



FINANZA E MERCATI

Ras punta al 5% di Unicredito italiano

FRANCO BRIZZO
 Il gruppo assicurativo Ras, controllato dal colosso tedesco Allianz, ha informato la Banca d'Italia di «voler salire, tramite acquisti in Borsa, dal 3% al 5% del capitale del nuovo istituto Unicredito Italiano». E quanto hanno affermato fonti autorevoli del gruppo, interpellate sul rialzo in Piazza Affari del Credito Italiano (più 6,64% a 6.780 lire nel pomeriggio) e sulle voci di un rafforzamento nel capitale che hanno accompagnato la corsa dei titoli. «La Ras - hanno spiegato le stesse fonti - vorrebbe approfittare della favorevole situazione di Borsa per tornare al vecchio 5% già posseduto nel Credito Italiano».

LAVORO

€ c o n o m i a M E R C A T I R I S P A R M I O

LA BORSA

MIB	1.011	-0,39
MIBTEL	16.761	-0,30
MIB30	24.851	-0,03

Malpensa, partenza con thrilling

Ancora trattative: l'Ue dà l'ultimo via libera, ma l'Italia si ribella

LE VALUTE

DOLLARO USA	1618,62	+22,39
ECU	1966,46	+16,20
MARCO TEDESCO	989,98	+0,69
FRANCO FRANCESE	295,30	+0,24
LIRA STERLINA	2761,04	+19,52
FIORINO OLANDESE	877,92	+0,64
FRANCO BELGA	47,98	+0,03
PESETA SPAGNOLA	11,64	0,00
CORONA DANESE	260,35	+0,21
LIRA IRLANDESE	2476,81	+6,82
DRACMA GRECA	5,71	+0,02
ESCUDO PORTOGHESE	9,65	0,00
DOLLARO CANADESE	1044,61	-2,43
YEN GIAPPONESE	13,72	+0,07
FRANCO SVIZZERO	1219,76	-13,79
SCELLINO AUSTRIACO	140,71	+0,11
CORONA NORVEGISE	216,44	-0,87
CORONA SVEDESE	202,97	-0,06
DOLLARO AUSTRA.	994,32	+17,75

MORENA PIVETTI
ROMA Credeva di aver finito il ministro Claudio Burlando, si fidava del sì verbale avuto da Neil Kinnock giovedì sera. «Tutto a posto per l'apertura del nuovo hub di Malpensa il 25 ottobre, l'accordo è stato trovato, il decreto bis è ok», si diceva all'unisono da Roma e da Bruxelles. E invece ieri, attorno alle 14, guarda caso pochi minuti dopo la caduta del governo, il capo di gabinetto del commissario europeo ai Trasporti faceva battute alle agenzie che la Ue manteneva delle riserve sul tetto massimo del 70% di flessibilità entro cui le compagnie aeree potevano muoversi liberamente. Così la conferenza stampa indetta per le 15 dal ministro dei Trasporti per illustrare il provvedimento è slittata di mezz'ora in mezz'ora fin oltre le 17, ora ultima entro la quale era possibile inserire il decreto nella Gazzetta ufficiale della Ue. È finita alla dodicesima stesura, quando finalmente Claudio Burlando ha messo la sua firma al decreto, dopo il sì degli uomini di Kinnock.

Un Claudio Burlando provatissimo e ancor più laconico del solito ha spiegato che alla fine la flessibilità è stata tolta e che le compagnie aeree avranno totale libertà di manovra nel decidere quali voli mantenere a Linate e quali trasferire a Malpensa, naturalmente all'interno delle percentuali definite, che prevedono di tenere il 34% dei voli nel vecchio scalo milanese e di trasferire nel nuovo scalo il 66%. «C'è stata una lunga discussione - ha spiegato il ministro - sull'interpretazione di alcune frasi e su cosa significasse il 70% di flessibilità. L'Unione europea l'interpretava rotta per rotta mentre per noi il 70% era sul complesso dei voli. Si è deciso di lasciare libertà alle compagnie: in questo modo l'Alitalia potrà effettuare tutti i suoi voli navetta Roma-Milano da Linate».

È altrettanto vero però che, anche se solo per il periodo transitorio (che si concluderà quando saranno completate le infrastrutture di collegamento tra Milano città e Malpensa), le compagnie aeree straniere potranno alimentare addirittura un po' di più di adesso i loro hub europei. «È importante comunque - ha concluso Burlando - che la percentuale di voli lasciati a Linate non cambi come il numero dei passeggeri». Il decreto prevede una clausola di salvaguardia che specifica come gli aeromobili usati debbano avere la medesima capacità del '97, per evitare che, con velivoli più grandi, il numero di passeggeri trasportati da Linate, finisse addirittura per aumentare.

Un'altra norma, che tutela le piccole compagnie, non mette però al riparo Air One (secondo operatore sullo scalo cittadino), che dovrà comunque trasferire il 66% dei voli a Malpensa nonostante abbia la propria base di armamento a Linate. «Il diritto comunitario non prevede casi del genere», hanno risposto da Bruxelles ai tecnici italiani che spiegavano come ciò penalizzasse questa nuova compagnia. Tanto che, in questo caso, potrebbe intervenire la nostra Antitrust.

Il ministro ha precisato che la caduta del governo non ha influito sulla trattativa. Ma è difficile sottrarsi all'impressione che lo staff di Kinnock abbia volutamente calcolato la mano nel dettare nuove condizioni di fronte all'oggettiva debolezza dell'Italia, ponendola di fronte a una scelta drammatica: beccarsi una nuova bocciatura e rischiare di non aprire Malpensa o accettare l'impostazione di Bruxelles. Tanto che Alitalia ieri ha cambiato radicalmente il suo giudizio sul decreto: se giovedì sera parlava di «positiva conclusione» (e in Borsa ieri il titolo ha toccato un rialzo di oltre il 10%) è passata a una «forte delusione per il colpo di coda» di Kinnock.

Invece delle logiche della concorrenza ha prevalso la difesa degli interessi dei grandi vettori europei: i tecnici Ue vogliono mantenere forti vantaggi competitivi agli altri, anche sacrificando l'interesse dei consumatori, questa in sintesi l'accusa di Alitalia. Che promette comunque di mantenere inalterati piano di sviluppo, redditività, partnerships (la firma dell'accordo con Klm, confermata anche dagli olandesi). «Non è una vittoria delle compagnie straniere - replica il ministro Burlando - tra un anno i delusi di oggi saranno contenti, senza un accordo Malpensa non apriva». L'impegno-scommessa è ora di accelerare i tempi di completamento delle infrastrutture e quindi dell'andata a regime del nuovo scalo. Stessa indicazione anche da Guido Abbadesse, segretario generale della Filt-Cgil, che per legge nel decreto bis la vittoria di British Airways e l'arroganza di Kinnock dopo la crisi di governo.

Ma in tarda serata esplose un nuovo giallo: a Bruxelles non piace il trasferimento a Malpensa del 100% dei voli delle compagnie extra-Ue. C'è nervosismo nella Commissione, ma il decreto è già firmato e non si può cambiare. O si prepara, invece, un altro colpo di scena?

MALPENSA PUNTO PER PUNTO
 Due piste lunghe quattro chilometri, un'aerostazione che si estende in altezza su sei piani, tre satelliti per un totale di 39 porte di accesso e 83 piazzole di sosta per gli aerei raggiungibili in autobus. 150 banchi per il check-in.

- 1 Terminal ovest
- 2 Stazione ferroviaria
- 3 Parcheggio multipiano
- 4 Cargo City
- 5 Centrale Tecnologica
- 6 Torre di controllo
- 7 Vigili del fuoco
- 8 Deposito carburanti
- 9 Terminal nord
- 10 Area hangar

I termini dell'avvio operativo dello scalo di Malpensa 2000

- Il 34% dei voli per un totale di circa 6 milioni di passeggeri può restare a Linate, mentre il rimanente 66% per complessivi 8,5 milioni di passeggeri verrà trasferito a Malpensa dal 25 ottobre.
- Ogni compagnia aerea potrà lasciare a Linate il 34% dei propri voli scegliendo liberamente quali trattenere nel vecchio scalo milanese e quali trasferire al nuovo scalo di Malpensa.
- A tutela delle piccole compagnie è prevista una soglia minima garantita di 18 voli la settimana su Linate. Le compagnie che hanno più di 18 voli la settimana devono trasferire la differenza sullo scalo di Malpensa.
- Questo regime resta in vigore fino al completamento delle infrastrutture di collegamento tra Milano città e Malpensa, sia la ferrovia che la strada. Viene meno, quindi, l'elemento della gradualità.

P&G Infograph

FONDI COMUNI

	1 anno	3 anni
Azionari italiani	-2,46	
Azionari internazionali	-1,52	
Bilanciati italiani	-1,40	
Bilanciati internazionali	-0,82	
Obblig. misti italiani	-0,14	
Obblig. misti intern.	-0,20	

Il conto alla rovescia dello scalo-cantiere

Lavori giorno e notte per il taglio del nastro del 25 ottobre

PAOLA SOAVE
MILANO Il conto alla rovescia verso il 25 ottobre è cominciato e «Malpensa 2000» c'è già. Anche se non c'è ancora la strada, anche se i treni non ci arrivano. L'aeroporto quasi non si vede, finché non ci si arriva, non fosse per la frenesia dei mezzi pesanti lungo le strade. Poi compare l'enorme spianata del cantiere, un immenso sterrato attraversato dai caterpillar, con il gigantesco terminal lungo quasi 600 metri sospeso tra i due ponti stralati. Il terminal è praticamente finito, a parte l'ultimo dei tre satelliti che sarà realizzato nel 2001.

All'esterno le imprese lavorano giorno e notte per il completamento dell'ultimo tratto della Statale 336; la «bretella» di 4 chilometri e mezzo che collega Malpensa Nord alla nuova aerosta-

zione dovrà infatti essere pronta come conferma l'Anas - per il 20 ottobre, cinque giorni prima dell'inaugurazione. Ormai lungo il raccordo è stato collocato il new-jersey spartitraffico, mentre si attendono i pezzi speciali che dovranno venir posati negli incroci. Intanto sono in corso contatti per completare la corsa di emergenza dell'autostrada dei laghi A8; i lavori sono in partenza e dovrebbero concludersi nel giro di un anno.

Quanto ai collegamenti via rotaia, per il momento a far bella mostra di sé c'è solo la fiammante stazione, un cilindro agganciato al terminal da un tunnel trasparente, che è stata tra le prime parti ad essere realizzata dagli ingegneri e tecnici della Sea ed è finita fin dal maggio scorso. Da allora è pronta a entrare in funzione, ma i suoi saloni ancora per un bel pezzo potranno servire solo

IL TRAFFICO PASSEGGERI

Passeggeri trasportati dalle compagnie aeree negli aeroporti di Milano

Compagnia	Passeggeri	Var. % 1997/96
Alitalia	8.762.156	+10,9
Air One	1.014.636	+69,1
British Airways	709.037	+15,8
Meridiana	683.208	-4,0
Lufthansa	667.342	+12,2
Air France	512.649	+4,0
Air Europe	459.954	-14,5
Iberia	438.027	+6,8
Klm	353.517	+9,2
Eurofly	349.212	+27,8
Swissair	248.419	+23,8

P&G Infograph

dove sono ubicati gli uffici delle compagnie aeree americane. Diversi esercizi, nei saloni arrivi e partenze, stanno già provando le macchine del caffè: è il caso dei bar e ristoranti della Buon Chef e dell'Autogrill, così come è prova di apertura per le edicole e altri negozi e boutique. Nel satellite centrale siamo alle rifiniture per il Last Minute Duty Free, per i punti di ristoro e la sala Vip, dove sono stati montati i pannelli insonorizzanti.

Nei tunnel e nei saloni, intanto, continua ogni giorno il collaudo del sistema smistamento bagagli. Mucchi di valigie verdi con grossi segni gialli - pare siano 5mila, sempre le stesse, che da anni gli aeroporti di tutto il mondo si comprano e si rivendono per questo genere di verifiche - sfilano per i dieci chilometri di nastri trasportatori, e vengono registrati, radiografati e in caso di sospetti sul contenuto possono perfino essere sottoposti a Tac. Un sistema tedesco. Simulazioni anche per i check in, in vista del collaudo generale del sistema informatico, che si farà a giorni, ma senza le migliaia di comparse ipotizzate in precedenza.

