

Digitale, la parola alla Rai

La risposta a Telecom arriverà l'8 ottobre



ROMA Tempistretti per le decisioni sulla piattaforma digitale. Il cda Rai deciderà l'8 ottobre se e come partecipare alla società per la piattaforma digitale voluta da Telecom Italia. L'amministratore delegato di quest'ultima, Gian Mario Rossignolo, aveva chiesto una risposta entro il 5 ottobre. La Rai si sottrae così ad un ultimatum ritenuto poco gradevole, ma nella sostanza non accetta l'esigenza di decidere in tempi stretti. Un invito ad una decisione rapida era del resto venuto ieri da Palazzo Chigi nel corso di un incontro cui oltre ai vertici Rai Zaccaria e Celli hanno partecipato lo stesso Prodi, Vel-

troni, Maccanico, Vita e Lauria. Pur se con qualche distinguo nel governo, sul piano politico non sembrano esserci ostacoli di principio né ad una eventuale intesa con Telecom e Murdoch, né ad un rovesciamento di alleanza dell'ultima ora con l'ingresso della Rai nella piattaforma di Telespazio. Il vero problema è il ruolo della Rai che dovrebbe essere la garante dell'italianità della piattaforma. Ma per pesare nell'azionariato ci vogliono soldi. Ed è un ostacolo non ancora risolto. Intanto, Telespazio annuncia di aver fatto 400.000 abbonati al digitale con un ritmo di 2.000 sottoscrizioni al giorno.



Telecom Austria, offerta di Rossignolo

La Telecom Italia, attraverso Stet International, ha presentato un'offerta per l'acquisto del 25% di Telecom Austria, prima tappa della privatizzazione della società austriaca. L'offerta è stata illustrata da alcuni manager del gruppo in una conferenza stampa a Vienna. La Telecom Italia è già presente in Austria dal giugno '97, quando entrò come partner strategico con il 25% nel capitale dell'operatore radiomobile Mobilkom Austria, diretta emanazione di Telecom Austria.

Prezzi alla produzione in agosto rallentano

ROMA Continua il ridimensionamento delle spinte inflazionistiche nell'attuale fase dell'economia italiana. I prezzi alla produzione dell'industria sono ancora in lieve flessione, scesi ad agosto dello 0,3% sia rispetto rispetto al mese precedente, sia al mese di agosto 1997. Lo rende noto l'Istat, precisando che la media degli ultimi dodici mesi risulta superiore dell'1% rispetto a quella calcolata sui corrispondenti dodici mesi precedenti. Comunque l'Istat rende noto che i dati relativi all'ultimo mese di pubblicazione dovranno essere considerati provvisori e potranno essere rettificati e diventeranno definitivi con successive pubblicazioni. La ragione sta nel fatto che per uniformarsi alle normative Ue i dati statistici relativi alla produzione debbono essere forniti non oltre 35 giorni dalla fine del mese in questione.

Mercati imprese

Malpensa, veto delle compagnie

«Il 25 ottobre troppo vicino per il trasloco nel nuovo scalo»

GILDO CAMPESATO
ROMA A muso duro. Le compagnie straniere continuano a dire no al trasferimento a Malpensa del 25 ottobre. Stavolta non accampano ragioni giuridiche contro le decisioni del ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, ma cause di forza maggiore: tre settimane sarebbero insufficienti a mettere in campo una ristrutturazione logistica così complessa. Al di là della veridicità o meno di tali argomentazioni (non è certo da oggi che il trasferimento è nell'aria, se non altro come possibilità), di fatto la mossa dei vettori esteri ha tutto il sapore di una sfida anticipata al nuovo decreto che il ministro si prepara ad emanare per ribadire, pur se con indicazioni meno rigide di quelle inizialmente previste, l'esigenza di un "congruo" spostamento di traffico verso Malpensa sin dal 25 ottobre.

rebbe disagi e danni anche per i consumatori. Proprio contro la vendita di biglietti incentrati su Linate, Burlando aveva protestato nelle scorse settimane, temendo appunto che tale comportamento potesse pregiudicare la creazione di un fatto compiuto in contrasto con l'applicazione del suo decreto. Il ministro dei Trasporti aveva anche ricordato che le compagnie estere hanno comunque messo nel conto la possibilità di dover spostare il proprio operativo su Malpensa, tanto da aver chiesto i relativi slot in sede di Conferenza lata. Nonostante il nuovo delle compagnie estere che prefigura ulteriori opposizioni al nuovo decreto, Burlando è deciso ad andare avanti per la sua strada. I suoi collaboratori stanno lavorando agli ultimi dettagli della normativa. In un primo tempo si pensava di poterla emanare già lunedì prossimo, ma poi si è deciso di aspettare sino a mercoledì. Ciò consentirebbe di portare le nuove norme a conoscenza di Bruxelles prima della loro emanazione ufficiale in Italia. Una richiesta in tal senso è venuta ieri da parte del commissario Ue ai Trasporti, Neil Kinnock. «Vogliamo aiutare a sbloccare la situazione e da questo punto di vista può essere utile avere in



Una recente immagine dell'aeroporto Malpensa 2000 di Milano

anticipo il testo del decreto bis - ha detto la portaparola del ministro. Così possiamo valutare in anticipo se esso sia conforme oppure no al diritto comunitario, in modo da poter dare eventualmente il via libera subito dopo la pubblicazione del nuovo decreto. Altrimenti c'è il rischio di una nuova decisione negativa». Pur se formalmente l'atteggiamento di Bruxelles appare imponente alla cortesia e alla collaborazione, in realtà quello tra Italia ed Ue è stato sino a un dialogo tra sordi. Eppure, a Roma si è convinti che la normativa che sta per essere emanata risponda a tutte le obiezioni avanzate a livello comunitario. Innanzitutto, viene ribadito il principio della progressività del trasferimento con una fase

provvisoria - scandita dai tempi di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie (30 maggio 1999) e stradali (maggio 2000) di collegamento con Malpensa che consente una transizione "morbida". Invece che tutti i voli tranne la Linate-Roma, in un primo tempo verranno trasferiti su Malpensa solo il 66% degli aerei. Non vi saranno, tuttavia, discriminazioni negative per le piccole compagnie per le quali è troppo costoso mantenere basi operative in due aeroporti. Queste ultime potranno ora rimanere a Linate ed anche aumentare il loro operativo.

Inoltre, la "conta" del traffico verrà fatta sui passeggeri e non sugli aerei. Le grandi compagnie potranno così mantenere su Linate il 40% del proprio trasportato ed una parte dei collegamenti con i propri hub europei effettuati attualmente. Resta da vedere se questa facilitazione aggiuntiva rispetto al primo provvedimento sarà sufficiente a convincere Bruxelles che non vi sono discriminazioni a favore di Alitalia che potrà comunque continuare ad operare da Linate la sua navetta per Fiumicino. Agli attuali livelli di crescita, British Airways potrebbe raggiungere entro il Duemila i 4 milioni di passeggeri sulla Milano-Londra. Ciò consentirebbe di rimanere a Linate per i collegamenti con Heathrow anche quando il nuovo aeroporto di Malpensa andrà a regime. Sarà sufficiente ad ammorbidire l'opposizione inglese e del commissario Kinnock?

E Alitalia in Borsa perde quasi il 10%

La strategia Cempella appesa a un filo

ROMA Ieri il titolo Alitalia è stato sospeso più volte lasciando sul terreno quasi il 10%. L'azione ha ripreso dopo le incertezze che accompagnano l'avvio del nuovo aeroporto di Malpensa. «Il coltello dalla parte del manico lo ha Kinnock», ha ricordato ieri il presidente della compagnia che abbia capacità in esubero. La scelta è caduta sull'olandese Klm che ha ampia disponibilità di aerei ma un mercato interno piccolo ed un aeroporto ad Amsterdam ancor più operato di Linate. Malpensa è dunque destinata a diventare una specie di hub misto Alitalia-Klm. Ma senza Malpensa, anche l'alleanza con Klm non ha più alcun senso. Divorzio in vista in caso di fallimento del decreto Burlando? Non è così sicuro. La strategia internazionale di Alitalia è legata a doppio filo ad Alitalia. Le grandi alleanze internazionali sono ormai cosa fatta e in giro non ci sono molti altri possibili sposi per Klm. Le due compagnie sono costrette a fare buon viso a cattivo gioco e ad andare avanti per integrare l'accordo. Certo, se Malpensa parte in ritardo significa rifare i conti, rinunciare a quote di fatturato, rivedere l'operativo con tutte le inevitabili ripercussioni, soprattutto in casa Klm. Ma ormai i due non hanno molta scopia. Di qui l'esigenza di utilizzare il nuovo aeroporto di Malpensa. Ma Alitalia non può andarci da sola: visto lo stato dei collegamenti, sarebbe una partenza ad handicap, un rendere i propri servizi meno appetibili di quelli della concorrenza. Di

quell'importanza di un trasferimento generalizzato, anche se graduale. Data la decisione di ricapitalizzare con fondi ritenuti dall'Ue aiuti pubblici, Alitalia non può investire più di tanto nella flotta. Di qui la necessità di allearsi con una compagnia che abbia capacità in esubero. La scelta è caduta sull'olandese Klm che ha ampia disponibilità di aerei ma un mercato interno piccolo ed un aeroporto ad Amsterdam ancor più operato di Linate. Malpensa è dunque destinata a diventare una specie di hub misto Alitalia-Klm. Ma senza Malpensa, anche l'alleanza con Klm non ha più alcun senso. Divorzio in vista in caso di fallimento del decreto Burlando? Non è così sicuro. La strategia internazionale di Alitalia è legata a doppio filo ad Alitalia. Le grandi alleanze internazionali sono ormai cosa fatta e in giro non ci sono molti altri possibili sposi per Klm. Le due compagnie sono costrette a fare buon viso a cattivo gioco e ad andare avanti per integrare l'accordo. Certo, se Malpensa parte in ritardo significa rifare i conti, rinunciare a quote di fatturato, rivedere l'operativo con tutte le inevitabili ripercussioni, soprattutto in casa Klm. Ma ormai i due non hanno molta scopia. Di qui l'esigenza di utilizzare il nuovo aeroporto di Malpensa. Ma Alitalia non può andarci da sola: visto lo stato dei collegamenti, sarebbe una partenza ad handicap, un rendere i propri servizi meno appetibili di quelli della concorrenza. Di

Nome Titolo	Prezzo	Var.	Min.	Max.	Data
	Rif.	Rif.	Anno	Anno	Ult. div.
A I MARCIA	530	-3,70	385	804,70	16/07/97
ACQUINOLAY	3033	-4,47	3051	6666	18/05/99
ACQUE POTAB	8915	0	8988	11951	18/05/99
AERES	12590	-1,20	9699	17974	18/05/99
AERES RNC	5570	-4,38	5241	10689	18/05/99
AEM	2142	-0,74	2048	2314	n.d.
AEROPROMA	3001	-5,28	3020	6181	18/05/99
ALITALIA	3987	-4,89	2590	8772,83	18/05/99
ALLEANZA	17592	-4,78	16244	24286,45	20/07/99
ALLEANZA RNC	11617	-5,47	10472	22178,18	20/07/99
ALLIANCE SUB	14698	-2,72	14167	27974	22/06/99
AMGA	1175	-0,42	1174	1844	18/05/99
ANSALDO TRAS	1894	-8,23	2002	4950	18/05/99
ARCAUT	2957	-1,48	2111	4820	18/05/99
ASBITALIA	7915	-4,18	7727	17190	20/07/99
AUSILABE	6310	-0,07	4550	8044	04/05/99
AUTO TO M	2073	-3,99	4535,51	10810	06/05/99
AUTODIRILL	10075	2,42	9450	14814	18/05/99
AUTOSTEP	6645	-3,43	4700	8884	21/04/97
BAIARDI	4534	-4,38	3690	8225	18/05/99
B AGR MANTOV	29029	4	19159	28070	18/05/99
B DESIO E BR	5000	-1,36	4486	8289	04/05/99
B FIDURBAN	6500	-8,98	5626	13887	18/05/99
B INTERMOR	980	0	980	2020	n.d.
B LEGNANO	8383	-0,34	7641	13867	20/04/99
B NAPOLI	1708	-7,67	1722	3699	n.d.
B NAPOLI RNC	1690	-3,69	1655	3298	18/05/99
B ROMA	2519	-3,81	1911	4296	17/05/94
B SARDEG RNC	16717	-7,48	16058	41465	18/05/99
B TOSCANA	7430	-3,35	6884	10526	04/05/99
BANCA INTESA RNC W	831,49	-6,25	816,77	1875	n.d.
BANCA INTESA W 9802	1175	-8,98	1122	2974	n.d.
BASSETTI	19000	-9,96	10900	20000	18/05/99
BASTOGI	95	6,14	84,90	228,40	n.d.
BAYER	60134	-2,23	60200	124266	04/05/99
BAYERSCH	6975	-14,78	6950	18900	n.d.
BCA CARGIE	19831	-0,91	19239	21221	06/07/99
BCA INTERMOR	5400	-1,81	2592,75	7298	18/05/99
BCO CIVAVARI	3921	-2,82	3913	4586	n.d.
BEGHELLI	3239	-3,85	3250	8611	n.d.
BENETTON	2457	-0,52	2414	4204,40	22/06/99
BENINSA	36,50	0	23,40	99,80	17/06/97
BINA	2073	-4,24	1871	4987	17/05/99
BNA PRIV	1176	-4,63	888,50	2786	18/05/99
BNA RNC	1139	-2,23	1056	2271	18/05/99
BNA RNC RNC	3921	-2,82	3913	4586	n.d.
BNA RNC RNC RNC	3883	-1,87	2600,10	6471	19/05/97
BOERD	9600	0	8400	1877	06/07/99
BOEHLERAR	14880	-4,47	13244	23114	18/05/99
BREMO	15000	-1,14	13732	26644	18/05/99
BROSCHIO	381	0	188,80	792,80	20/08/75
BUFFETTI	4464	-1,98	4320	7380	n.d.
BULGARBI	7098	-4,78	7095	19796	22/06/99
BURGO	8790	-2,23	8467	18345	22/06/99
BURGO P	19020	0	11185	17000	22/06/99
BUSO RNC	12500	0	9848	15662	22/06/99
CAB	16294	-5,18	15638	24674	18/05/99
CALFANO	1871	-3,87	1856	2073	18/05/99
CAFFARO RIS	2090	0	1991	3820	18/05/99
CALCEMENTO	1432	-1,51	1362	3888	16/07/99
CALCEMENTO W	452,11	-6,40	422,78	2832	n.d.

Nome Titolo	Prezzo	Var.	Min.	Max.	Data
	Rif.	Rif.	Anno	Anno	Ult. div.
CALP	4945	-1,39	5006	9658	06/07/99
CALTAGIR RNC	1650	0	1350	2777	20/07/99
CALTAGIRONE	1788	0	2299	2988	20/07/99
CAMFIN	2925	-1,06	2889	5786,43	06/05/99
CARBARO	6049	-5,48	6220	18462	22/06/99
CASTELGARDEN	4988	-9,28	4718	8208	n.d.
CEN AUSTRIA	2700	-3,87	2331	6438	06/05/99
CEN BARILETTA	6500	0	3990	12355	18/05/99
CEN BARILETTA RNC	3500	-3,28	3550	14412	18/05/99
CENBRE	8325	-3,38	8067	20268	n.d.
CENTINAR	1440	-3,48	1450	3142	18/05/99
CENTINAR ZIN	272	1,49	172,40	342,40	12/09/99
CIGA	538,68	2,80	514,80	918,4	05/05/97
CIGAR RNC	985,16	-1,48	968,80	2291	16/05/97
CIR	1280	-8,73	1277	2738	17/07/97
CIR RNC	1219	-3,85	1040,70	2007	17/07/97
CIS	825,47	2,39	831,67	984	06/05/97
CIS RNC	328,82	-8,21	273,80	955,70	n.d.
CIOM	3690	-3,39	3698	9880	04/05/99
COIDINE	598,62	-3,78	602,30	1610	16/07/97
COEDEL RNC	888,87	-5,85	841,90	1391	18/07/94
COMAU	3892	-4,88	3834	7825	06/05/99
COMIT	5960	0,10	6290	14550	18/05/99
COMIT RNC	7937	-3,08	8221	11622	18/05/99
COMPART	863,60	-8,03	883,16	1989	16/07/92
COMPART RNC	888,20	-4,32	881,11	1730	20/07/99
COMPART W	21,86	-2,84	20,45	11,90	n.d.
COMPART W I	40,88	-2,89	38,28	745,80	n.d.
COMPART W II	43,88	-2,82	38,28	745,80	n.d.
CR BERGAM	26802	-2,43	27486	44666	04/05/99
CR FOND	2494	-4,48	2488	7461	18/05/99
CR VALTELL	10279	-1,74	10427	2212	04/05/99
CREDEM	3449	-4,30	3387	7312	18/05/99
CREDIT	5963	-6,90	5613	10447	18/05/99
CRESIR	3188	-2,19	3026	6772	06/05/99
CUCCHINI	1500	-3,33	1450	3012	18/05/97
DEBORA	843,58	0	843,58	1800	n.d.
DANELI	9568	-4,32	8070	21920,50	18/11/99
DANELI RNC	3288	-3,29	3017	12316,49	18/11/99
DANELI W	1130	-11,65	1028	1800	n.d.
DE FERRI RNC	3100	-3,12	2986	4245	18/05/99
DE FERRI W	8000	-8,00	899	8178	18/05/99
DEBORA	10952	-4,19	10316	1800	06/05/99
EDISON	12867	1,64	1078	18294	18/05/99
ENI	3697	-3,98	3612	4586	n.d.
ENI RNC	9737	0,32	8800	19272	22/06/99
ENI RNC RNC	8931	-8,78	8939	8742	18/05/99
ERISSON	50009	-8,02	50781	10195	18/05/99
EURO BELL SAY	392000	0	27484	40143	19/07/99
ESAOTE	3742	-4,05	3724	6232	22/06/99
ESPRESSO	12995	-2,80	8739	17181	18/05/99
FALCK	11452	-4,80	10841	19706	18/05/99
FALCK RNC	13490	0	7800	15510	06/07/99
FIAT	4990	-2,74	4533	8688	14/04/94
FIAT RNC	4046	-9,12	4046	8718	20/07/99
FIAT PRIV	2400	-3,84	2425	5447	20/07/99
FIAT RNC RNC	2628	-2,88	2567	5482	20/07/99
FIN PART	792,23	-7,85	711,90	1183,77	21/07/97
FIN PART PRH	1058	-1,74	504,50	1072,44	21/07/97
FIN PART RNC	600,83	-5,41	586,74	1263,73	21/07/97

Nome Titolo	Prezzo	Var.	Min.	Max.	Data
	Rif.	Rif.	Anno	Anno	Ult. div.
FIN PART W	88,84	2,16	83,24	86,15	n.d.
FINARTE ASSE	1543	1,10	1522	2998	18/05/99
FINCASA	340	0	220,30	845,20	17/08/99
FINCENCO RNC	1007	-9,19	842,82	1718	17/05/90
FINCENCO W	117,64	-7,42	119,73	184,70	n.d.
FINMECCANICA	1793	-5,17	693,84	1817,31	17/05/99
FINPAC	191	0	191	191	16/07/93
FINREP RNC	0	0	0	0	n.d.
FONDASS RNC	6201	-0,85	6282	13781	23/05/97
FONDASS RNC RNC	5983	-1,95	4997	11482	22/06/97
GABETTI	1925	-3,28	1923	5019	18/07/94
GARBOLINI	1985	0	1830	4000	18/05/92
GEARLAN	4898	-6,78	4982	10928	n.d.
GEMINA	3205	-5,52	744,70	1711	20/04/98
GEMINA RNC	1650	-4,18	1300		