione dell'attività del mobile dal fisso ed eravamo a favore dell'integrazione. Si potrà intravedere un progetto industriale più avanzato solo se la soluzione sarà un gruppo che avrà al suo interno aziende in grado di misurarsi sia sui singoli settori di attività, compresa la scelta di Internet, sia - nell'unitarietà del gruppo - su sinergie industriali e commerciali in grado di prospettare al cliente un'unica offerta integrata di prodotti, di assistenza e di innovazione. Solo così saremo all'altezza dei competitori».



L'amministratore delegato della Telecom Roberto Colaninno

Luca Bruno/Agf

Alleanza franco-tedesca contro Vodafone? Gli inglesi «attirati» da Infostrada e Arcor

■ La Mannesmann lavora ad un'arma segreta con cui difendersi dall'Opa ostile di Vodafone: sta esaminando l'opportunità di fondere il suo settore telecomunicazioni con quello del gruppo francese Vivendi, secondo indiscrezioni raccolte nella City di Londra. L'ipotesi di fusione franco-tedesca dovrebbe portare il prezzo della Mannesmann ad un livello «irraggiungibile» per gli inglesi della Vodafone che hanno offerto venerdì scorso circa 240.000 miliardi di lire per il controllo del gigante tedesco e si dicono ottimisti sulle possibilità di successo. «La nostra - ha indicato ieri Christ Gent, amministratore delegato della Vodafone, leader britannico nella telefonia mobile, fiducioso nella vittoria - è un'offerta finale e non intendiamo cambiarla». La Mannesmann ha accennato alla possibilità di un'imprescato «progetto francese» quando la settimana scorsa ha cercato senza successo di bloccare la scalata di Vo-

dafone con un'azione legale davanti all'Alta Corte di Londra. I rumors continuano intanto a parlare di altre tre compagnie - gli inglesi di British Telecom e gli americani di Sbc e Gte - che si aggirano come avvoltoi attorno alla Mannesmann nella speranza che per qualche ragione fallisca l'assalto della Vodafone. Alla British Telecom farebbero particolarmente gola «i beni italiani (Omnitel e Infostrada) e francesi» del gruppo tedesco. Il presidente della Vodafone Chris Gent ha assicurato che non vuole affatto «distogliere» il colosso tedesco e che intende portare a termine i piani della società che prevedono di quotare in borsa i settori auto e ingegneria meccanica della Mannesmann. Gent ha inoltre indicato che le società di telefonia fissa controllate da Mannesmann, Arcor e Infostrada, «danno affari brillanti» e che, in caso di successo dell'Opa, la Vodafone intende «mantenere in ogni caso la maggioranza» e «mandare in borsa anche il 25% di queste due società».

IL PUNTO

La svolta dettata dalla paura di perdere il controllo finanziario

MILANO Più che un tardivo ripensamento, quello imboccato ieri da Roberto Colaninno è stato un senso unico imposto dalla deludente accoglienza riservata all'Opa dal ghotha finanziario. Una cambio di direzione di marcia resa ancor più obbligata dalle stime di congruità del concambio presentate l'altro giorno da Salomon Brothers per Telecom e da Wamburg per Tecnost, valutazioni cui va sommata quella degli azionisti di risparmio Telecom che si sono affidati a Deloitte. Stando alle indiscrezioni, le valutazioni su Tecnost e Telecom, benché effettuate ciascuna in separata sede, darebbero un responso omogeneo e controcorrente, ossia rapporti di concambio molto più propizi di quelli a suo tempo previsti da Sergio Erede e Roberto Colaninno: oltre due azioni Tecnost per una Telecom contro l'ipotesi iniziale di 1,65 contro una. Ciò significa che, nel caso di un concambio a 2,2 la quota di Telecom oggi detenuta dal gruppo di maggioranza slitterebbe all'indietro al 34 per cento. Con la inevitabile conseguenza di mettere a serio rischio l'intera architettura finanziaria di Colaninno, con grande piacere per il mercato internazionale visto che le decisioni degli scorsi mesi hanno debilitato le quotazioni Telecom mentre i titoli concorrenti sono andati alle stelle nella battaglia in corso in Europa, ad esempio tra Mannesmann e Orange.

La stessa Tim, in Borsa, verrebbe quotata meno della inglese Orange che Mannesmann ha introitato nonostante che Orange, terzo posto in Gran Bretagna nel mobile, sia di almeno tre volte inferiore a Tim. Al confronto, dunque l'italiana Tim sarebbe un boccone assai più ghiotto, ed orasi pone il problema di comestibilità.

Tutto ciò, tuttavia, comporta che Colaninno potrebbe incontrare serie difficoltà qualora si limitasse ad un semplice azzeramento del piano Tecnost-Telecom: un simile mossa potrebbe infatti «spiazzare», rispetto alle bufere finanziarie europee, la preziosa Tim che, in tal caso, potrebbe contare solo sulla «blindatura» del 60 per cento di controllo da parte di Telecom. Ma basterà?

Nelle grandi manovre di assalti a suon di migliaia di miliardi è comparso lo zampino di Vodafone che, qualora fosse respinta da Mannesmann a Duesseldorf, potrebbe tentare di recuperare posizioni proprio in Italia. Senza contare gli altri concorrenti, che non presentano certo problemi di disponibilità, come Bell Atlantic, Sbc e Mci-World Communication. Tutti pronti a scattare in avanti qualora Colaninno dovesse dichiararsi disponibile a cedere parte delle quote per stringere alleanze. Ma questa è materia di quotidiana discussione, destinata prima o poi a trovare una soluzione, anche se al momento è data come prematura. L'ipotesi riguarda un'operazione da 4 mila miliardi per integrare Olivetti e Tecnost, e per stringere i controlli su Telecom e Tim. Per consentire alla capofila di Ivrea di sostenere senza grandi sforzi gli interessi sul debito, potrebbe bastare il ricorso ad un dividendo straordinario delle due controllate.

Eventuali nuovi alleati internazionali potrebbero facilitare i giochi, e in tal caso Colaninno li preferirebbe in Olivetti invece che in Tim. Il problema è già attuale, tanto che oggi gli azionisti Bell sono chiamati a nuovi sacrifici, deliberando mille miliardi di aumento per raggiungere il 20 per cento in Olivetti, ossia poco sotto il 29,9 della soglia Opa. Ma, secondo voci, Gnutti e soci anziché affrontare i sacrifici di un aumento di capitale, prediligono un'emissione obbligazionaria. Ma è ancora tutto da decidere, anche se con una certa urgenza.

DALL'INVIATO
ALESSANDRO GALIANI

TORINO A Bairo, nel canavese, a una quarantina di chilometri da Torino, Pininfarina produce, in collaborazione coi giapponesi della Mitsubishi, la Pajero Pinin, un fuoristrada cittadino. Lo stabilimento è nuovo di zecca, inaugurato a luglio. Sforna 130 Pajero al giorno, una media da auto di lusso. Ci lavorano 416 operai, per la maggior parte giovani. I nuovi assunti sono 300, quasi tutti con contratti a termine.

L'esperimento di Bairo è una bella sfida per Pininfarina. Qui infatti, a partire dal 2001, Fiat e Mitsubishi produrranno il Suv, un nuovo fuoristrada cittadino. Il progetto deve ancora essere definito nei dettagli. Ma in linea di massima Fiat ci metterà il design, Mitsubishi gran parte del motore e Pininfarina, facendo leva sull'esperienza di Pajero, farà il prototipo, l'ingegnerizzazione e la produzione. «Stiamo ancora esplorando la fattibilità industriale del nuovo fuoristrada», spiega Andrea Pininfarina, numero uno dell'azienda, figlio di Sergio (ex presidente di Confin-

Pininfarina scommette sul fuoristrada da città Dopo l'esperienza di Pajero, farà progetto e produzione del Suv Fiat-Mitsubishi

dustria) e presidente di Federmeccanica: un giovane che nella trattativa per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici si è costruito la fama di «falco». «Da parte nostra», spiega Andrea Pininfarina - l'apporto dovrebbe consistere nel fare il progetto, la sperimentazione industriale e la produzione. In pratica, sulla base del design Fiat, utilizzeremo parti comuni col progetto Mitsubishi». Dunque Pininfarina che nel mondo è nota soprattutto per il design, in questo caso si concentrerà sullo sviluppo del prodotto e sulla produzione. Ma non è una sorpresa. Pininfarina nasce nel 1930. Tra i suoi grandi clienti ha Peugeot, Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Ferrari. Ha disegnato 130 modelli per Maranello, praticamente quasi tutti i principali modelli del «Cavallino rampante». Ma dalla seconda metà degli anni '50, quando sfornò la mitica

Giulietta spider, produce in proprio. La sua specialità sono le auto sportive, un prodotto di nicchia. Oltre a Pajero dalle sue fabbriche escono ogni giorno 30 Fiat coupé e 70 Peugeot 406. Inoltre

Pininfarina è il prototipo di Metrocubo, un'auto da città tipo la Smart, ma con un paio di caratteristiche rivoluzionarie. I pneumatici, studiati con Michelin, hanno un'autonomia di 200 km

Ma torniamo alla produzione del fuoristrada da città. Si tratta di un tipo di auto che ha grandi potenzialità in Europa. Negli Usa infatti, su un totale di 16 milioni di unità vendute, più della metà sono van o fuoristrada.

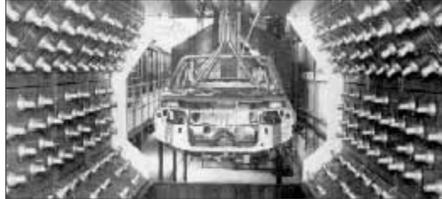
Nel vecchio continente invece il mercato dei fuoristrada è ancora poco sviluppato: 2,6% del totale, cioè 400 mila unità vendute su un totale di 14 milioni.

Pininfarina. Il gruppo, pur avendo da sempre uno stretto rapporto con Fiat, si differenzia dai tradizionali fornitori della casatorinese, che ora, nel progetto di fabbrica modulare, vengono chiamati dentro le mura di Mirafiori e Rivalta, per gestire interi pezzi di produzione. «Noi», spiega Andrea Pininfarina - «non siamo potenziali partner nella modulazione del sistema produttivo Fiat. Puntiamo invece a dare un valore aggiunto a Fiat nel campo del design, dell'ingegnerizzazione e della produzione di prodotti di nicchia». Insomma, Pininfarina fa design e produce in proprio e si caratterizza per questo. I suoi due cavalli di battaglia sono il Peugeot 406 il Pajero.

Nell'assemblaggio del Pajero c'è parecchia automazione, ma anche una gran quantità di lavoro manuale. I controlli di qualità, in particolare, sono molto accu-

rati. L'auto, una volta montate tutte le componenti, arriva alle linee di collaudo, dove si controlla la convergenza, l'impianto elettrico e la verniciatura. A quel punto viene lanciata a 120 chilometri l'ora su dei rulli per il test dinamico. All'uscita dai rulli viene testata di nuovo. Poi va alla pista di collaudo, dove degli autisti provano i freni in velocità e, lungo un percorso che sembra una specie di gimcana, sentono ad orecchio se ci sono altre imperfezioni. A quel punto si fa un ultimo controllo interno e, se c'è qualcosa che non va l'auto torna in officina. Oltre a questi controlli 4 auto campione al giorno vengono testate in maniera particolare dentro un laboratorio. Lo stabilimento di Bairo sta insomma facendo le prove generali per prepararsi a costruire il Suv Fiat-Mitsubishi. Adesso sforna 26 mila Pajero l'anno. Dal 2001 dovrà produrre 30 mila Suv l'anno. «I giapponesi hanno scelto noi per produrre un fuoristrada in Europa - dicono alla Pininfarina - e ne siamo orgogliosi. Potevano andare in Corea, invece hanno preferito Torino. Una volta tanto la globalizzazione ci ha premiati».

LA SFIDA DI BAIRO
Nello stabilimento piemontese lavorano 416 operai Circa 300 i nuovi assunti



ha fatto il design di un minivan per i cinesi della Songhuajiang Zhongy, un gruppo aerospaziale, che per la prima volta nella storia della Cina produrrà anche auto. L'altro fiore all'occhiello di Pi-

dopo la foratura. Questo consente di progettarle senza ruota di scorta e dunque di guadagnare parecchio spazio dentro l'abitacolo. Inoltre il motore è sia meccanico che elettrico.

A Bairo arriva dall'altro stabilimento Pininfarina di Grugliasco il telaio già verniciato della Pajero. La fabbrica di Bairo è pulita e luminosa. Gli impianti per assemblare le auto sono stati pro-

