

l'Unità

◆ Se la fusione andasse in porto nascerebbe la prima compagnia aerea europea e la terza al mondo. Ma è già polemica

◆ Volano i titoli alla Borsa di Amsterdam Il ministro: trattative interrotte proprio il giorno dopo la firma di accordi tecnici

Mollata l'Alitalia, Klm tratta con British Visco: tutta olandese la colpa del divorzio

GILDO CAMPESATO

ROMA Dal sole d'Italia alla pioggia di Londra: dopo aver mandato in frantumi proprio in vista dell'altare il matrimonio con Alitalia, l'olandese Klm ha rivolto verso nord i suoi sguardi in cerca di partner. Ieri è stato ufficialmente confermato che il vettore di Amsterdam e l'inglese British Airways hanno intavolato trattative per giungere ad una alleanza. Visti i precedenti e non solo con Alitalia (Klm e British avevano tentato inutilmente di accordarsi ancora nel 1992), il comunicato ufficiale è particolarmente cauto: «Poiché le discussioni sono in fase preliminare e non vi è garanzia che portino a una transazione tra le parti, non saranno forniti ulteriori commenti fino a quando non vi sarà qualcosa di concreto».

lanciano sui contenuti dell'intesa e si limitano a dire di stare verificando una «possibile combinazione delle rispettive attività». Sandra Maas, portavoce di Klm, ha spiegato che l'intesa «potrebbe prendere qualsiasi forma». In realtà, la cosa più probabile è la fusione tra le due compagnie, magari con un take-over amichevole di British su Klm. L'ipotesi è del resto quella su cui scommettono i mercati: il titolo Klm è cresciuto di oltre l'8% portando al 14% la crescita in appena un paio di giorni. Klm perderebbe la sua autonomia, ma un prezzo tale da accontentare i suoi azionisti, compreso il principale: lo Stato olandese. Se la fusione andrà in porto, nascerà la terza più grande compagnia aerea al mondo e la prima in Europa con una posizione dominante nei collegamenti tra Londra ed il Nordatlantico e tra Londra ed Amsterdam. I due hub di Heathrow e Schiphol potrebbero infatti essere quasi naturalmente integrati. Ma

la prospettiva, ovviamente, non piace ai concorrenti minori. «È una fusione di troppo che distruggerà ogni concorrenza sul Nord Atlantico, a Heathrow e nelle rotte regionali britanniche», accusa Richard Branson, presidente di Virgin Atlantic. EasyJet, un'altra compagnia britannica, ha già scritto a Romano Prodi per chiedere una immediata indagine Ue. L'annuncio di ieri getta intanto



CONFERME AL VERTICE del management ha operato bene Risanata una situazione che era sull'orlo del fallimento

BRUXELLES Porterà fino a 656 passeggeri, sarà lungo 78 metri, sarà diviso tra due piani e avrà un'autonomia di crociera di 16 mila chilometri, il che significa che potrà volare quasi ovunque senza scali intermedi. È l'A3XX, il gigante europeo che dalla fine del 2005 dovrebbe rompere, sul mercato, il monopolio nella categoria dei pesi massimi dell'aria esercitato per più di trent'anni dall'americana Boeing con il suo 747. Dei piani per realizzare il super-Airbus si parla da molto tempo, ma finora non si era mai riusciti ad andare oltre i propositi e gli studi preliminari. L'altro giorno, invece, all'esposizione internazionale aeronautica di Berlino (Ila), la notizia è stata data in modo quasi ufficiale dal ministro dell'Economia tedesco Werner



La compagnia aerea olandese KLM, ha annunciato una possibile alleanza con la British Airways

Ansa

sono superati, giacché sulla capacità decisionale del consorzio continuano a pesare le notevoli rivalità, solo in parte sopite, tra i francesi, che sostengono le ragioni dello stabilimento di Tolosa, e i tedeschi, che vorrebbero un maggiore sviluppo di quello di Amburgo, l'annuncio di Müller rappresenta comunque una svolta nella vicenda del super-Airbus. Tanto più che il suo sottosegretario Signar Mordorf ha fatto sapere, ieri, che sarebbero già una cinquantina le richieste di informazione da parte di possibili acquirenti. Fra questi ci sarebbero, oltre a diversificati europei, anche la compagnia di Singapore, la Qantas, la Malaysian Airlines, la Cathay Pacific (Hong Kong) e, addirittura, una grossa compagnia statunitense.

A sostenere il grosso delle rindazioni dovrebbero essere, comunque, i governi dei paesi interessati. Londra ha già segnalato di voler adempiere alla sua parte e così hanno fatto Parigi e Madrid. Per quanto riguarda la Germania, la sua partecipazione ai costi generali dovrebbe toccare i 3,5 miliardi di euro (7 mila miliardi di lire).

Le società che partecipano al consorzio, e cioè la tedesca Daimler-Chrysler Aerospace (Dasa), la francese Matra e la nuova gigantesca joint-venture Astrium, cui partecipano aziende francesi e britanniche e con la quale è collegata anche l'italiana Alenia (ma l'Italia non aderisce al consorzio Airbus), si troveranno nei prossimi anni a sostenere investimenti formidabili. Ma se davvero l'A3XX rimpiazzerà il Boeing 747 nei cieli del mondo, potrebbe essere l'affare del secolo.

ANTI-BOEING Airbus, l'aereo a due piani si farà Intesa raggiunta, oggi l'annuncio

DALLA REDAZIONE PAOLO SOLDINI

Müller: i governi dei paesi che partecipano al consorzio Airbus, e cioè Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna, avrebbero raggiunto un'intesa per far partire concretamente il progetto. L'annuncio formale potrebbe venire già oggi, dopo la riunione del consiglio di sorveglianza di Airbus e forse durante la visita che all'Ila farà il cancelliere Gerhard Schröder. Per quanto riguarda la parte tedesca, ha fatto sapere il ministro Müller non esistono più dubbi e c'è da aspettarsi che «un impegno corrispondente e paragonabile per dimensione» a quello di Berlino verrà esercitato anche dalle altre capitali. Si tratta di investimenti enormi: il ministro ha stimato i costi per lo sviluppo del progetto all'ordine dei 12 miliardi di dollari (oltre 24 mila miliardi di lire). Anche se tutti i dubbi non

AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for A MARCIA, A.S. ROMA, ACEA, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for BRIOSCHI, BRIOSCHI W, BUFFETTI, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for FIAT, FIAT PRIV, FIAT RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for ITALMOB RNC, JOLLY HOTELS, JOLLY RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for PARMALAT WPR, PERLIER, PERMASTEELIS, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for SNAI, SNAI R, SNAI RS, etc.

