



ASTE PUBBLICHE

Divario Btp-Bund ai minimi storici

MARCO TEDESCHI

Il divario fra i Buoni del Tesoro poliennali e i Bund tedeschi è ai minimi storici. Per effetto del taglio del tasso di sconto e delle attese di un allineamento al 3 per cento per fine anno, il future sul Btp decennale al Liffe di Londra è schizzato sui prezzi massimi e la forbice dei rendimenti con i titoli di stato tedeschi si è di conseguenza ridotta, in mattinata, al minimo storico di 17 centesimi (17 punti base) per poi assestarsi sui 21 centesimi. Intanto ieri il ministero del Tesoro ha annunciato un'emissione di Btp trentennali con decorrenza primo novembre 1998 (terza tranche) e scadenza primo novembre 2029 e tasso d'interesse annuo lordo del 5,25 per cento.

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	1.299	-0,84
MIBTEL	21.923	-0,32
MIB30	32.230	-0,19

LE VALUTE

DOLLARO USA	1652,12	-8,79
ECU	1942,07	-0,03
MARCO TEDESCO	990,17	+0,06
FRANCO FRANCESE	295,28	+0,01
LIRA STERLINA	2739,21	-12,09
FIORINO OLANDESE	878,60	+0,04
FRANCO BELGA	48,00	0,00
PESETA SPAGNOLA	11,63	0,00
CORONA DANESE	260,35	-0,05
LIRA IRLANDESE	2459,18	+0,04
DRACMA GRECA	5,90	0,00
ESCUDO PORTOGHESE	9,65	0,00
DOLLARO CANADESE	1069,33	-13,40
YEN GIAPPONESE	14,02	+0,16
FRANCO SVIZZERO	1214,35	+5,09
SCCELLINO AUSTRIACO	140,74	+0,01
CORONA NORVEGISE	218,71	-4,05
CORONA SVEDESE	205,46	+1,50
DOLLARO AUSTRA.	1018,86	-6,74

FONDI COMUNI

	1 anno	3 anni
Azionari italiani	+0,85	
Azionari internazionali	+0,58	
Bilanciati italiani	+0,55	
Bilanciati internazionali	+0,35	
Obblig. misti italiani	+0,12	
Obblig. misti intern.	+0,04	

Voli per il Sud, Treu apre l'asta
E sulla ristrutturazione delle Ferrovie: «Basta parlare di esuberi»

PIER FRANCESCO BELLINI
ROMA Uno stop netto e deciso ai tagli del personale nelle ferrovie; ed un altrettanto deciso «invito-altò» ad Alitalia: «O aumenteranno i voli da Milano verso il sud, o si andrà ad una gara europea per l'apertura di nuovi slot».
 Non ha lesinato sorprese, il ministro dei trasporti Tiziano Treu, nel corso dell'audizione di ieri mattina di fronte alla Commissione trasporti della Camera. In particolare sulla situazione delle ferrovie, il ministro è stato lapidario: «Non è immaginabile un rilancio del sistema basato sul taglio degli esuberi». Poi, richiamando la necessità «di tornare a mobilitare la risorsa umana», ha annunciato che il cambiamento di linea è stato oramai adottato. La parola chiave cesserà dunque di essere «esuberi» per diventare «riqualificazione», mettendo mano a tutta una serie di strumenti, dai contratti di solidarietà - per i quali c'è già un accordo sul fondo con cui finanziarli - alla cassa integrazione. Nel frattempo è stata fissata una nuova griglia temporale per la redazione del Piano d'impresa delle Fs, alla cui stesura definitiva si dovrebbe arrivare entro febbraio. L'obiettivo del governo - confermato nel pomeriggio dall'azienda ai sindacati - parla di una società presente sul mercato «nell'ottica della liberalizzazione», con un settore passeggeri «operatore di qualità proiettato verso l'Alta velocità ed un settore metropolitano e regionale affidabile e competitivo come partner degli enti locali». Tradotto in progetti, significa investimenti per le grandi reti, le nuove tecnologie e la sicurezza, ma anche per la qualità del prodotto e l'ammodernamento dell'attuale sistema. Sono queste - come ha spiegato l'azienda - le iniziative necessarie «per fare front-

te alla rigidità della rete attuale, alla perdita di quote di mercato, al calo progressivo dei contributi pubblici e dei ricavi derivanti dal trasporto passeggeri». Le prospettive, dunque, non sono certamente rosee. Ma neppure disastrose, se è vero che Treu, ha potuto assicurare alla Commissione che «il governo vuole destinare un'attenzione ed un impegno eccezionali al tema del trasporto su rotaia».
 Chiuso il capitolo ferrovie, il ministro ha affrontato il punto «dolente» per eccellenza: Malpensa 2000. Il primo «alt» è stato per Alitalia: «La nuova ripartizione tra Linate e Malpensa dei voli che collegano Milano e il mezzogiorno sarà decisa all'inizio dell'anno».
 La voce che Treu si stia apprestando a riscrivere l'oramai celebre Decreto Burlando, ha dunque trovato la più autorevole delle conferme. «Qualora i collegamenti fra Linate e il sud non fossero sufficienti, e l'Alitalia si rifiutasse di soddisfare le richieste - ha insistito - verrebbe indetta una gara europea per nuovi slot». Per il resto il ministro ha parlato di «segnali rassicuranti» per quanto riguarda l'accordo fra la compagnia di bandiera e la Klm; ed ha preannunciato che entro un mese saranno resi noti i risultati della commissione d'inchiesta sul disastroso avvio del nuovo Hub milanese: «C'è una crescita lenta ma significativa del traffico e, nel contempo, una riduzione dei ritardi...». L'ultimo accenno è stato per la privatizzazione degli aeroporti di Roma. Il governo non ha ancora deciso fra la trattativa privata e l'Offerta pubblica di vendita.

IL CASO

Scioperi nei trasporti, arriva un'altra settimana nera



Daniel Dal Zennaro/Ansa

I GIORNI NERI DEL TRASPORTO

- LUNEDÌ 14 DICEMBRE**
 - Sciopero di 24 ore, a partire dalle 21 proclamato dalla Fisast-Cisas.
 - Sciopero dei lavoratori degli scali di Linate e Malpensa aderenti al Sultra dalle ore 10 alle ore 18.
- MARTEDÌ 15**
 - Incrociano le braccia i macchinisti Comu dalle 18 per 23 ore. Anche i capistazione Ucs scioperano a partire dalle 18 ma la protesta prosegue per 48 ore.
 - Protestano gli autoferrotranvieri di Roma e del Lazio aderenti alla Cnl. Lo sciopero della settimana scorsa, in contemporanea con il cattivo tempo ha messo in ginocchio la città.
 - Dalle 11 alle 15 sciopera il personale del trasporto aereo aderente al Sultra-Cub e gli assistenti di volo Anpav.
- VENERDÌ 18**
 - Sciopero di 24 ore, dalla mezzanotte del 17 del personale delle autostrade aderente alla Fisast Cisas.

ROMA Settimana nera, la prossima, a causa degli scioperi nei trasporti. In vista della «tregua natalizia», che impedirà le agitazioni nel settore tra il 18 dicembre e il 7 gennaio prossimi, numerosi sindacati autonomi hanno infatti deciso di incrociare le braccia. Il «giorno nero» sarà il 15 dicembre, quando è previsto contemporaneamente il blocco dei ferrovieri aderenti al Comu e all'Ucs, degli autoferrotranvieri di Roma aderenti alla Cnl e del personale del trasporto aereo del Sultra. Proteste sono attese però anche per il 14 e il 18 di questo mese. Il calendario delle agitazioni si aprirà lunedì 14 dicembre con l'astensione dal lavoro per 24 ore, a partire dalle 21, proclamata dalla Fisast-Cisas. I lavoratori degli scali di Linate e Malpensa aderenti al Sultra si fermeranno invece dalle 10.00 alle 18.00. Martedì 15, per 23 ore a partire dalle 18, incrociano le braccia i macchinisti del Comu. Anche i capistazione dell'Ucs sciopereranno a partire dalle 18.00, ma la loro protesta si protrarrà per 48 ore, fino alle 18 di giovedì 17. Sempre martedì 15 si asterranno dal lavoro gli autoferrotranvieri di Roma e del Lazio aderenti alla Cnl. Lo sciopero della settimana scorsa, in contemporanea con il cattivo tempo, mise letteralmente in ginocchio il sistema dei trasporti della città. Dalle 11.00 alle 15, infine, problemi per gli aeroporti: scenderanno in sciopero infatti anche il personale del trasporto aereo aderente al Sultra-Cub e gli assistenti di volo dell'Anpav. Venerdì 18 si asterrà dal lavoro il personale delle autostrade aderente alla Fisast Cisas.
 Sull'argomento è intervenuto anche il ministro dei trasporti Treu: «Le nuove regole per regolamentare gli scioperi nei pubblici esercizi potrebbero arrivare prima di Natale. C'è la volontà della parti a chiudere prima della pausa natalizia almeno sulle questioni più importanti».

Parte da Napoli il mini jet Atr da 70 posti
Presto l'annuncio. Alenia primo partner, trattative con Embraer, Casa e Dornier

GILDO CAMPESATO
ROMA Il dado è tratto: anche Atr, come i suoi concorrenti nei velivoli regionali, costruirà il suo jet. Si tratta di un velivolo bimotore da 70 posti con possibilità di essere allungato sino a 90/95 posti (così da non competere col 100 posti Airbus) e ridotto a 58/60 poltrone. La decisione, che comporta un investimento di circa 1,2 miliardi di dollari (2.000 miliardi di lire) è stata presa nelle scorse settimane dai vertici della società basata a Tolosa e partecipata pariteticamente dall'italiana Alenia e dalla francese Aérospatiale. Prime consegne previste per il 2003.
 Manca ancora la comunicazione ufficiale. Prima si aspettano gli esiti delle trattative avviate con i possibili partner: la brasiliana Embraer, la spagnola Casa e la americana Fairchild-Dornier.

Oltre che costoso, l'ingresso in un nuovo mercato aeronautico è sempre una scommessa dalle prospettive incerte. Atr ha pertanto deciso di non fare da sola come è avvenuto in passato con gli aerei ad elica (le serie Atr42 e Atr72), bensì di cercare alleati con cui condividere oneri e rischi dell'investimento. Proprio per le divergenze sul lancio di un nuovo jet è stata sciolta ad inizio estate l'Air, l'alleanza tra Atr e British Aerospace. Quest'ultima, infatti, è decisamente ostile al nuovo progetto.
 Ma Atr non può fare a meno degli aerei a turbina: sono una specie di passaporto per il prossimo secolo visto che da soli i turboprop garantiscono un futuro al massimo per 10 anni. «Intendiamo rimanere leader nel mercato degli aerei regionali», spiega invece Antoine Bouvier, amministratore delegato di Atr negando ogni volontà di ridimensionamento. Come si è det-

IN VENDITA DAL 2003
 L'aereo sarà prodotto in tre versioni Buone notizie per gli impianti di Napoli
 cui bisogno di sviluppare un jet più capiente di quelli oggi prodotti coincidono con le esigenze degli europei. Il secondo tavolo è quello avviato con la Casa (a sua volta partner minoritario in Airbus). Agli spagnoli potrebbe essere affidata la costruzione dell'ala, una delle tecnologie più delicate. Vi è infine la discussione con Fairchild-Dornier, quella in un certo senso più difficile visto che gli

americani hanno un progetto di aereo da 70 posti (il Dornier 728) molto simile a quello studiato da Atr con file di cinque posti e due motori (sotto l'ala il Dornier, in coda l'Atr). Uno dei due gruppi, cioè, dovrebbe rinunciare al proprio progetto in favore dell'altro: entrambi velivoli, comunque, sono già in fase avanzata di studio.
 La sensazione è che si arriverà presto ad un annuncio, forse già entro fine mese, al massimo all'inizio del prossimo anno. Proprio oggi inizia una nuova fase di trattativa tra Atr e Fairchild. Varii partner aerei di primaria importanza (tra esse Lufthansa e Swissair) si sarebbero già impegnate all'acquisto del nuovo velivolo. Quanto ai motori, sono in gara il gruppo franco-canadese Snecma-Pratt and Withney e l'americana General Electric. Alenia intende giocare un ruolo di primo piano nel progetto. Se ai soci di Atr

verrà riservato un nocciolo duro del 50% nella nuova società, gli italiani dovrebbero essere il primo azionista con una quota tra il 30% e il 35%. Ciò significa che potrebbero essere portate in Italia anche le lavorazioni più sofisticate, magari facendo acquisire agli impianti Alenia del napoletano tecnologie particolarmente prestigiose come la certificazione e le prove di volo. In ogni caso, la decisione di produrre il nuovo jet (già l'anno prossimo verranno lanciate le versioni normali ed allungata, mentre quella accorciata andrà di seguito) consente di aggiungere sinergie alla produzione tradizionale di Atr che potrebbe venir così rilanciata. «Per una compagnia aerea - ha osservato Alain Brodin, vice presidente commerciale di Atr - poter disporre sia del turboprop che del jet significa potere affrontare con carte migliori gli andamenti periodici del mercato».

Riequilibrio tariffe tlc
Sarà una manovra soft

Martedì prossimo, a Napoli, l'authority per le Comunicazioni ri-prenderà l'esame del provvedimento di riequilibrio tariffario, con la ferma intenzione di «dicienziare» la prima tranche della manovra che proseguirà, poi, a febbraio e a luglio del '99. Secondo alcune indiscrezioni, potrebbe esserci in vista a breve termine un aumento delle tariffe Telecom per le chiamate urbane un aumento del 4-5%. L'Authority non commenta. Tornando al riequilibrio generale delle tariffe, secondo fonti autorevoli dell'authority, non dovrebbero esserci rischi di slittamento o addirittura di soppressione della prima fase della manovra, come sembravano indicare alcune indiscrezioni circolate nei giorni scorsi. Sarebbe possibile, però, deliberare su alcune prime misure, prevedendone l'entrata in vigore nell'arco di due o tre mesi. Si tratterebbe, comunque, di misure molto

«soft», secondo le fonti, perché non è ancora a disposizione dell'autorità l'analisi della contabilità di Telecom Italia, allo studio della Kpmg. Dunque, non è considerata opportuna una manovra radicale che potrebbe poi essere messa in discussione, una volta chiaro il quadro dei conti Telecom.
 Del resto è anche necessario rispettare le indicazioni di Bruxelles, che chiede all'Italia un primo intervento sulle tariffe e un segnale della volontà di riequilibrarle. Il relatore per i provvedimenti, Paola Manacorda, ha presentato alcune diverse proposte sulle quali si sta lavorando, articolando la manovra intorno a quattro elementi: canone, tariffe urbane, tariffe interurbane e internazionali. La bolletta telefonica finale dovrà risultare complessivamente in calo e il lavoro di riequilibrio consiste nel calibrare i diversi elementi, tenendo anche conto della generale esigenza del paese di mantenere bassa l'inflazione e le richieste degli utenti.

