



Unicredit debutta oggi in Piazza Affari

FRANCO BRIZZO

Debutta in Borsa oggi il nuovo gruppo bancario Unicredit Italiano, nato dall'aggregazione fra Credito Italiano e Unicredit. Unicredit prenderà il posto del Credit nel paniere Mib30, ma il suo peso in questo indice verrà ricalcolato solo dal 2 novembre quando sarà recepita anche la fusione San Paolo-Imi. Ecco il nuovo «club» azionario di Unicredit. Unicredit parte con un capitale di 2.340 miliardi. Fondazione Cassa di risparmio di Verona 19,257% Fondazione Cassa di risparmio di Torino 15,130% Fondazione Cassamarca 3,805% Gruppo Ras-Allianz 3,067%, Gruppo Italmobiliare (Pesenti) 1,838%, Commercial Union 1,251%, MaxMara 1,234%.

LAVORO

€ con o m i a

RISPARMIO

LA BORSA

MIB	1.169	0,00
MIBTEL	19.352	-0,95
MIB30	28.664	-1,21

LE VALUTE

DOLLARO USA	1634,32	+10,02	1624,30
ECU	1947,46	-1,37	1948,84
MARCO TEDESCO	989,30	+0,07	989,22
FRANCO FRANCESE	295,06	+0,03	295,03
LIRA STERLINA	2760,04	-9,88	2769,92
FIORINO OLANDESE	877,25	+0,10	877,15
FRANCO BELGA	47,95	0,00	47,95
PESETA SPAGNOLA	11,64	0,00	11,63
CORONA DANESE	260,18	+0,02	260,16
LIRA IRLANDESE	2466,35	0,00	2466,34
DRACMA GRECA	5,78	+0,01	5,77
ESCUDO PORTOGHESE	9,64	0,00	9,64
DOLLARO CANADESE	1055,76	+1,70	1054,06
YEN GIAPPONESE	13,77	-0,26	14,04
FRANCO SVIZZERO	1209,26	+3,83	1205,42
SCHELLINO AUSTRIACO	140,61	0,00	140,61
CORONA NORVEGISE	220,14	+0,42	219,72
CORONA SVEDESE	209,84	+0,27	209,57
DOLLARO AUSTRA.	1022,59	+2,20	1020,39

FONDI COMUNI

	1 anno	3 anni
Azionari italiani	-0,39	
Azionari internazionali	+0,43	
Bilanciati italiani	-0,15	
Bilanciati internazionali	+0,21	
Obblig. misti italiani	+0,02	
Obblig. misti intern.	+0,09	

Malpensa 2000 al taglio del nastro

Cerimonia di inaugurazione oggi dopo l'ultimo via libera

ROSSELLA DALLÒ

MILANO Air One vince la battaglia più importante contro il decreto Burlando-bis, ma non la guerra. La sua navetta Milano-Roma resterà a Linate. Non così tutti gli altri voli. Lo ha deciso ieri la terza sezione del Tar del Lazio presieduta da Patrizio Giulia, accogliendo in parte il ricorso della compagnia di Carlo Toto. Gli stessi giudici hanno invece respinto la richiesta di sospensione presentata dal Codacons tesa a subordinare l'apertura di Malpensa all'attivazione di un efficace servizio di collegamento. Per i magistrati, in materia di infrastrutture è competente l'amministrazione, che ha già esaminato la questione.

È così caduto anche l'ultimo pesante ostacolo legale all'avvio di Malpensa 2000. Benedetto tra l'altro, giusto ieri, dal presidente della commissione europea Jacques Santer: «L'accordo è fatto e io l'appoggio». Questo pomeriggio, dunque, ci sarà la cerimonia inaugurale con Gabriele Albertini nelle vesti di ospite (il Comune di Milano è il maggior azionista Sea), il presidente della Regione Roberto Formigoni, l'ex ministro Claudio Burlando e il cardinale Carlo Maria Martini. Domenica infine il «via» operativo dell'Hub. Unico «neo» la protesta degli ambientalisti davanti al nuovo Terminal per chiedere la valutazione di impatto ambientale. Dovrebbe invece rientrare lo sciopero indetto dagli aeroportuali del Sulis, proprio per domenica, a Linate e Malpensa. Secondo la commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero, è stato proclamato «violando la disciplina vigente del trasporto aereo»: devono passare almeno dieci giorni tra un'astensione dal lavoro (effettuata il 13 scorso) e la proclamazione di quella successiva». Tanto più se «nel-

l'ambito della stessa vertenza», ovvero i collegamenti con Malpensa 2000.

Tuttavia polemiche e annunci bellicosi continuano a fioccare. All'assemblea dell'Anci i sindaci delle città del Sud sede di aeroporto hanno deciso varie iniziative giudiziarie, se del caso anche in sede Ue, contro la «posizione dominante» di Alitalia e per salvaguardare i collegamenti da per Linate (l'80% dei movimenti passeggeri del Sud, dicono, è diretta a Milano città). È quanto hanno chiesto con lettera al neoministro dei Trasporti Tiziano Treu, anche il sindaco di Palermo Leoluca Orlando (vuole un «collegamento stabile dell'isola al resto del Paese con la realizzazione di un sistema aeroportuale e portuale internazionale mediterraneo») e l'assessore campano Cosimo Izzo, secondo il quale abbandonare Linate è una «ulteriore disconnessione di un sistema aeroportuale e portuale internazionale mediterraneo» e l'assessore campano Cosimo Izzo, secondo il quale abbandonare Linate è una «ulteriore disconnessione di un sistema aeroportuale e portuale internazionale mediterraneo».

LA GUERRA DEI RICORSI
Air One vince il ricorso contro il decreto Burlando-bis ma la sua navetta resta a Linate

va sugli sforzi delle classi dirigenti meridionali verso lo sviluppo».

Per parte sua Alitalia marcia dritta nel suo programma di trasferimenti. Ieri l'amministratore delegato Domenico Cempella, presentando bilanci e prospettive, ha detto di aspettarsi, già senza Malpensa, un consuntivo «in linea con i conti del '97», e ha annunciato il perfezionamento dell'accordo con Klm entro novembre. In questo quadro, ha aggiunto Cempella, «Malpensa rappresenta il compimento di un progetto di sviluppo e occupazione». Cheché ne dicano le regioni meridionali, che al contrario «per effetto Malpensa hanno avuto un significativo incremento di attività».

IL REPORTAGE

Ma il grande Moloch dei voli dorme ancora...



L'interno del nuovo aeroporto della Malpensa. Farinacci/Ansa

DALL'INVIATO
PIER FRANCESCO BELLINI

MALPENSA (Milano) Il grande Moloch dorme il sonno dei giusti: pochissimi voli «sperimentali», tanta agitazione, un via vai frenetico di operai impegnati negli ultimi ritocchi. Il «D day» di Malpensa 2000 è arrivato. Oggi pomeriggio ci sarà la cerimonia ufficiale di inaugurazione, con tanto di fuochi d'artificio, discorsi, nastri e torte da tagliare. Di venerdì. E per di più con inizio alle 17 e qualche minuto. La scaramanzia è servita. Qualcuno, nello staff della Sea, tocca ferro.

Ma se Malpensa è quasi pronta, non altrettanto si può dire di tutto quello che sta intorno all'aeroporto: il viaggiatore che arriva in treno a Milano centrale rischia di perdersi: poche indicazioni, piccole piccole, su pannelli nascosti fra la pubblicità di un profumo e l'insegna di una farmacia, segnalano l'area di partenza dei bus navetta. Fra attesa e trasferta su di un'autostrada intasata all'inverso, si verificano, occorrono quasi due ore per arrivare alla meta. Si esce dalle tre corsie della Milano-Laghi che sta facendo buio. La prima tappa, d'obbligo,

è alla vecchia Malpensa, il Terminal numero due destinato ad andare in pensione nei prossimi giorni. Il silenzio regna sovrano: poche chiamate per le partenze dei voli nazionali; bar chiusi; controlli ridotti all'osso. «Vede - spiegano all'ufficio informazioni - qui ormai non c'è più niente. Si sta smobilitando». Tra il vecchio e il nuovo terminal, fra la Malpensa che era e quella che sarà, funziona un secondo servizio di navette: mezzi nuovi di zecca, con le poltroncine in velluto e aria condizionata. «Guardi un po' qui - racconta sconsolato l'autista - non sono riuscito a farlo arrivare integro neppure al giorno dell'inaugurazione...». Con un pennarello indelebile, nel bel mezzo del sedile, Giovanna ha infatti ritenuto importante raccontare il suo amore per Gianni. Mano a mano che ci si avvicina alla nuova aerostazione cresce l'animazione. La strada, inaugurata in mattinata, è in realtà una via di mezzo fra un cantiere e una carrettiera: buche in via di chiusura; operai che spuntano fuori da ogni dove; enormi aree di terreno sbancato di fresco; illuminazione che funziona a metà servizio. Pare - e il paragone non risulti irragionevole - un po' come il Terminal numero 1, in mezzo alla foschia. Oggi - dicono le previsioni - ci sarà nebbia. Ma senza nebbia, che aeroporto di Milano sarebbe? Come un Na-

tale senza panettone e via di seguito.

È grande da far paura, spero in mezzo ad un mare di cemento, a prati che non conoscono ancora il colore dell'erba e a strade stile Los Angeles che per il momento non portano da nessuna parte. «Vede - si sforza di spiegare con una gentilezza commovente l'autista della navetta - una volta finiti i lavori si salirà di lì, e poi si scenderà di là e si proseguirà per quella rampa...». Quanto basta al cronista, smarrito a bordo di un pullman nella bruma lombarda, a metà strada fra Varese e Busto Arsizio, per dichiararsi vinto: «Non verrò mai in auto».

L'ingresso nella prima aerostazione italiana del 2000 è un'avventura, fra guardie che cercano di capire se c'è il pass all'occhietto della giacca, indicazioni che spediscono dritti nei sotterranei, ascensori stellari sui quali si potrebbe spendere una giornata senza capire dove ci si trovi. All'ufficio informazioni sono disorientati. Cartina alla mano e tanta pazienza, un'addetta in uniforme cerca di giustificarsi: «Vede, non ci capisco ancora molto...». In un corridoio del primo seminterrato, fra negozi che un giorno, forse, ospiteranno delle merci in vendita e un idraulico intento a spiegare perché l'aria condizionata non funziona, ci si imbatte persino in un gruppo di giapponesi. Tutti in fila. Il loro è stato uno dei voli «sperimentali» della giornata. Chissà se, entro sera, hanno trovato la via d'uscita o se sono ancora in cammino nelle infinite strade del Moloch.

«Non ce la facciamo. Non ce la facciamo...», insistono un paio di ragazzotti intenti ad allestire un gagliardini al piano d'accesso. «Non ce la facciamo; non ce la possiamo fare...», si lamentano gli addetti al montaggio delle grandi «americane» di luci che forniranno gli effetti speciali per la cerimonia inaugurale. L'unica cosa certa è che le enormi pubblicità di una famosa casa di moda sono già tutte in bella vista, al loro posto: ultimi ricordi di quella che una volta era la Milano da bere. Ce la faranno, gli operai - che affannosamente asfaltano il semianello che porta all'aeroporto; e ce la faranno anche le donne delle pulizie, che si affannano con olio di gomito a ripulire il pavimento scuro dalle macchie di vernice bianca. Chissà invece se riusciranno nell'impresa al limite dell'impossibile gli orologiai: tutti i mega cronometri della sala partenze segnano infatti un'ora diversa. Sarà uno degli ultimi ritocchi, al pari della messa in opera delle centinaia di bandierine bianche e verdi che sono state ammassate in un angolo.

L'impianto di amplificazione annuncia l'arrivo di un volo da Los Angeles. Dalla grande vetrata ci si affaccia sulla pista, illuminata a giorno in mezzo alla foschia. Gli ultimi aerei attraccano al vecchio gate di Malpensa. Oggi è un altro giorno. Nasce Malpensa 2000. All'ufficio stampa cercano di capire come convincere il nuovo ministro Treu a partecipare, via televisione, all'inaugurazione. Fuori è buio pesto. L'autista della navetta avverte: «Sull'autostrada ci sono 20 chilometri di coda, da Busto Arsizio a Milano. Ci vorranno un paio di ore». Per scrivere in tempo, meglio rientrare nel ventre del grande Moloch.

COME ARRIVARE A MALPENSA

BUS Milano: Linee Shuttle: Linate, via Gobba (M2); Linate, via Bisceglie (M1) Centrale Fs; Cadorna/Castello

TRENI FS: Milano Centrale-Gallarate: 16 treni dalle 7.30 alle 23.00

Gallarate-Milano Centrale: 17 treni dalle 5.54 alle 22.30

FERROVIE NORD: Milano Cadorna-Busto Arsizio: 28 treni dalle 5.48 alle 19.50

Busto Arsizio-Cadorna: 28 treni dalle 6.23 alle 21.04

Le Ferrovie Nord curano anche i collegamenti Como-Busto Arsizio e Novara-Busto Arsizio

ELICOTTERO: È previsto un servizio di elitransporto tra Milano e il Terminal 1 di Malpensa

TAXI: Accordo con la Regione: Tariffa media tra Milano e il nuovo aeroporto della Malpensa che oscillerà attorno alle 90.000 lire.

Cempella
«Per Alitalia è arrivata l'ora del rilancio»

ROMA Incurante delle polemiche, l'amministratore delegato di Alitalia Domenico Cempella sorride: finalmente Malpensa apre nei tempi previsti. E anche se lo scalo sarà pienamente operativo solo in futuro, «cioè non penalizzerà il bilancio». Anzi, la compagnia approfitta del «battesimo» per avviare la campagna di rilancio. 31 miliardi di pubblicità per promuovere una rete operativa internazionale sempre più integrata con Klm, più spostata verso Nord e Sud America, più capiente (l'offerta aumenta del 20% quanto a passeggeri). E si guarda avanti: i 4.000 miliardi di investimento in flotta vengono confermati, a novembre verrà perfezionato l'accordo con Klm e poi si comincerà a guardare verso un partner asiatico. E le polemiche su Malpensa? «Le compagnie estere hanno un po' superato i limiti».

Dai sindaci del Sud un coro di proteste

«Per il Mezzogiorno Milano sarà più distante, e anche l'Europa»

DALL'INVIATA
SUSANNA RIPAMONTI

TORINO Sono furiosi i sindaci delle città del Sud. Tutti, da Basolinio a Enzo Bianco, dal sindaco di Bari a quelli della Calabria, della Sicilia e della Sardegna, se la prendono con la soluzione adottata per Malpensa 2000 e spiegano che il risultato sarà uno soltanto: allontanare le città del Mezzogiorno dalla capitale del Nord. Milano ora sarà più distante, dicono, e con Milano l'Europa. Qual è il problema? Con la nascita di Malpensa 2000 solo un 30 per cento dei voli resteranno nell'aeroporto cittadino di Linate. Ma di questi, nessuno collegherà Milano con le città del Sud, Alitalia ha deciso così. Il sindaco di Catania Enzo Bianco, in una pausa del convegno dell'Anci, in corso a Torino, ha dato voce alla protesta dei suoi colleghi delle capitali

del Mezzogiorno. La richiesta è semplice: se Alitalia non vuole gestire voli sulle rotte che collegano il Sud d'Italia a Linate, si dia spazio alla libera concorrenza e subentrino altre compagnie aeree disposte a garantire il servizio. Diversamente sono pronti a dar battaglia senza risparmiare colpi. «Faremo ricorso al Tar - dice Bianco - all'Unione europea, all'Antitrust, pur di spezzare il monopolio di Alitalia che per noi è solo un danno».

Conti alla mano, spiegano quanto costa un volo con la compagnia nazionale e quanto si spende invece, su rotte analoghe, con i privati. Esempio: un volo di andata e ritorno, Lamezia-Milano con Alitalia costa 752mila lire, alle quali, con atterraggio a Malpensa, si dovranno aggiungere altre 110mila lire di taxi per il tragitto di sola andata dall'aeroporto al centro cittadi-

no. Se invece si vola con Air One, da Crotona a Milano si spendono 490mila lire, ma ci si impiega il doppio del tempo perché c'è uno scalo obbligatorio a Roma. I sindaci siciliani spiegano che per i loro concittadini, spesso è più conveniente andare a Malta e imbarcarsi da lì, pur di sfuggire al salasso delle tariffe Alitalia. Insomma, Malpensa 2000 è la goccia che fa traboccare il vaso, ma resta comunque il problema dei prezzi troppo elevati che innalzano un muro virtuale fra il Nord e il Sud d'Italia. Ora riprenderanno con il ministro Tiziano Treu la trattativa interrotta con Burlando. «Gli chiederemo di sedersi a un tavolo con tutti i sindaci delle città del Sud che hanno aeroporti civili, ma anche con le associazioni degli industriali e con le Regioni». Chiariscono che il loro bersaglio non è la faticosa nascita di Malpensa 2000. Il nemico è

Alitalia e la sua politica di monopolio. Bianco precisa: «A Catania, fatto 100 il numero dei passeggeri diretti a Linate, almeno l'80 per cento si ferma a Milano. Dunque non hanno senso che vengano dirottati a Malpensa, a 40 chilometri di distanza. È un problema che riguarda solo questa fase transitoria, in cui ancora mancano servizi ferroviari di navetta, per raggiungere rapidamente e a prezzi accettabili la città? Niente da fare. I sindaci insistono, vogliono Linate e soprattutto vogliono voli a prezzi calmierati dalla libera concorrenza. Spiegano che su questo si gioca una partita che non intendono perdere, che riguarda imprenditori, studenti iscritti alle grandi università milanesi, operatori turistici. Insomma, un problema di trasporti intrecciato con l'economia del Mezzogiorno sul quale non sono disposti a cedere».

