

L'Eni accelera Entro luglio nuove azioni sul mercato

Ciampi accelera la privatizzazione dell'Eni. L'offerta della terza tranche (Eni3) verrà completata entro l'estate, probabilmente entro luglio. Lo rende noto un comunicato del Tesoro d'intesa col ministro dell'Industria, Pierluigi Bersani. Dopo il collocamento sul mercato delle prime due tranche, il Tesoro detiene il 69% del capitale sociale dell'Eni. La nota che annuncia l'anticipo del collocamento, inizialmente previsto in autunno, spiega che «ulteriori informazioni sulle caratteristiche e sulla tempistica dell'offerta di azioni Eni3 verranno fornite nei prossimi giorni». Le principali ipotesi sul tappeto sono tre. La prima, a conferma delle dichiarazioni di Ciampi, è quella di vendere direttamente le azioni, come per le altre tranche, con un'Opv e un'offerta istituzionale. La seconda ipotesi si è emessa in un warran per l'acquisto delle azioni Eni, con una convenzione in tempi ravvicinati o magari abbinandoli ad un'emissione obbligazionaria o di titoli di stato. La terza possibilità prevede l'emissione di un prestito obbligazionario convertibile in azioni Eni. Considerato che lo stesso Ciampi ha spiegato che, con il prossimo collocamento il Tesoro non andrà sotto il 51% dell'Eni, cedere il 19% circa, ai livelli di capitalizzazione attuale, vorrebbe dire chiedere al mercato una cifra che si aggira intorno ai 10 mila miliardi. Con la seconda tranche dell'Eni, collocata alla fine di ottobre dello scorso anno, il Tesoro aveva incassato 8.800 miliardi. Erano stati collocati complessivamente un miliardo 265 milioni di azioni, di cui 742 milioni richieste dai piccoli risparmiatori italiani, a fronte di 250 milioni offerte inizialmente nell'Opv ad essi riservata. Numericamente, la risposta dei piccoli investitori era stata doppia rispetto a quella registrata per la prima tranche. Per i piccoli, il prezzo, dopo lo sconto del 3,5% applicato dal Tesoro a quello di mercato, era stato di 6.910 Lire per azione, contro le 7.161 Lire per gli investitori istituzionali. Rifondazione non pare porre veti: «Abbiamo la parola di Prodi, Ciampi e Bersani che il Tesoro non scende sotto il 51%. Confidiamo in questo», è il commento di Nerio Nesi, presidente della commissione Attività produttive della Camera. «Rifondazione, ricorda, ha chiesto che tutto venisse esaminato collettivamente: Eni ed Enel sotto il controllo diretto dello Stato. Stet controllata dallo Stato attraverso una golden share».

Vigili del fuoco Chiusi nuclei con elicotteri

ROMA. Chiudono i «Nuclei Elicotteri» dei Vigili del Fuoco. Non servono più? No, servono eccome. Ma non si trova un vigile disposto a rischiare la vita per 1,8 milioni al mese, diventando un elicotterista che si avventura su vecchie carrette del 1970.

E così non esistono più i centri di Bari e Torino, fra poco toccherà a Venezia, Bologna, Catania e Roma. «Il Corpo dei Vigili del Fuoco non è in grado di assicurare compiutamente il soccorso cittadino»: l'allarme viene da Nicola Dinisi, coordinatore del sindacato VvF Cgil di Salerno che denuncia il disinteresse del sindacato, della sinistra e dei mass media.

Il sindacalista spiega il collasso della «componente aerea» del corpo con i pensionamenti, la «demotivazione» del personale in servizio e la inaffidabilità degli elicotteri. Tanto che quasi nessuno ha partecipato ai concorsi interni predisposti dal ministero degli Interni per colmare i vuoti lasciati dai pensionati.

Da ieri sono saltate tutte le barriere nell'Ue. Anche gli stranieri sulle rotte interne

Al via la Maastricht dei cieli Ma per ora cambia ben poco

Nessuna compagnia europea ha chiesto di venire in Italia per coprire i collegamenti nazionali. La vera battaglia sul mercato si combatte a colpi di acquisizioni e di alleanze sulle grandi tratte.

Uno scherzo di rivoluzione? Visto che è scattata il primo aprile, la voglia della battuta è difficile da scacciare. In effetti, la liberalizzazione completa del trasporto aereo in vigore da ieri in tutta l'Unione Europea rischia di avere risultati pratici scarsamente visibili per i consumatori. Almeno nell'immediato. Se non altro perché la barriera crollata ieri, l'ultima di una lunga serie, costituiva forse lo stecca più marginale rimasto in piedi dopo dieci anni di lenta ma progressiva apertura dei mercati: la possibilità per una compagnia aerea di andare a fare collegamenti anche all'interno di un paese diverso dal proprio. Ad esempio, British Airways potrebbe decidere di venire in Italia per fornire il servizio tra Roma e Milano, mentre Alitalia potrebbe andare in Francia e coprire la rotta Parigi-Tolosa. Almeno per il momento, tuttavia, ciò non accadrà. Le strategie operative delle principali compagnie, infatti, sono orientate in tutt'altra direzione.

Pur se limitata nei suoi aspetti pratici, quella di ieri è però una rivoluzione assai significativa dal punto di vista simbolico. Con la totale libertà di cabotaggio, cadono completamente le frontiere nazionali che ancora esistevano nei cieli d'Europa. Da ieri qualunque compagnia può operare ovunque nell'Ue come se fosse a casa propria. Nei cieli, Maastricht è un fatto compiuto. Rimangono, piuttosto, ancora tutte da toccare le barriere tra i continenti. L'Europa, gli Stati Uniti e l'Estremo Oriente appaiono ancora come blocchi impenetrabili tra loro, se non sulla base di accordi bilaterali tra gli Stati, rigorosamente e faticosamente contrattati con regole vecchie di decenni, ancora improntate alle tradizionali concezioni protezionistiche. Né si vede, sull'orizzonte mondiale, ombra di cambiamenti.

Paese	Compagnia di bandiera	Passeggeri per km
Austria	Austrian Airlines	7.325
Belgio	Sabena	7.497
Danimarca	Sas	4.368
Finlandia	Finnair	8.275
Francia	Air France	53.128
Germania	Lufthansa	98.166
G. Bretagna	British Airways	94.670
Grecia	Olympic Airways	7.899
Irlanda	Aer Lingus	4.281
ITALIA	Alitalia	29.659
Lussemburgo	Luxair	232
Olanda	Klm	38.163
Portogallo	Tap	7.637
Spagna	Iberia	26.738
Svezia	Sas	8.203

Fonte: The World Almanac

P&G Infograph

Tornando in Europa, a rendere ancora più improbabili drastici cambiamenti sui singoli mercati interni è la difficoltà per una compagnia straniera di penetrare un mercato nazionale diverso dal proprio. In passato qualcuno ci ha provato. Ad esempio Lufthansa collegava Bari a Roma, pur se con proseguimento del volo verso la Germania. Esperimenti limitati e con poco seguito. Tant'è vero che nessuno straniero ha chiesto a Civilavia di

fare cabotaggio in Italia. Il quadro è lo stesso anche negli altri paesi europei. Per non parlare degli slot, delle «finestre» per decolli e atterraggi. I principali aeroporti, ormai, sono al limite della saturazione.

Dopo aver sostanzialmente rinunciato ad operare in proprio, le compagnie che intendono aggredire un mercato interno straniero preferiscono operare con acquisizioni di vettori locali, commercialmente già radicati

nel paese di conquista. Ad esempio, British Airways ha comprato Tat e Air Liberté in Francia e Deutsche Ba in Germania. E non è da escludere, nonostante le smentite ufficiali, un qualche interesse con Meridiana.

Acquisizione a parte, le grandi compagnie sono interessate ad acquisire passeggeri nei singoli paesi, sia direttamente sia attraverso vettori locali alleati o nuove compagnie a basso prezzo (tipico il recente accordo tra Virgin e Sabena) per concentrarli nei propri centri operativi, i cosiddetti hub. Da lì, poi, trasporteranno i clienti nelle grandi rotte intercontinentali, per andare a Tokyo, ad esempio, potrebbe risultare economicamente conveniente passare per Londra. È la strategia dell'hub and spoke, della ruota del carro con al centro il morso in cui convergono tutti i raggi.

Proprio questa evoluzione dei mercati, che ha comportato come immediata conseguenza una concorrenza sui prezzi, è stato uno dei punti deboli di Alitalia che non ha saputo reagire abbastanza in fretta ed ora è costretta a correre faticosamente ai ripari con una strategia commerciale più aggressiva ed una logica organizzativa più attenta ai costi. Per l'amministratore delegato, Domenico Cempella, la liberalizzazione è comunque «una grande opportunità», anche se «osserva» va estesa all'insieme dei settori del trasporto aereo «aggiudendo tutti i comportamenti monopolistici». Paolo Rubino, direttore commerciale di Air One, il concorrente di maggior successo sul mercato interno di Alitalia, è determinatore: «La concorrenza ce l'abbiamo nel nostro dna. Non temiamo per nulla le sfide del mercato globale.»

Gildo Campesato

Cinquecento sx più potente a prezzo fermo

Una piccola, simpatica novità per la più piccola delle Fiat. È in vendita, allo stesso prezzo di 15.350.000 lire chiavi in mano (12.065.000 con l'incentivo alla rottamazione), un numero limitato di Cinquecento SX anche con il motore più potente che oggi equipaggia la gamma: il Fire di 1108 cc da 54 cavalli. È lo stesso che muove la sprintosa Cinquecento Sporting e che consente alla vettura di guadagnare 10 km l'ora di velocità massima (150 orari). La nuova serie speciale SX 1.1 si chiama Hobby ed è riconoscibile per la scritta posta sulle fiancate appena sotto i finestrini laterali posteriori. Per il resto la SX 1.1 è esattamente uguale alla sorellina di 900 cc come lei offre di serie l'interruttore antincendio, gli alzacristalli elettrici anteriori e l'antifurto immobilizer. Se il test avrà successo, la Fiat è pronta a inserire la SX 1.1 nella normale programmazione commerciale.



Domani sera si fermano i capistazione Trasporti, scioperi in vista per aerei e ferrovie

ROMA. Chi vorrà mettersi in viaggio nelle prossime settimane potrebbe subire dei disagi per una serie di scioperi indetti dai sindacati e che coinvolgerà l'intero settore dei trasporti, da quello locale a quello ferroviario, da quello aereo a quello marittimo.

Ferrovie. L'Ucs, il sindacato autonomo del personale addetto alla circolazione dei treni (in particolare capistazione), ha in programma due giornate di sciopero nazionale: dalle 21 di giovedì 3 aprile alla stessa ora del 4, e dalle 21 di mercoledì 16 aprile alla stessa ora del 17.

L'Ucs ha poi indetto alcuni scioperi regionali: nel Compartimento di Napoli (il 7 aprile dalle 12 alle 14) e in quello di Bologna (il 7 aprile dalle 21 alle 23). Sempre nel Compartimento di Bologna è prevista un'astensione dal lavoro di 4 ore per il 9 aprile: dalle 4 alle 6 e dalle 13 alle 15.

Aerei. Nel trasporto aereo le agitazioni riguardano i controllori di volo aderenti ai sindacati confede-

rali ed autonomi (Fit, Uilt, Anpcat, Appl, Licta e Ugl) e cominceranno mercoledì 9 aprile con uno sciopero nazionale dalle 10 alle 18; seguiranno giovedì 10 al Centro regionale di assistenza al volo di Bari (dalle 10 alle 14) e venerdì 18 aprile al Centro regionale di assistenza al volo della Lombardia (dalle 10 alle 18).

Trasporto nelle città. Il trasporto locale pubblico si fermerà giovedì 10 aprile per lo sciopero nazionale degli autotferrotranvieri aderenti ai sindacati confederali.

Navi-Fs. Nel trasporto marittimo i disagi cominceranno alle 7 di venerdì 4 aprile con lo sciopero di 96 ore (terminerà alle 7 di lunedì 7 aprile) indetto dalla Fisast-Cisas per il personale di camera, coperta e mensa delle navi delle Ferrovie.

Benzina. Se non ci saranno sviluppi positivi nel negoziato che comincerà oggi al ministero dell'Industria, dalle 19 di lunedì 14 aprile alle 7 del 18 si asterranno dal lavoro i gestori dei distributori di carburante.

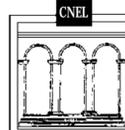
Gli sconti accolti con favore al Nord Sul tavolo del governo il dissidio Eni-benzina

ROMA. Il «fai da te» per il pieno di benzina, soprattutto se con lo sconto, è piaciuto agli automobilisti del Nord: nonostante lo stress per il traffico pasquale, circa il 50% dei viaggiatori autostradali che si sono fermati a fare rifornimento nei distributori Agip Petrol ed Ip hanno infatti scelto di rifornirsi da soli, usufruendo della riduzione di 50 lire al litro. Meno adesioni invece - secondo le prime stime della compagnia petrolifera del gruppo Eni - al centro dove il «fai da te» è stato utilizzato dal 30-35% degli automobilisti mentre al Sud i viaggiatori hanno preferito continuare a farsi fare il «pieno» dai benzinai (si stima solo un 20% tra coloro che hanno fatto da soli). In contrapposizione al bilancio positivo tracciato dall'Eni, i sindacati dei gestori continuano a ribadire il loro giudizio negativo.

L'esperimento delle compagnie petrolifere del gruppo Eni di tagliare, a partire da sabato scorso, di 50 lire al litro il costo della benzina quando è lo stesso automobilista a farsi il pieno (pagando poi l'importo al gestore)

per ora riguarda ancora solo gli impianti autostradali (192 Agip e 80 Ip) ma - confermano le due compagnie - a metà aprile dovrebbe estendersi anche alla rete viaria normale coinvolgendo, in un primo tempo, almeno altri 1.500 punti vendita (la rete italiana ne conta 29 mila).

Sempre duro - come si è detto - il giudizio dei gestori le cui associazioni di categoria hanno annunciato uno sciopero di tre giorni (il 15, 16, 17 aprile prossimo) contro la decisione dell'Eni e che per questa mattina sono stati convocati al ministero dell'Industria dal sottosegretario Umberto Carpi. La decisione dell'Eni - ha dichiarato Roberto Di Vincenzo, segretario generale della Fegica - è un bluff: «C'era la possibilità di far scendere i prezzi sull'intera rete ma si è evitato adottando questo escamotage». Per Di Vincenzo il risparmio reale degli automobilisti si aggira mediamente intorno alle 10 lire al litro e non a 50 lire. Solo il 20% degli automobilisti infatti - secondo Di Vincenzo - sarebbe disposto a «fai da te».



CNEL
CONSIGLIO NAZIONALE
DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO
Roma Via Davide Lubin, 2 - 00196 ROMA

IRSINA 11 APRILE 1997 - HOTEL FORLIANO (zona PIP)
Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro - REGIONE BASILICATA
Consulta Unitaria dei piccoli comuni (ANCI, UNCEM, API, AICCRE, LEGANAZIONALE DELLE AUTONOMIE LOCALI)

CONFERENZA DEL MEZZOGIORNO CONTINENTALE SUL TEMA: «SVILUPPO INTEGRATO DEI COMUNI RURALI E DELLE CITTA', MEZZOGIORNO, EUROPA»

PROGRAMMA

ore 9.00 Apertura dei lavori - Presiede: Angelo Ziccardi

Saluto di: Giuseppe Gurrado.
Relazioni: Roberto Confalonieri, Rocco Colangelo, Nicola d'Amati

ore 10.30 Presentazione dei documenti

Domenico Potenza - sindaco di Potenza - Documento della riunione dei sindaci della città capoluogo del Mezzogiorno continentale, Antonio Acri - presidente della Provincia di Cosenza - Documento della riunione dei Presidenti delle Province, Mauro Iengo, Adamo Spagnoli - Documento Gruppo ristretto della Consulta delle Forze giovanili, Francesco Manfredi - Documento della riunione dei Presidenti delle Camere di Commercio, Raffaello De Ruggieri - Documento della riunione del Centro per la valorizzazione e gestione delle risorse storico-ambientali

ore 11.30 Comunicazioni

Corrado Barberis, Stefano Stanghellini

ore 12.00 Dibattito - Interventi programmati

Simeone Di Cagno Abbrescia, Valerio Prignachi, Antonio di Nunno, Roberto di Giovan Paolo, Ferdinando Morra, Saverio Acto, Dorian Giudici

ore 13.30 Buffet

ore 15.30 Ripresa dei Lavori - presiede: Raffaello Dinardo

Dibattito - Interventi programmati

Alessandro Zaccara, Cinzia Zincone, Mario Manfredi, Marita Pereglio, Lorenzo Rota, Agostino Maiurano, Renzo Sacco, Rocco Collarino, Alfredo Di Luzio, Domenico Salvatore, Angelo Iapaolo, Daniele Formiconi, Salvatore Capone, Vincenzo Giuliano, Loreto Del Giumuto, Angelo Talarano, Antonio Panetta

ore 18.00 Intervento di Isaia Sales

Interventi conclusivi: Armando Sarti, Giuseppe Torchio, Raffaele Dinardo

ore 20.00 Chiusura dei lavori

LA COSTITUZIONE HA 50 ANNI

Celebrazione a cura dell'Associazione degli
ex Parlamentari della Repubblica

Intervengono:

On. MAURO FERRI

Presidente emerito della Corte Costituzionale

Prof. ALESSANDRO PIZZORUSSO
dell'Università di Pisa

Sen. Prof. PIETRO SCOPPOLA
dell'Università di Roma

Giovedì 3 aprile 1997 - Ore 9.00

Roma - Vicolo Valdina, 3/A
Sala del Cenacolo

All'inizio della celebrazione verranno conferite
le medaglie dal Presidente della Camera

On. LUCIANO VIOLANTE
ai veterani del Parlamento

Saluto conclusivo del Presidente dell'Associazione
Sen. Paolo Cavezzali

ERRE COME...

CONOSCERE E GIOCARE CON I RIFIUTI

DAL 1° MARZO AL 30 APRILE 1997
AL MUSEO DELL'AUTOMOBILE DI TORINO

Organizzazione RADIO TORINO POPOLARE

Una mostra, interattiva e multimediale, per divertirsi ma anche uno spazio di educazione ambientale; un luogo di informazioni e spunti per nuovi comportamenti individuali e collettivi.

Orario: dalle 10.00 alle 18.30 (chiuso il lunedì)

Costo del biglietto:
intero L. 10.000 ridotto L. 7.000

La visita delle scuole è preferibile su prenotazione
(Tel. 011/677666, il costo del biglietto è di L. 4.000 a
studente e gratuito per insegnanti accompagnatori).

Il biglietto dà diritto alla visita al Museo dell'Automobile

Abbonatevi a

l'Unità