



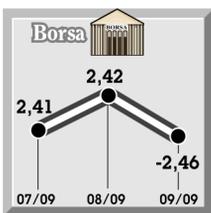
L'ECONOMIA

l'Unità **15**

Giovedì 10 settembre 1998

Op Computers lavoratori in assemblea

I lavoratori della Op Computers di Scarmagno ieri, nel 100° centesimo giorno di presidio ai cancelli, si sono riuniti in un'assemblea. C'erano anche i 449 dipendenti che dall'8 giugno sono in cassa integrazione. Intanto si è ripreso il confronto sindacati-azienda per il rilancio.



MERCATI

BORSA

MIB	1.259	-0,16
MIBTEL	20.820	-2,46
MIB 30	31.048	-2,98

IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ

AUTO +2,29

IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ

ALIMENT -2,27

TITOLO MIGLIORE

WCTBKMIB30P22M29 +5,95

TITOLO PEGGIORE

COMPART W II -71,82

BOT RENDIMENTI NETTI

3 MESI	4,85
6 MESI	4,57
1 ANNO	4,18

CAMBI

DOLLARO	1.716,10	+9,11
MARCO	987,06	-0,21
YEN	12,466	-0,44

FONDI INDICI VARIAZIONI

AZIONARI ITALIANI	+1,90
AZIONARI ESTERI	+2,44
BILANCIATI ITALIANI	+1,07
BILANCIATI ESTERI	+1,12
OBBLIGAZ. ITALIANI	+0,10
OBBLIGAZ. ESTERI	-0,03



I dati Tele Atlas nei prodotti della Microsoft

A partire dal prossimo anno, i pacchetti di software della Microsoft conterranno una sezione dedicata alla rete stradale curata da Tele Atlas, azienda leader in Europa nella produzione di mappe digitali. L'accordo tra le due società era stato siglato a giugno.



DAL CORRISPONDENTE

BRUXELLES. Su Malpensa, alla fine, si tratta. Ma non sarà facile la sigla di un accordo tra il governo italiano e la Commissione europea. Le posizioni si sono leggermente avvicinate ma l'intesa si presenta «difficile e complessa» per usare gli aggettivi di Claudio Burlando, ministro dei Trasporti, sopraggiunto ieri a Bruxelles dopo il segnale di chiara disponibilità da parte del commissario Neil Kinnock e dell'esecutivo comunitario che ha deciso di sospendere per sette giorni la decisione di censura sull'apertura del nuovo scalo internazionale.

Ieri, alle cinque in punto del pomeriggio Burlando ha varcato la porta dello studio di Kinnock, il commissario del caso Malpensa. In quel preciso momento, al nono piano del palazzo della Commissione europea, è ricominciata la trattativa alla ricerca di un compromesso che permetta l'avvio, sia pure graduale, dello scalo lombardo finanziato in parte anche dall'Ue. «Sai, caro Neil, che non sarei venuto se la Commissione non avesse rinviato la decisione», ha esordito Burlando. «E tu sai che io ti prendo in parola ma se non cambi il decreto insisterò nell'impedire l'apertura dell'aeroporto. Cominciamo pure e, se ci sarà tempo, ti invito ad una scorpiata di frutti di mare». Ministro e commissario si conoscono da tempo, e si stimano. Si sono guardati in faccia, si sono dati due pacche sulle spalle e si sono chiusi dentro. «Fuori tutti, parliamo da solo a quattr'occhi».

Per due ore e trenta minuti, la sorte di Malpensa 2000 è rimasta affidata ad una trattativa del più alto livello con tutti i funzionari e l'ambasciatore italiano, Luigi Cavalchini, rimasti

Il commissario europeo aspetta il nuovo decreto, ma il governo italiano non vuole cedere. Margini stretti per il compromesso

Malpensa, sette giorni per trattare

Non c'è stata la bocciatura, l'Ue ha rinviato al 16 settembre la decisione definitiva sull'«hub» Il ministro Burlando ha incontrato Kinnock: «Non rinunciamo al nostro progetto per lo scalo»

ad attendere nella stanza accanto. Kinnock e Burlando si sono messi d'impegno per cercare di arrivare ad un accordo dopo che la Commissione, nella riunione del mattino, ha rinviato al 16 settembre, a Strasburgo, la decisione definitiva sull'aspetto contenzioso che ha visto opporsi nove compagnie aeree al decreto del ministero dei Trasporti italiano con il quale è stata decisa l'apertura dello scalo il prossimo 25 ottobre trasferendo tutto il traffico dell'intasissimo aeroporto di Linate. La svolta è arrivata sul filo di lana: dopo una telefonata martedì sera di 90 minuti tra Burlando (a Roma) e Kinnock (in Gran Bretagna), dopo una sfuriata radiofonica di Romano Prodi sulla necessità di difendere gli «interessi nazionali» dell'Italia e, infine, dopo 45 minuti, ieri mattina tra le 8.15 e le 9, di paziente mediazione condotta dai commissari italiani Monti e Bonino che, in vana attesa di un caffè, hanno convinto il loro collega ad attenuare la linea dura concedendo un rinvio di una settimana per la decisione.

Il negoziato Kinnock-Burlando ha riguardato, essenzialmente, la gradualità del trasferimento a Malpensa del traffico di Linate. Per il commissario, concetto peraltro ribadito nel comunicato della Commissione ed in una conferenza stampa, va evitata la discriminazione di tutte le altre compagnie in favore di Alitalia in virtù del decreto che autorizza l'operatività sulla rotta Linate-Roma soltanto a chi abbia un traffico superiore ai due milioni di passeggeri l'anno ed in assenza delle infrastrutture (ferrovia e terza corsia autostradale) necessarie per raggiungere Malpensa. Per il ministro, che ha accettato il principio della gradualità del trasferimento in



Neil Kinnock. A destra il ministro dei Trasporti Burlando

una lettera della scorsa settimana, va garantita all'Italia l'automaticità tra il completamento delle infrastrutture e il completo avvio di Malpensa come vero e proprio scalo internazionale, un «hub» di nome e di fatto. Il contenzioso è sui numeri, sulle percentuali di trasferimento del traffico da Linate a Malpensa. Ed ieri sera, quando Burlando è riemerso dall'incontro

con Kinnock, non aveva affatto l'aria di uno che è andato a Canossa con le ali piegate. «Noi abbiamo apprezzato il gesto della Commissione che ha rinviato la decisione. Vogliamo un accordo ma non a qualunque costo». In mattinata, dopo il rinvio, Kinnock ha ricordato che il decreto italiano è discriminatorio ed incompatibile con le leggi comunitarie e che



Alpi Eagles Sinigaglia presidente

ROMA. L'imprenditore veneto Paolo Sinigaglia e Tito Berna sono il nuovo presidente e il nuovo amministratore delegato della compagnia aerea del Nordes Alpi Eagles, il cui Cda è stato rinnovato ieri dopo l'allargamento della compagnia azionaria e la ricapitalizzazione. Nel Cda sono stati nominati Giuseppe Stefanell, Michele Cazzanti, Enrico Marchi, Antonio Rigberti, Mauro Gambaro, Enrico Michieli, Stefano Campanella, Angelo Bosco e Nicola Vitale. I nuovi soci hanno già effettuato un versamento di 19 ml che, aggiunto al patrimonio esistente ricostituito dalla finanziaria di controllo Ithilly, porta il capitale a 30 ml.

Sergio Sergi

lui, come commissario, deve assicurare la certezza del diritto alle compagnie che devono programmare i calendari per la stagione invernale, cioè sapere dove, quando e come potranno operare. «Se ci sarà un accordo, bene - ha aggiunto - altrimenti ci prepariamo a dare un giudizio negativo il 16 settembre, fatto salvo il diritto dell'Italia di ricorrere agli organi istituzionali». I due commissari italiani, felici del successo della loro azione di mediazione, hanno ricordato che ieri non c'è stata alcuna decisione e che mercoledì prossimo si aprirà il dibattito di merito nella Commissione. Burlando, in serata, non ha neppure escluso che l'Italia, nel caso si ritenesse insoddisfatta dell'esito della trattativa, ricorra poi al Consiglio dei ministri dell'Ue per far valere le proprie ragioni: «Si deve sapere - ha ricordato il ministro polemico verso i ricorsi delle compagnie straniere - che ci sono interessi enormi, difficili da comporre, lo dissi due anni fa ma non credev-

tero che un ministro mantenesse la sua parola». Perché la compagnia hanno atteso sino a gennaio per presentare i loro ricorsi?, ha chiesto Burlando. Ha concluso: «Vogliamo la certezza che Malpensa parta con un volume di traffico accettabile. Sarebbe un disastro aver costruito un aeroporto senza alimentarlo subito con una buona massa critica di voli». La parola da stamane è ai tecnici. L'accordo, come sempre, se ci sarà, sarà politico: «Forse - ha detto Burlando - toccherà a Prodi».

Fanno gola le privatizzazioni degli scali italiani. In corsa anche Benetton, Tronchetti Provera e Trussardi

Guerra per gli aeroporti

De Benedetti punta su Fiumicino e fa un'alleanza con l'inglese Baa

ROMA. Dopo i telefoni cellulari, gli aeroporti. Lasciati i computers al loro destino e lasciate correre le voci che vogliono in scalata verso la Snia, De Benedetti ha annunciato ufficialmente ieri un'intesa tra la sua Cir e l'inglese British Airports Authority (Baa) con l'obiettivo di acquisire la gestione degli scali che Iri ed Enti locali si apprestano a dismettere. E per evitare incidenti «diplomatici» col palazzo della politica su cui tante volte ha sbattuto, il finanziere è subito andato a Roma ad illustrare la sua iniziativa al presidente del Consiglio, Romano Prodi.

Deciso ad entrare nel nuovo business dalla porta principale, De Benedetti ha voluto partire alla grande, andando ad allearsi con un primato del calibro di Baa, il maggior operatore mondiale del settore quanto a traffico passeggeri (180 milioni), il secondo per attività commerciale. La società (privatizzata nel 1987) vanta un giro d'affari di circa 5.000 miliardi e gestisce sette aeroporti in Gran Bretagna tra cui quelli londinesi di Heathrow, Gatwick e Stansted, quattro scali negli Usa compreso Newark (hub di Continental, l'alleata americana di Alitalia), due in Australia ed anche il primo importante aeroporto privatizzato in Italia: Napoli-Capodichino. Cir e Baa daranno vita a società ad

hoc (una o più a seconda delle opportunità che si presenteranno) la cui maggioranza del pacchetto azionario sarà «stabilmente» assicurata a Cir. L'intento è di partecipare alle privatizzazioni che si annunciano numerose nei prossimi mesi. L'Iri sta per cedere l'intera quota in suo possesso di Aeroporti di Roma (il 54,24%); per l'anno prossimo sono annunciate la dismissione parziale dello scalo di Genova, l'andata in Borsa di quello di Venezia, l'ingresso dei privati a Bologna. Quanto alla Sea, proprietaria degli scali milanesi di Malpensa e Linate, ha rallentato la corsa verso il mercato. Anche per lei, comunque, l'appuntamento con la Borsa sembra ormai inevitabile.

Memore del successo di Omnitel, Cir spiega l'interesse per gli aeroporti con la scelta di allargare la propria iniziativa nel settore dei servizi là dove la privatizzazione si accompagna alla liberalizzazione e a consistenti possibilità di crescita. Il gruppo fattura 3.500 miliardi e non manca certo di liquidità visto che ha direttamente in cassa 200 miliardi ed altri 500 sono pronti in Cerus. Se riuscirà a mettere qualche preda nel cantiere, De Benedetti riuscirà nell'intento di aggiungere una quarta gamba alla sua Cir ora composta di editoria, componentistica auto, macchinari industriali. «Gli aerop-



Carlo De Benedetti in gara per la privatizzazione degli aeroporti Onorati/Ansa

ti sono il business del futuro prossimo. Siamo interessati al settore per la redditività che può dare e siamo interessati all'Italia perché lì si annunciano più numerosi progetti di privatizzazione», spiegano a Baa, ampia mente soddisfatti del loro primo investimento a Capodichino. La concorrenza sarà comunque dura. L'Iri non ha ancora spiegato come intende cedere la sua partecipazione in Aeroporti di Roma e né quando avverrà il collocamento (si è in attesa di un decreto del presidente

del Consiglio) ma già si sono fatti avanti numerosi pretendenti al nucleo stabile. I primi a muoversi sono stati Benetton e Tronchetti Provera che col progetto Hermes puntano ad una integrazione tra Sea ed Aeroporti di Roma. Quindi è stato lo stilista Trussardi a dirsi interessato a Fiumicino e Ciampino. Ieri è toccato a De Benedetti, salutato da un balzo in Borsa del titolo del 2,4% mentre prima dell'annuncio stava seguendo il ribasso di gran parte del listino. La scommessa è che si apra una guerra

che faccia lievitare ancor più il valore dell'azione, magari dopo una battaglia tra i pretendenti che potrebbe far scatenare addirittura un'OPA.

Gli imprenditori italiani hanno dunque scoperto gli aeroporti. E non stupisce. Si tratta di un'attività che negli ultimi anni ha registrato una costante crescita. Certo, qualche ventata di crisi economica può portare ad un rallentamento nell'afflusso di passeggeri e merci, ma gli analisti sono concordi nel prevedere una crescita del fatturato che per i prossimi anni potrebbe in più di un'occasione raggiungere le due cifre.

L'aereo fa meno paura di un tempo, i prezzi dei biglietti sono accessibili a gruppi sempre più larghi di consumatori, il turismo sta diventando una diffusa abitudine di vita. Per di più, si tratta di un business in cui non c'è concorrenza effettiva. Ci si deve magari guardare dall'antitrust quando si tratta di fissare le tariffe, ma la globalizzazione non è cosa da scali: Francoforte può fare ben poca concorrenza a Fiumicino. E se molte attività possono ora essere gestite direttamente dalle compagnie aeree, rimane sempre il monopolio su un territorio che fra ristoranti, alberghi, shopping center assomiglia sempre più non ad un luogo di semplice passaggio ma ad una piccola città con migliaia di visitatori. Basta vedere i bilanci delle maggiori società di gestione, tutti improntati al profitto anche se pubbliche, per capire l'appetibilità del business.

Gildo Campesato

COOPERATIVA EDILIZIA "ACROPOLI" a.r.l.
 con recapito autorizzato dalla Cooperativa presso Consorzio CO.P.E.C. ar.l., via del Serafico 159 - 00142 Roma. È indetta una licitazione privata da esperirsi con le modalità di cui all'art. 1, lettera a), della legge 2.2.1973 n. 14 per l'aggiudicazione dei lavori di costruzione dell'edificio sociale in Latina P.d.z. Quartiere Q 5 Comparto n. 3 per la realizzazione di n. 12 (dodici) alloggi sociali.
 Importo a base d'appalto L. 901.988.939.
 I termini e le modalità per le domande di partecipazione sono riportate nel "Bando di gara" pubblicato sul B.U.R. Lazio n. 25 del 10 settembre 1998.
 IL PRESIDENTE DELLA COOPERATIVA EDILIZIA A.R.L. (Giovanni SECHI)

Robaretti und PASSERELLA
 un progetto di Bruno Maccallini Enrico Porcaro Michela Giovannielli con la partecipazione di **DORA ROMANO Gran Café Napoli** **MARCO LEANDRIS Le magie di Leandris**
 GIARDINI DELLA FILARMONICA, VIA FLAMINIA, 118 ORE 21,00
 INFONLINE 06 5342876 INGRESSO L. 20.000

Consiglio nazionale delle lavoratrici e dei lavoratori
 Per la convocazione della Conferenza nazionale delle lavoratrici e dei lavoratori
 Concluderà: **Marco Minniti**
 Bologna, 12 settembre 1998, ore 9.30 Sala Atc, via Saliceto, 3

