



€ c o n o m i a

LAVORO | MERCATI | RISPARMIO

LA BORSA

MIB	1023 -0,486
MIBTEL	24017 -2,051
MIB30	35010 -2,785

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,103	1,103
LIRA STERLINA	0,688	0,688
FRANCO SVIZZERO	1,590	-0,003
YEN GIAPPONESE	132,870	-0,990
CORONA DANESE	7,434	0,000
CORONA SVEDESE	8,974	+0,062
DRACMA GRECA	322,650	+0,300
CORONA NORVEGESE	8,696	+0,042
CORONA CECA	37,994	+0,002
TALLERO SLOVENO	190,293	-0,024
FORINO UNGERESE	252,560	+0,330
SLOTY POLACCO	4,305	+0,023
CORONA ESTONE	15,646	0,000
LIRA CIPRIOTA	0,580	0,000
DOLLARO CANADESE	1,654	-0,003
DOLL. NEOZELANDESE	2,090	-0,013
DOLLARO AUSTRALIANO	1,756	+0,010
RAND SUDAFRICANO	6,814	-0,014

I cambi sono espressi in euro. 1 euro= Lire 1.936,27

Aeroporti di Roma, via libera ai privati

Il 3% delle azioni offerte a Comune, Provincia e Regione Lazio

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA Aeroporti di Roma pronti al decollo. Il Consiglio dei ministri ha varato ieri il decreto che dà il via libera per la privatizzazione del 54,2% della società aeroportuale, vale a dire la quota ancora in mano all'Iri (il 45% è collocato in Borsa dal luglio '97). Un «pacchetto» che vale oltre 1.700 miliardi, ma che potrebbe «fruttare» alle casse dello Stato anche di più, visto che chi compra «in blocco» acquisisce anche la maggioranza del capitale AdR, per cui dovrà versare un premio. Il documento di Palazzo Chigi stabilisce che la vendita sia effettuata attraverso trattativa diretta. L'acquirente dovrà garantire la valorizzazione di Fiumicino come hub europeo (cioè scalo internazionale e intercontinentale) e l'impegno a non mutare l'assetto azionario per almeno 5 anni. Il 3% della quota messa sul mercato è offerto a Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma, che potranno acquistare al prezzo della media delle quotazioni di Borsa degli ultimi tre mesi. A seguito dell'acquisto, gli Enti possono designare un componente del Cda. Il sindaco di Roma Francesco Rutelli e il presidente della Regione Lazio, Piero Badaloni, si sono già dichiarati interessati all'acquisto. Ora spetta all'Iri scegliere un advisor che segua l'operazione, che potrebbe concludersi nel giro di poche settimane. Il varo del decreto ha infiammato il titolo AdR, che ieri in Piazza Affari è stato sospeso per due volte per eccesso di rialzo, e poi riammesso a bande allargate, chiudendo a 7,512 euro (+9,2%).

Ecco, in dettaglio, il percorso disegnato dal Governo. L'Esecutivo ha tenuto conto delle indicazioni date dal Parlamento, che considerava i «paletti» imposti dalla proposta iniziale troppo rigidi. Sono esclusi dalla corsa all'acquisto solo



Elio Vergati/Ansa

quei soggetti in «sostanziale conflitto di interessi». Così si riapre la strada alle numerose cordate che già da tempo si preparano alla gara. I piani presentati saranno valutati in due tempi, con la collaborazione dell'advisor. Prima si analizzerà la strategia del piano e «la sua idoneità ad assicurare la crescita del traffico». Poi si valuteranno le offerte sulla base dei contenuti economici.

Restano aperti parecchi punti interrogativi. Chi valuterà il conflitto di interessi? L'Iri da solo o anche il Governo? Non si sa. Il testo definisce esplicitamente in conflitto soltanto i vettori aerei. Quindi Alitalia o altre compagnie di bandiera non potranno presentarsi. E gli altri scali aeroportuali? Come ad esempio la Baa, che gestisce Capodichino. E in conflitto o no? «Non è così auto-

PRIMO PIANO

Tramonta così la fusione con la società milanese

Non nasconde la sua delusione il presidente della Sea Giuseppe Bonomi. «Con questo decreto - dichiara - sembra si sia voluto perseguire un obiettivo diverso da quello di creare un sistema integrato. Mi sembra che si sia seguita una, seppure rispettabilissima, logica di mera cassa». Comprende la delusione in quel di Milano. In sostanza, il documento del Governo «affonda» il progetto Poseidon (caldeggiato dal Comune di Milano), che mirava a una fusione Sea-AdR, al fine di arrivare alla gestione unica dei due scali nazionali. Soltanto dopo si sarebbe passati alla privatizzazione. A inizio febbraio il sindaco di Milano Gabriele Albertini aveva chiesto una moratoria di un mese, perché il progetto fosse esaminato. Ma non solo non c'è stata moratoria. Il Governo «sbarra» anche la strada ad eventuali «appetit» di Sea su AdR, ponendo il limite del 2% alle imprese pubbliche che vogliono partecipare alla gara.

Se Poseidon è tramontato, risorgono invece gli altri piani che nell'ultimo anno si sono profilati all'orizzonte del Leonardo da Vinci. Negli ambienti economici le voci si sono rincorse a ripetizione: indiscrezioni, dichiarazioni più o meno velate di interesse. Ora bisognerà vedere i fatti. In queste settimane si vedrà chi è disposto a passare dalle parole ai soldi necessari per aggiudicarsi il 51% di AdR (visto che gli Enti locali già si dichiarano interessati ad acquisire il 3%).

I primi a scendere in pista un anno fa sono stati il gruppo Pirelli e Benetton, uniti nel progetto Hermes. Anche qui tornano i due «poli» italiani: Roma e Milano. Hermes, infatti, punta all'acquisizione di ambedue gli scali attraverso la privatizzazione dei due gestori. Veicolo dell'operazione è «Schemaventurique», la joint-venture paritetica tra i due gruppi.

Qualche mese più tardi, ecco farsi avanti un altro pretendente: lo stilista Nicola Trussardi. A settembre annunciò di voler entrare nel nucleo stabile AdR, ma esclude esplicitamente di volersi «accodare» alla cordata Benetton-Tronchetti Provera. È improbabile che lo stilista voglia fare il battifore libero, ma di eventuali partner non si ha notizia.

L'«affare» AdR si gonfia a novembre, quando è la Cir di De Benedetti a rilanciare, assieme alla British Airport Authority (la società che gestisce Capodichino, oltre ad altri 13 scali tra Gran Bretagna, Stati Uniti e Australia). I due annunciano all'unisono di «essere pronti a un investimento significativo». Nulla di più. Nelle ultime ore, poi, è spuntata la candidatura di un altro colosso del traffico aereo: l'olandese Airports Schiphol. L'azienda ha appena varato un piano di sviluppo ambizioso sui mercati internazionali, dopo aver ottenuto risultati eccellenti nella gestione dello scalo di Amsterdam. Secondo indiscrezioni sarebbe in cerca di partner per partecipare all'affare AdR. Si unirà alle cordate già esistenti? Ne costituirà una nuova? E tutto da vedere. Oggi una sola cosa è certa: la «torta» vale almeno 1.700 miliardi di lire, visto che tutto il gruppo è valutato ai tassi attuali 3.200 miliardi. Non solo. A fine '98 il Leonardo da Vinci ha «incassato» un +1,3% in quanto a traffico passeggeri, nonostante le perdite (-9,8%) subite sui voli extra Unione europea dopo l'apertura di Malpensa. Ed avanti a sé ha l'«appuntamento del 2000. Senza contare che più i concorrenti saranno numerosi (cioè, se si arriva alla gara), più il «prezzo» salirà. A questo punto i giochi sono tutti aperti: la palla passa al mercato.

B. DI G.

LA LETTERA

«Servono capitalisti moderni»

LAURA PENNACCHI

Ringrazio il dott. Romiti per l'attenzione rivolta al mio articolo. In merito alle sue osservazioni sul sistema pensionistico, vorrei segnalare soltanto un dato «consuntivo» e uno «previsionale»: gli interventi adottati nel 1992, 1995 e 1997 hanno consentito, da soli, nel 1998 un risparmio di circa 2 punti percentuali di Pil (40mila miliardi); «a regime», nel 2032, il risparmio annuo sarà intorno a 10 punti di Pil (200mila miliardi in lire '98). Vorrei anche ricordare che gli errori commessi in passato non si possono rimediare con interventi drastici ad effetto immediato: soprattutto per il sistema pensionistico, dato che il pregresso conta per oltre il 97% della spesa, occorrono l'in-



novazione, la pazienza e la tenacia del riformatore.

Quanto alle altre voci della spesa corrente, non si può non sottolineare la caduta della spesa per interessi, scesa di 4 punti tra il 1995 e il 1998, con una liberazione di risorse già avvenuta di 80mila miliardi in lire '98 che il sistema imprenditoriale italiano non è sembrato in grado di saper «intercettare». Lo sottolineo con spirito tutt'altro che «anticapitalistico» ed anzi volto a trovare i modi per assicurare un maggiore e migliore sviluppo - il che comporta più «modernità» ma anche più «apertura» e più «equità» - ad un paese che per decenni è rimasto fossilizzato da una soffocante «coalizione dell'rendita».

Ue: alziamo le quote latte italiane

Il ministro De Castro: non basta. E il governo approva il nuovo decreto-legge

NEDO CANETTI

ROMA La partita agricola si è giocata ieri su due campi, a Roma e a Bruxelles. In Italia, il tema è stato affrontato dal Consiglio dei ministri che ha approvato due provvedimenti, il regolamento di organizzazione del ministero delle Politiche agricole («Siamo finalmente in grado - ha detto il ministro Paolo De Castro - di realizzare la famosa riforma di cui tanto si è parlato») e il decreto-legge sulle quote-latte (sarà presentato al Senato), che riprende, con alcune modifiche, il testo del primo articolo del ddl sul riordino del settore lattiero-caseario, presentato dal ministro una quindicina di giorni fa. «Un segnale di volontà, di concretezza e di rapidità», ha commentato De Castro.

In precedenza, il via al decreto era stato dato dalla Conferenza

Stato-regioni. Il decreto sana tutto il controverso periodo 1995-98, consentendo, a richiesta, la rateizzazione delle multe per il prelievo supplementare attraverso un'adeguata garanzia; stabilisce le regole per le dichiarazioni di consegna e la compensazione nazionale anche per il prossimo periodo in attesa dell'approvazione della riforma.

Il provvedimento non ha incontrato il favore dei Cobas, che lo hanno subito definito «decretino», «patacca romana». Si congratulano con le regioni che hanno votato contro (Piemonte, Lombardia e Friuli-Venezia Giulia), alle quali chiedono di non dare seguito alle disposizioni del decreto, e attaccano quelle favorevoli, Emilia-Romagna e Veneto. «Sostanziale consenso», invece, dalla Cia che chiede, però, di «eliminare oneri aggiuntivi ed inutili appesantimenti burocrati nella rateizzazione». «Decreto necessario per la Confagricoltura».

A Bruxelles si giocava la partita dell'Agenda 2000. La presidenza di turno ha proposto di aumentare, 15% e 10% (nel primo caso si mantiene integralmente il sistema di finanziamenti nazionali; nel secondo si riduce di 1/3) aiuti diretti per il calo dei prezzi in funzione della quota latte as-

sono stati raggiunti nei settori della carne e dei cereali. Nuove norme sono state stabilite anche per il vino, il mosto, i semi oleosi e per lo sviluppo rurale. «C'è qualche segnale che va nella direzione da noi voluta - ha commentato De Castro - ma il negoziato resta assolutamente tutto aperto. Non giudichiamo ancora sufficiente il premio per i vitelli di carne bianca, così come non ci accontenta l'aumento previsto per la nostra quota latte: siamo inoltre a favore della fine del regime delle quote al 2006 e vogliamo una vera e propria riforma per i prossimi anni». Sulla data del 2006 si sono evidenziati forti contrasti, in particolare tra Francia e Austria. Il negoziato è continuato nella notte. Il ministro si tiene in costante contatto con Palazzo Chigi e non esclude la convocazione del Tavolo verde (stanno arrivando a Bruxelles i dirigenti delle Confederazioni agricole). Il ministro sta lavorando con Germania e Gran Bretagna per superare i contrasti. Non è escluso che il tema venga affrontato oggi a Petersberg nella riunione di Capi di Stato e di governo.



LE PROTESTE DEI COBAS
 Non piace neanche la nuova norma che ora deve passare in Senato

