

Roberto Rossi

La casa discografica inglese punta all'acquisto delle attività del colosso americano. La concentrazione sul mercato del disco

La musica è globale: Emi vuole Time Warner

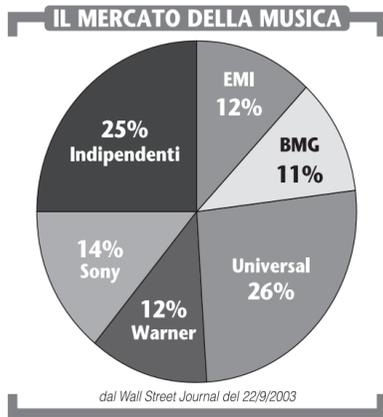
MILANO Un miliardo e cinquecentomila dollari, per dar vita al secondo gigante globale della musica con una fetta di quasi il 24% del mercato. Il gruppo inglese EMI, la terza casa discografica a livello mondiale, è in trattative per rilevare il comparto musicale del gigante americano Time Warner, il quarto operatore a livello mondiale nel settore.

Alla luce di alcune indiscrezioni apparse sui giornali britannici, EMI ha confermato ieri di aver avviato trattative «non esclusive» con Time Warner relative ad una «possibile transazione» per la divisione di musica di Warner Music Group. «I colloqui sono a uno stadio preliminare - hanno fatto sapere dalla EMI - e non c'è ancora nessuna assicurazione che potrà uscire un accordo accettabile da entrambe le parti».

Secondo la stampa britannica, EMI, che annovera tra le sue fila mostri del calibro dei Rolling Stones e nuove stelle jazz come Norah Jones, avrebbe offerto 1,5-1,6 mi-

liardi di dollari, di cui circa 1 miliardo di dollari in contanti e il resto in azioni. Time Warner verrebbe così a controllare una quota del 25% di EMI. Già da parecchi mesi Time Warner era in trattative con la casa discografica tedesca BMG, del gruppo Bertelsmann, per la creazione di una joint-venture, ma la fine dell'accordo di esclusività ha permesso ad EMI di scendere in campo.

Sia EMI, sia BMG ambiscono alla mano di Time Warner per poter ridurre i costi e rafforzare le loro quote di mercato, erose dal crescente fenomeno della pirateria su Internet che ha fatto crollare le vendite. Se le trattative andassero in porto, EMI potrebbe risparmiare circa 250 milioni di dollari sui conti e sarebbe seconda, a livello globale, dopo Universal, la sussidiaria americana della francese Vivendi.



Mick Jagger dei Rolling Stones, nella scuderia Emi

di Universal (la cui fetta di mercato è pari a circa il 26%).

Una parte della stampa britannica ha giudicato l'offerta troppo generosa. Il mercato musicale è infatti in piena crisi. Internet viene usato sempre di più per scaricare musica illegalmente, mentre la International Federation of Phonographic Industry stima che le vendite di CD pirata sono aumentate del 14% nel 2002, superando 1 miliardo di unità per la prima volta. La Federation prevede quindi un declino del 5-8% del fatturato per le case discografiche nel 2004. Nel 2002 le vendite, sempre secondo la Ifpi, sono calate del 7% per valore e dell'8% per quantità.

I vantaggi per EMI sarebbero però molti. Ne citiamo due: come ricordato risparmi potenziali dell'ordine di 182 milioni di sterline annui prima delle imposte e creazione

di valore per un totale di circa 1 miliardo di sterline, una cifra enorme in qualsiasi contesto economico, ma astronomica in un momento così infausto per l'industria discografica.

Inoltre, EMI è indebitata per un importo pari quasi alla metà del suo valore aziendale. Questo fa aumentare notevolmente le ricadute positive dell'accordo per gli azionisti EMI, perché cedere il 25% delle azioni a Time Warner non è solo un gesto di generosità.

La situazione è, però, ancora molto incerta, anche perché non è chiaro come farà il gruppo britannico, con un debito di 860 milioni di sterline, a trovare un altro miliardo di dollari in contanti, per pagare l'acquisizione.

Sullo sfondo resta poi anche l'incognita dell'Antitrust europeo e di quello americano, che potrebbero opporsi a una fusione fra il numero tre e il numero quattro del mercato mondiale, con una quota complessiva del 24%. Già nel 2000, EMI e Time Warner avevano cercato di unirsi, ma l'accordo non era stato approvato dalle autorità competenti.

I Tir si fermano contro il governo

È iniziata la settimana di protesta degli autotrasportatori proclamata dalla Fita-Cna

Giampiero Rossi

MILANO Tra ingorghi, guerre di numeri, denunce e rivendicazioni è scattata alla mezzanotte di ieri la protesta degli autotrasportatori aderenti alla Fita/Cna contro il governo, che si protrarrà per tutta la settimana, fino a venerdì.

Sin dalle prime ore della mattina code, rallentamenti, ingorghi e disagi si sono manifestati in vari punti d'Italia, anche se fino a sera tra i promotori del fermo e le fonti governative si è consumata una guerra sulle cifre relative all'adesione alla protesta: bloccata, in mattinata la tangenziale di Bari e, sempre nel Barese, l'Altamura-Gravina; lunghe code di mezzi fermi in Abruzzo e nelle Marche, con qualche tensione all'uscita del casello autostradale di Civitanova Marche, alta adesione in Emilia Romagna. Secondo le prime stime diffuse dalla Fita, «il fermo ha prodotto una adesione eccezionale valutabile, allo stato attuale, al 90%», un risultato che l'organizzazione degli autotrasportatori non esita a definire «storico» poiché per la prima volta una sola associazione di categoria effettua il fermo nazionale. E che rappresenta il «segnale evidente di una categoria che versa in serie difficoltà». E il segretario nazionale della Fita/Cna, Maurizio Longo, assicura che «la manifestazione di fermo si svolgerà in modo disciplinato per non arrecare disagio agli utenti della strada».

Si sono formati, infatti, circa 100 «punti di sensibilizzazione» composti da autotrasportatori che hanno spiegato le ragioni della protesta: in primo luogo la richiesta al governo di istituire una patente professionale (con bonus da 20 punti) oltre a quella per l'uso privato. Ma oltre a ciò, i trasportatori chiedono all'esecutivo anche il mantenimento degli accordi di settore in alternativa ai contratti



La circonvallazione di Bari bloccata ieri dagli autotrasportatori che hanno aderito al fermo nazionale Luca Turi/Ansa

obbligatori, il recupero delle accise sul gasolio e gli incentivi ai vetture nazionali penalizzati dall'allargamento a Est del mercato. Inoltre la Fita reclama più controlli e sanzioni separate (non solo di tipo pecuniario) a mittenti, caricatori e proprietari di merci per quanto riguarda tre specifiche infrazioni: superamento dei tempi di guida e di riposo, sovraccarico, regolarità del personale.

Ieri, però, i dirigenti nazionali della Fita chiamano in causa il ministro dell'Interno Giuseppe Pisani affinché intervenga sugli «atteggiamenti incomprensibili che verrebbero adottati da alcuni settori della polizia» che avrebbero impedito, nel na-

poletano, «il normale svolgimento di una protesta sindacale». Longo lamenta «un atteggiamento persecutorio da parte di tutte le questure d'Italia» e invita il ministro a «considerare i gravi problemi dell'autotrasporto anziché tentare di reprimere e soffocare una democratica manifestazione di dissenso». Dopodiché a tenere banco, per tutto il giorno, è stato lo scontro di valutazioni sull'andamento dello sciopero. Alle dichiarazioni soddisfatte della Fita hanno risposto Contrasporto e Cuna che hanno parlato di «adesione insignificante» e «cifre gonfiate» e la Società Autostrade secondo cui le manifestazioni di protesta non hanno

causato particolari disagi. «È sufficiente circolare per strade ed autostrade - ha spiegato Elio Cavalli, presidente di Confortigiano Trasporti e del Cuna (il Coordinamento Unitario Autotrasporto al quale aderiscono Confortigiano Trasporti, Casartigiani, Fai, Unital, Fiap e Federcooperative) - per accorgersi che le cifre fornite dalla Fita-Cna sono sovrastimate: la stragrande maggioranza degli autotrasportatori sta lavorando e non c'è il rischio di trovare gli scaffali vuoti». Si è gettato nella rissa anche il sottosegretario alle Infrastrutture, Paolo Ugge (ex sindacalista degli autotrasportatori, che a suo tempo organizzava scioperi identici a

quello di ieri), che oltre a fare appello al senso di responsabilità, ha assicurato che i disagi alla circolazione sono stati limitati e che il governo resta ampiamente disponibile al confronto. Ma il segretario nazionale della Fita/Cna, Maurizio Longo non ha mai smesso di ricordare che «oltre 300.000 Tir» sono rimasti fermi nei piazzali. E il segretario generale della Cna, Gian Carlo Sangalli invita il governo «a convocare la Fita e le altre associazioni degli autotrasportatori per affrontare le tematiche sul tappeto in modo che si possa mettere fine a una situazione che rischia di diventare ancora più impegnativa».

IL PIANETA DEI TIR

- 150.000 le imprese di autotrasporto in Italia
- 7% la quota del Pil rappresentato dalle merci spostate dagli autotrasportatori
- 85% le merci che si muovono in Italia tramite trasporto su strada

FITA

I NUMERI DELLA FITA-CNA

- 36.000 imprese di autotrasporto iscritte
- oltre 100 consorzi e cooperative in tutta Italia
- oltre 15.000 associati

P&G Infograph

TASSI USURARI

La soglia scende al 6,225%

Scende al 6,225% la soglia oltre la quale vengono considerati usurari i mutui accesi tra il primo ottobre e il 31 dicembre prossimi. Il dato è stato comunicato dalla Banca d'Italia e risulta in calo rispetto al 6,795% del trimestre precedente, che a sua volta registrò una diminuzione sul livello anteriore del 7,185%.

PININFARINA

Accordo con Volvo per la «convertibile»

La Pininfarina e la Volvo hanno costituito una joint venture in Svezia con l'obiettivo di sviluppare e produrre la «convertibile» Volvo di prossima generazione. Della nuova società la Pininfarina sarà il socio di maggioranza con il 60%, mentre la Volvo deterrà il 40%.

TRASPORTO AEREO

Volare diventa compagnia «low cost»

Dal 25 ottobre Volare trasformerà i voli di linea tradizionali in attività low cost, per fronteggiare la crisi del settore del trasporto aereo. Forte del successo raccolto da Volare Web, che ha brindato il primo milione di passeggeri, la compagnia ha infatti deciso di mantenere solo le attività in low cost e quelle charter.

SVILUPPO ITALIA

Decisa una proroga per le domande

Sviluppo Italia ha concesso una mini proroga on-line per le persone e le imprese che hanno presentato una domanda per l'accesso alle misure previste dal decreto per l'autoimpiego (prestito d'onore, microimpresa e franchising), con scadenza tra il 22 e il 29 settembre.

La Commissione europea esaminerà nelle prossime settimane l'intervento di salvataggio del gruppo francese. Perplexità di Confindustria: così si penalizza il libero mercato

Nuovo piano per Alstom: Parigi non entrerà direttamente nel capitale

MILANO La Commissione europea sembra favorevolmente orientata verso il nuovo piano di salvataggio del gruppo industriale Alstom messo a punto nel corso dell'ultimo fine settimana dal governo francese. La notizia è stata data dallo stesso commissario, Mario Monti, che aveva bloccato gli aiuti di Stato decisi in un primo tempo per salvare l'azienda.

Alla base del mutato atteggiamento di Bruxelles, la rinuncia del governo di Parigi a diventare azionista diretto di Alstom, mentre la prima ipotesi, bocciata dalla commissione, prevedeva un ingresso dello Stato nel capitale sociale con una quota superiore al 30 per cento.

Monti al riguardo, nel motivare il nuovo atteggiamento della commissione - che sarà prossimamente chiamata ad esaminare il provvedimento - ha sottolineato fra l'altro che «la Francia non diventa azionista di Alstom, nell'immediato», in quanto Parigi ha preferito altre misure che non saranno suscettibili di costituire «fondi propri», come invece sarebbe accaduto con una ricapitalizzazione immediata. L'intervento statale -

ha insistito ancora Monti - avviene dunque sotto forma di «debito», di «liquidità».

La rinuncia della commissione Ue a far ricorso ai propri poteri di ingiunzione ha però irritato Confindustria, che sull'argomento ha diffuso una dura nota. «Le regole

contro gli aiuti di Stato dovrebbero valere per tutti. I salvataggi da situazioni di crisi dovrebbero essere affidati al mercato, le imprese devono potersi confrontare sul mercato ad armi pari. Il fatto che il governo e le banche francesi concedano alla Alstom un

supporto finanziario pari a 3,3 miliardi di euro, pur non costituendo una partecipazione diretta nel capitale, sembra comunque potersi configurare come aiuto di Stato. Per questo è opportuno - conclude Confindustria - che il governo italiano, che ha la presidenza di turno dell'Unione europea, segua attentamente l'iter della proposta, e laddove possibile prenda le necessarie iniziative a salvaguardia della libera concorrenza nel mercato interno».

In serata il piano di salvataggio, dopo quello del consiglio di amministrazione della società, ha avuto il via libera anche da parte delle 32 banche creditrici. E il primo ministro, Jean Pierre Raffarin ha potuto annunciare che «Alstom è salva». In un'intervista a «France 2» il ministro francese delle Finanze, Francis Mer, ha dal canto suo espresso «fiducia nel fatto che il vertice di Alstom riuscirà a invertire la tendenza» grazie al nuovo piano.

Ora la parola passa agli azionisti. L'assemblea generale, che era stata convocata inizialmente per il 24 settembre, si svolgerà il prossimo 18 novembre.

Portovesme, l'esecutivo rifiuta la proposta dei sindacati

CAGLIARI Giornata di protesta per i 400 operai del polo industriale di Portovesme, che ieri hanno manifestato davanti a Palazzo Chigi. Motivo della protesta la vertenza energetica dello stabilimento Portovesme. L'azienda ha deciso di mandare in cassa integrazione dal 1° ottobre 400 operai e tagliare i contratti con le imprese d'appalto che assicurano un migliaio di buste paga a causa dei costi energetici troppo elevati: quattro volte in più rispetto alle tariffe europee. Per cercare di risolvere questo problema, i sindacati chiedono l'applicazione

dell'articolo 35 della legge 273 approvata l'anno scorso dal Parlamento. Il governo invece ha proposto la fornitura di 60mila megawatt di energia interrottibile. Energia - hanno denunciato i sindacalisti - che non può essere usata da un'industria che lavora a ciclo continuo per tutto l'anno. Proposta dunque respinta al mittente dai 400 lavoratori che per tutto il giorno hanno presidiato Piazza Colonna. La protesta dei lavoratori; in gioco ci sono migliaia di posti di lavoro.

d.m.

GIORNI DI STORIA

geografie di oppressione

Cosa sono stati le dittature, i golpe, i regimi militari della seconda metà del Novecento, un lapsus della mente collettiva? Una rimozione o una volontaria omissione? Soprattutto una geografia dell'oppressione e delle violazioni dei diritti umani troppo vicina nel tempo e nello spazio.

in edicola con l'Unità a euro 3,10 in più

l'Unità