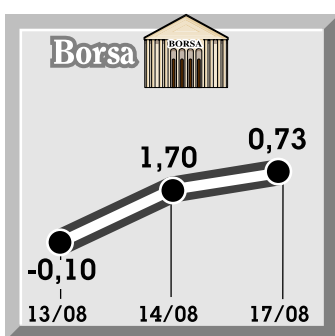


Prezzo petrolio L'Opec scende di 0,61 dollari

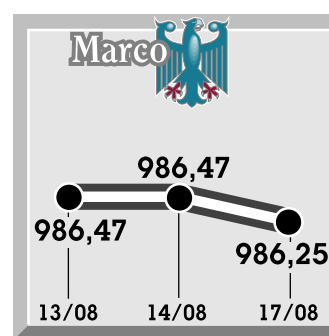
Il prezzo del petrolio greggio del cartello Opec continua a scendere. Da Vienna i paesi aderenti all'associazione degli esportatori hanno fatto sapere che il prezzo del barile è sceso di 61 centesimi di dollaro, raggiungendo gli 11,60 dollari al barile.



MERCATI	
BORSA	
MIB	1.393 -0,36
MIBTEL	23.655 +0,73
MIB 30	35.526 +1,01
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
FIN DIVER	+1,99
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
CHIMICI	-1,97
TITOLO MIGLIORE	
WSOGE MIB30C32STO	+8,96

TITOLO PEGGIORE	
BCA INTERMOBIL W	-6,98
BOT RENDIMENTI NETTI	
3 MESI	4,74
6 MESI	4,60
1 ANNO	4,24
CAMBI	
DOLLARO	1.773,53 +10,51
MARCO	986,39 -0,08
YEN	12,118 +0,01

STERLINA	2.863,01	-1,02
FRANCO FR.	294,25	-0,01
FRANCO SV.	1.178,82	-5,21
FONDI INDICI VARIAZIONI		
AZIONARI ITALIANI	+1,63	
AZIONARI ESTERI	0,00	
BILANCIATI ITALIANI	+0,79	
BILANCIATI ESTERI	+0,05	
OBBLIGAZ. ITALIANI	+0,07	
OBBLIGAZ. ESTERI	+0,10	



Gruppo Swatch utile netto +102 per cento

Nel primo semestre dell'anno il gruppo Swatch ha realizzato un utile netto consolidato di 247 milioni di franchi svizzeri (+102,5% sullo stesso periodo '97). Il fatturato consolidato è salito a 1,51 mld (+7,2%) con 56 milioni di pezzi, ovvero di orologi, venduti (1,1%).



Dopo mesi di polemiche tra l'Unione europea e il governo italiano bocciatura annunciata dello spostamento dei voli da Linate

Malpensa, arriva il no della Ue

A Bruxelles il comitato consultivo ha approvato «a larga maggioranza» la linea Kinnock. È un parere «provvisorio», il verdetto definitivo a settembre se l'Italia non cambia

MILANO. Tutto secondo le previsioni. Dopo cinque ore e mezza di discussione nel palazzo della Borsa, il comitato consultivo dell'Unione europea ha approvato ieri - «a larga maggioranza» (13 a 2) - la bozza di decisione che boccia il decreto del ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, sul trasferimento del traffico aereo internazionale, dal prossimo 25 ottobre, dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa. L'inadeguatezza dei collegamenti con Milano-città discriminerebbe le compagnie straniere concorrenti dell'Alitalia. Oltre che scontato, però, quello pronunciato a Bruxelles sulla bozza Kinnock, per quanto formale è anche un no «provvisorio», visto che a pronunciarsi ieri è stato un organo con-

sultivo. La bocciatura definitiva si avrà soltanto ai primi di settembre (si parla del giorno nove). Sempre che, nel frattempo, da parte italiana non vengano formulate nuove proposte di compromesso. E segnali di disponibilità in tal senso, da Bruxelles, ne sono venuti anche ieri.

Tempo per rimediare, insomma, ce n'è. Tanto che la stessa Alitalia tende a minimizzare. Parlando di decisione «scontata», che comunque «non penalizzerà» la capacità dell'azienda di produrre profitti. Una nota della compagnia spiega infatti che l'orientamento negativo del comitato degli esperti della commissione «non sorprende». Che, anzi, «avrebbe sorpreso una valutazione in senso positivo», dal momento che il comi-

tato «non è un organismo tecnico autonomo, ma un'emanazione della stessa commissione» ed è formato dai rappresentanti dei vari paesi che «ovviamente sostengono la posizione delle rispettive compagnie nazionali». E che, comunque, il parere non peserà sui conti dell'azienda. Perché i dati dei primi sei mesi dell'anno «dimostrano che il gruppo è ampiamente redditivo anche senza disporre di Malpensa». Di più. Secondo Alitalia non esiste nessun rischio nemmeno per l'alleanza con gli olandesi della Klm, che si è detta fiduciosa sulla possibilità di una soluzione.

Il parere negativo del comitato consultivo, pur preoccupante, non sembra scoraggiare neppure i sindacati. Malpensa, dicono, non va ab-

bandonata. Bisogna lavorare. Cercare un compromesso, magari fissando una percentuale di voli inferiore a quella prevista, per mantenere e realizzare il progetto governativo. Fit-Cisl e Uiltrasporti non hanno dubbi. «Si tratta di un parere consultivo - sottolinea Giuseppe Surrenti, segretario generale della Fit - Ma se confermato si tratterebbe di una decisione preoccupante». La Cisl non manca però di criticare governo e Alitalia. «Nell'intera vicenda - si afferma - c'è stata una sottovalutazione degli ostacoli. Adesso bisogna capire ciò che non ha funzionato e perché siamo arrivati a questo punto». Con un obiettivo: giungere all'apertura del 25 ottobre.

A.F.



L'area check-in del nuovo aeroporto Malpensa

Farinacci/Ansa

Burlando: l'aeroporto va aperto Non possono dirci no proprio ora

Il ministro polemico con l'Unione, ma si cerca un compromesso

ROMA. Prima, la minimizzazione di quella che ha tutta l'aria di una sconfitta: «Si tratta solo di un passaggio tecnico e burocratico». Poi, l'afondo: «Non abbiamo preso in considerazione ipotesi diverse da quelle esistenti. È antipatico che ad un mese e mezzo dall'apertura vengano messe in discussione decisioni che l'Italia ha preso già da due anni. Mi sembra giusto aprire Malpensa con le sue massime caratteristiche». Il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, oppone la fermezza alla bocciatura del suo decreto su Malpensa. Rottura con l'Europa in vista? Per il momento l'Italia non sembra intenzionata di cedere di una virgola e dunque le ipotesi di un clamoroso scontro con Bruxelles prendono corpo.

Ma forse è pre-tattica in vista di un difficile confronto che deve ancora iniziare. Sinora hanno parlato soprattutto tecnici. Adesso tocca ai politici trovare una soluzione all'ingarbugliata vicenda. Il 9 settembre è convocata la Commissione che dovrà ratificare il no dell'Europa al decreto Burlando. Visto lo schieramento di ieri - solo l'Olanda sta con l'Italia

- se si va alla conta l'esito è senza storia. All'appuntamento mancano tre settimane: poche, ma sufficienti se c'è la volontà comune di trovare un compromesso. L'Italia non può probabilmente permettersi di schierare la sua linea Maginot sul decreto Burlando; ma neanche Bruxelles può consentirsi uno scontro a tutto campo con l'Italia correndo il rischio di far apparire la Commissione Ue non un governo dell'Europa ma un comitato di affari. Se non altro perché una parte delle argomentazioni di accusa contro Malpensa appare esagerata: «Il collegamento stradale sarà pronto nei tempi previsti, qualche giorno prima dell'apertura dell'aeroporto. Il collegamento ferroviario, invece, sarà terminato nel maggio del '99, con cinque mesi d'anticipo», ribatte Burlando alle critiche Ue sull'isolamento logistico di Malpensa.

È dunque sulla generalizzata non convenienza «politica» di una rottura che Burlando punta le sue carte, pur rendendosi benissimo conto che non sarà facile convincere i suoi colleghi a ritirare il pollice verso nei confronti di Malpensa. Il ministro sfoglia

la margherita dei voti e vede benissimo che parte con al fianco solo l'Olanda, ovvero il paese dove è basata Klm, la compagnia aerea in viaggio d'affari con Alitalia. Stanno sulla sponda opposta tutti gli altri paesi, ovvero quelli le cui compagnie aeree potrebbero essere danneggiate dal ruolo di Malpensa quale hub per Alitalia-Klm. «Vi sono forti poteri economici che hanno portato alla formazione di due blocchi - sottolinea il ministro - I problemi di diritto comunitario sono risolvibili, le contrapposizioni di interessi economici assolutamente no».

Prevarrà il compromesso politico o il contrasto economico? La chiave del problema è tutta qui. Il giudizio negativo di ieri è indubbiamente tecnico, ma pone l'Italia nella scomoda posizione di dover avanzare una proposta di mediazione. Già si parla di riservare a Linate non soltanto i collegamenti con Roma, ma anche con i maggiori aeroporti europei. Il problema, però, è di non far partire Malpensa mezzo zoppo, minandone le caratteristiche di hub. Meglio, a quel punto, tenere duro sui trasferimenti e

partire a maggio '99 quando anche il collegamento ferroviario sarà pronto, smontando così molte obiezioni Ue. Sembra invece scartata una specie di «ritorsione» attraverso la chiusura di tutta Linate. «Dobbiamo capire se è possibile una intesa o se si va ad una divaricazione lacerante e profonda tra il nostro paese e l'Ue»: è lo stato d'animo del ministro. «Speriamo ancora nella possibilità di dialogo con l'Ue», aggiunge uno dei suoi più stretti collaboratori.

I sindacati invitano a «non abbandonare il progetto Malpensa» anche a costo di un compromesso con l'Ue che comunque mantenga intatta la validità del nuovo aeroporto. Da parte sua, il presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, invita governo, Regione, enti locali ad una «iniziativa comune». Dalla capitale l'assessore al Turismo, Paolo Gentilini, fa sapere che «Roma non canta certo vittoria: non siamo mai stati contro Malpensa, ma contro il tentativo di Alitalia di indebolire Fiumicino per aprire il nuovo scalo milanese».

Gildo Campesato

«Tutto ok con Klm» Alitalia: siamo noi penalizzati

ROMA. «Tutti gli investimenti di questi anni sono stati modellati su Malpensa e sulla base di un decreto noto da due anni, e ora questi ci cambiano le carte in tavola. Nel frattempo il titolo Alitalia va giù: chi pagherà questi danni?»: le voci interne alla compagnia parlano di un Domenico Cempella, amministratore delegato di Alitalia, particolarmente furioso. I conti dei primi sei mesi sono buoni anche senza Malpensa, ma tutta la strategia di rilancio e l'alleanza internazionale con Klm erano basate proprio sulla disponibilità di Malpensa quale vero ed unico aeroporto internazionale di Milano.

Cancellare l'hub significa anche

zazzere un intero piano strategico costringendo l'Alitalia a ridimensionare di molto i sogni di grandezza. Ed ogni mediazione «politica» rischia comunque di costituire un arretramento rispetto alle previsioni.

Se negli uffici la rabbia corre a fiotti, ufficialmente la compagnia preferisce contenere il suo malcontento. Ciò non le impedisce però di osservare che il parere negativo degli «esperti» non sorprende visto che esso riflette gli interessi delle numerose compagnie concorrenti. Il mancato avvio di Malpensa, si legge poi in una nota di Alitalia, «non penalizzerà la capacità dell'azienda di produrre profitti», né tanto meno «l'alleanza con Klm sarà messa in discussione dalle decisioni della Commissione, perché sia Alitalia sia Klm credono fortemente nella possibilità di costruire assieme una grande e solida alleanza».

Quando anche il nuovo aeroporto intercontinentale sarà finalmente in grado di operare senza alcun condizionamento - sottolinea ancora la compagnia - «finirà la penalizzazione nei confronti di Alitalia la quale sa-

rà nelle stesse condizioni dei suoi concorrenti europei ed avrà a disposizione uno strumento in più per competere e svilupparsi. In questi due anni, nonostante i vincoli posti dall'unione europea al piano di ristrutturazione della compagnia, la società è riuscita non solo a centrare l'obiettivo del risanamento ma anche quello di dare stabilità e prospettive alle proprie capacità di generale reddito». A questo proposito si nota come nel primo semestre del '98 il risultato di gestione sia passato a 200 miliardi dai 7 miliardi dello stesso periodo del '97.

Anche alla Klm si mostra caute. «Malpensa è molto importante noi - ha commentato della compagnia olandese - Abbiamo fiducia che alla fine tutti riconoscano l'importanza di sviluppare Malpensa. Continuiamo a pensare che l'alleanza con l'Alitalia funzionerà bene come previsto. Anche se il decreto del governo italiano non potrà essere attuato al 100%, vedremo che cosa si potrà fare. Aspettiamo che ci trovi una soluzione». Alla Klm, comunque, «nessuno lavora sull'ipotesi dello scenario peggiore».

L'INTERVISTA

La reazione di Giuseppe Bonomi, presidente della Sea

«Questa battaglia non è ancora persa»

In Italia si è creato un fronte compatto, ora vanno cercate ipotesi di mediazione equilibrate e ragionevoli.

MILANO. «Credo che a questo punto non sia contraddittorio esplorare tutte le possibili ipotesi di mediazione. Basta che siano equilibrate e ragionevoli». Giuseppe Bonomi, presidente della Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, reagisce così di fronte al «no» Ue sull'avvio di Malpensa 2000.

Decisione annunciata, presidente?

«Sì, era una decisione ampiamente preannunciata. Basti pensare che, fatto un po' strano, alcuni rappresentanti in seno al comitato avevano chiesto un'esame più approfondito della documentazione prodotta. Questa richiesta però non ha avuto seguito perché i rappresentanti di Kinnock hanno voluto una sorta di voto di fiducia».

Adesso?

«Adesso la questione si pone in termini esclusivamente politici. Oggi il problema non è più tanto il contenuto del decreto Burlando, è un problema di rapporti tra Stati. È necessario un'intervento diretto del governo.

Su un progetto di questo genere, che è un progetto di sviluppo del Paese, è indispensabile un'interlocuzione politica al massimo livello possibile».

Quindi nessuna rassegnazione?

«Io sono tutt'altro che rassegnato. Non sono affatto convinto che la battaglia sarà persa. Anche perché devo registrare, con favore, che su questo tema si è creato in Italia un fronte compatto. E che, nell'ultimo periodo, questo fronte si è manifestato. La linea della fermezza adottata e attuata dal governo è l'unica possibile per combattere una battaglia di questo genere. Sono convinto che ci siano ancora tutte le possibilità perché, a livello politico, si possano raggiungere quelli che noi abbiamo sempre considerato come gli unici due obiettivi irrinunciabili. Tanto

più che le proposte tecniche non mancano».

Quali sono questi obiettivi?

«La data di apertura di Malpensa 2000, il 25 ottobre, e il ruolo di aeroporto "Hub", cioè di centro di smistamento del traffico internazionale, che Malpensa 2000 dovrà avere».

Quale può essere il compromesso possibile in grado di sbloccare la situazione?

«Siccome la principale eccezione che viene sollevata dall'Unione europea riguarda la pretesa discriminazione tra le compagnie aeree a favore dell'Alitalia, un

rimedio, giuridicamente inattuabile, può essere costituito dalla precisazione - per decreto - che la tratta Linate-Roma non possa essere usata dai passeggeri per proseguire verso destinazioni intercontinentali».

Angelo Faccinnetto

Lauda Air rompe un monopolio

Lauda Air Italia ha ottenuto da Civilavia i diritti di traffico per realizzare collegamenti di linea con destinazione Santo Domingo e Kuala Lumpur da Malpensa e Fiumicino. Si tratta di un'altra tappa verso la liberalizzazione dei cieli perché, come osserva l'amministratore delegato Andrea Molinari, «è la prima volta che in Italia vengono autorizzati collegamenti di linea su destinazioni su cui precedentemente era stata liberalizzata l'attività charter». Lauda Air Italia, che di recente assicura anche i collegamenti con L'Avana per conto di Cubana de Aviation conta di conseguire a fine anno un fatturato di 400 miliardi con una consistente crescita di redditività.

PER ABBONARSI A L'UNITÀ
O PER INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI
POTETE CONTATTARE IL NOSTRO

UFFICIO ABBONAMENTI

☎ Dal lunedì al venerdì - 9-13/14-17 **06.69996470/471**
☎ 24 ore su 24 (Numero Verde) **167.254188**
☎ Fax **06.69922588**

GLI ABBONAMENTI SI POSSONO ATTIVARE ANCHE:

- Tramite versamento sul **C.C.P. n° 13212006** intestato a **L'Unità Editrice Multimediale**, via dei Due Macelli 23/13 - 00187 ROMA
- Tramite versamento sul **C.C.P. n° 269274** intestato a **S.O.D.I.P.** "Angelo Patuzzi" S.p.A., via Bettola 16 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Per entrambi i versamenti va indicata chiaramente la causale ("Abbonamento a l'Unità") con nome, cognome e indirizzo del destinatario, periodo (semestrale o annuale) e frequenza (numero dei giorni).

O PRESSO:

- **PASS s.r.l. (BOLOGNA)** Via Rivani 35 - Tel. 051.534120 - Fax 051.538197
- **VIDEOPRESS s.r.l. (MODENA)** Via Notari 94 - Tel. 059.355514 - Fax 059.342724
- **RECLAME s.r.l. (REGGIO EMILIA)** Via Gandhi 14 - Tel. 0522.284790 - Fax 0522.285478

TARIFFE DI ABBONAMENTO

ITALIA	Annuale	Semestrale	5 numeri	Annuale	Semestrale
7 numeri	L. 480.000	L. 250.000	L. 380.000	L. 200.000	L. 120.000
6 numeri	L. 430.000	L. 230.000	L. 330.000	L. 180.000	L. 100.000

ESTERO

	Annuale	Semestrale
7 numeri	L. 850.000	L. 420.000
6 numeri	L. 700.000	L. 360.000