

Gli occupati scenderanno di 1680 unità, 300 saranno trasferiti allo Stato 375 miliardi di investimenti

Intesa sugli esuberi dell'Agusta Salvati 300 posti

ROMA. È stato raggiunto un accordo sindacale: esso ha anche una valenza di notevole portata sul piano della politica industriale nel settore aerospaziale. L'intesa, infatti, rappresenta un punto di partenza fondamentale, dopo la decisione dell'Iri-Finmeccanica e dell'Efim (con la Siai Marchetti) di avviare una gestione congiunta nella produzione degli aerei da addestramento, per consentire all'Agusta di concentrarsi in modo completo ed esclusivo nel settore degli elicotteri. Insomma - ha aggiunto Caporalelli - è un primo passo verso la razionalizzazione industriale e il risanamento economico. Il nostro obiettivo è quello di creare dei veri e propri "centri di eccellenza" negli stabilimenti di Cascina Costa (Varese) per le trasmissioni, i riduttori e gli ingranaggi; di Frosinone per i complessi rotanti, gli alberi e i mozzi; di Anagni (Frosinone) per le pale e le strutture in composito; di Bnndisi per le strutture metalliche. Va sottolineato - ha concluso Caporalelli - che non chiederà alcun stabilimento. Soddisfatti anche il ministro del Lavoro Franco Manni, che parla di "ottimo esempio di buone relazioni industriali", e i sindacalisti. «Con questo accordo - ha detto il segretario nazionale della Fiom-Cgil Carlo Festucci - si sono creati i presupposti per rilanciare e razionalizzare il settore aeronautico. Per la prima volta dopo 15 anni il governo sarà costretto ad occuparsi di uno dei comparti industriali più strategici e a più alta tecnologia». Per il segretario nazionale della Fim-Cisl Franco Aloia «è solo l'inizio del processo di risanamento dell'Agusta. Ora saranno fondamentali la gestione dell'accordo, e il ruolo che svolgerà il governo in diversi campi: concessione dei prelievi, commesse pubbliche, finanziamenti e politica industriale per il settore». Il coordinatore nazionale della Uilim-Uil Giovanni Contino apprezza l'intesa «per le garanzie che offre ai lavoratori e al risanamento dell'azienda, ma anche perché si inserisce nella scelta del polo-aerospaziale nazionale».

L'annuncio in un'intervista a un giornalista straniero È trascorso solo un mese dall'accordo sindacale

Il figlio di De Benedetti: all'Olivetti 3-4mila di troppo

Quanti posti di lavoro dovrà tagliare quest'anno la Olivetti? A un mese dalla firma dell'accordo sindacale che parla di 1.500 «esuberi» Marco De Benedetti, figlio del presidente della società, parla in un'intervista di «una riduzione degli effettivi dell'ordine di 3/4.000 persone». Confermati anche i contatti con la Canon, per creare una società comune nel settore delle stampanti.

DARIO VENEGONI

MILANO. Marco De Benedetti, figlio del presidente della Olivetti, responsabile marketing del gruppo di Ivrea, esce allo scoperto con una intervista rilasciata ad Hannover a un giornalista straniero. Il suo intervento, a metà tra quello dell'azionista e quello del dirigente d'azienda, contiene due annunci: il primo, di gran lunga più importante, nel momento in cui sono in svolgimento i negoziati per dare ap-

De Benedetti si occupa di marketing e non di relazioni industriali, ma dovrebbe sapere che mille posti di lavoro in più o in meno, di questi tempi non sono poi entità così trascurabili.

Il secondo annuncio contenuto nell'intervista chiarisce un piccolo giallo nato attorno a recenti dichiarazioni dello stesso Carlo De Benedetti, il quale ha parlato dell'imminenza di un accordo tecnologico con un importante produttore estero.

Si tratta, stando alle dichiarazioni del figlio, dell'estensione alle stampanti dell'intesa con la giapponese Canon, oggi riservata alle copiatrici. Un passo che era stato auspicato pubblicamente qualche mese fa dallo stesso presidente della Canon, di passaggio in Italia.

Con il gigante giapponese la Olivetti ha realizzato una so-

cietà controllata pariteticamente, che produce nel Canavese fotocopiatici che in Italia vengono vendute con il marchio Olivetti. La joint venture ha avuto successo, e ora si pensa di ripeterne il percorso con le stampanti. In questo modo l'azienda di Ivrea mette a frutto la propria organizzazione e la propria rete commerciale, sfruttando una tecnologia sviluppata da altri. I costi della ricerca nelle alte tecnologie sono proibitivi, e la Olivetti non potrebbe sostenerli, dovendo così rinunciare ad essere presente contemporaneamente in tutti i settori più importanti delle macchine per ufficio.

Indossando infine la giacchetta dell'azionista, Marco De Benedetti ricorda che la Olivetti cerca partners tecnologici che la aiutino ad affrontare sempre meglio la concorrenza internazionale, confermando esplicitamente i contatti con la Digital nella tecnologia Risc (quella dei computers di questo decennio, secondo l'opinione generale) e con la Cap Gemini nel software. «Del resto», dice Marco De Benedetti, «molti costruttori di interesse a noi, che sappiamo comunque, con chiarezza, che non siamo in vendita».

La guerra su Bonifiche-Bna Martedì faccia a faccia tra Auletta Armenise e il finanziere Gennari

ROMA. Potrebbe essere martedì il giorno della verità per il «giallo» di Bonifiche Siete all'assemblea ordinaria e straordinaria della finanziaria, convocata per dopodomani si fronteggeranno i due protagonisti della vicenda, Giovanni Auletta Armenise e Giuseppe Gennari. Se Auletta è azionista di maggioranza della società, detenendo direttamente o indirettamente, il 52% del capitale, Gennari, presidente della finanziaria Centro Nord è presente nell'azionariato di Bonifiche con il 18% del capitale ordinario. Un incontro che si preannuncia carico di attesa. Auletta e Gennari si troveranno di fronte, per la prima volta, in pubblico, dopo la vicenda che, a fine febbraio, li ha contrapposti: Gennari aveva infatti annunciato l'acquisto del controllo di Bonifiche, smentito successivamente dallo stesso Auletta. Ed in base ai documenti consegnati alla Consob, è risultato che, al momento, Auletta è ancora proprietario di Bonifiche, mentre Gennari è solo azionista di minoranza. Né d'altra parte, è possibile escludere «novità» dell'ultima ora. La presenza di Gennari non è peraltro scontata: potrebbe infatti affidare mandato a rappresentarlo ad un proprio legale o non depositare le pro-

Il Consiglio dei ministri ha rinviato ancora mentre il governo chiede addirittura all'Ina di decidere su se stessa.

Se Pirandello mette in scena le privatizzazioni

ANGELO DE MATTIA

Nulla di fatto venerdì scorso per la riunione del Cipe che avrebbe dovuto impartire le prime direttive per la privatizzazione di alcuni enti pubblici economici, in particolare Eni, Enel e Ina. Se ne parlerà venerdì prossimo quando è prevista una nuova riunione del Comitato. Ma la sensazione è ormai netta: la stima delle privatizzazioni, fonte di fortissimi contrasti nella stessa maggioranza, slitterà a dopo le elezioni, nonostante le maldestre rassicurazioni dell'on. Cristoforo. Cossichè, nel momento in cui sarà affrontato il varo di quella che tutti ormai definiscono la finanziaria «bis» sarà gioco forza constatare che per le privatizzazioni non solo i proventi previsti - i famosi 15mila miliardi - sono assolu-

amente aleatori ma anche gli strumenti normativi si riveleranno assolutamente inadeguati.

In effetti, una politica di privatizzazione esigerebbe alcune fondamentali condizioni: a) una concezione non certo ispirata a furori ideologici a favore del privato, ma ponderate scelte pragmatiche; b) un armamentario giuridico adeguato; c) un vero mercato finanziario dove operino fondi di chiusi, fondi pensione, public company; d) la destinazione del ricavato delle privatizzazioni non ad una pretesa riduzione del debito pubblico ma all'irrobustimento del ruolo dell'intervento pubblico negli altri comparti ritenuti essenziali; e) una salda politica economica. Condizioni, tutte, inesistenti in Italia, cossichè il rischio è che

appare difficile privatizzare enti, quali Eni o Enel, che accanto a compiti di impresa hanno una missione legata a finalità di interesse pubblico.

Ma veniamo, più in particolare, all'Ina. Nelle scorse settimane il governo (che, non dimentichiamolo, ha varato la legge) ha addirittura chiesto alla stessa Ina di decidere se poteva o non privatizzarsi: Pirandello impallirebbe. Il consiglio di amministrazione dell'Ina si è diviso: la maggioranza ha risposto di no: come si può privatizzare un ente che non ha fondo di dotazione?

Ora, se per privatizzazione si intende fare affluire fondi allo Stato (parte, cioè, dei 15mila miliardi) dismettere l'Ina è una prova giuridica diabolica. Lo Stato, né espressamente né indirettamente, è proprietario dell'Istituto. Come gli potrebbe giungere i «proventi deri-

vanti dalla cessione delle partecipazioni» (art. 1, comma 13)? Si obietta: si potrebbe fare una nuova legge, anzi un nuovo decreto. Contro obiezioni: ma non sarebbe un provvedimento costituzionalmente illegittimo che si tradurrebbe in una espropriazione (da parte dello Stato ora non proprietario) senza indennizzo? Per l'Ina, dunque, è difficilmente applicabile la normativa sulle privatizzazioni intesa come concorso a risanare il debito. Ciò significa che non si può fare nulla? Certamente no. Ci può essere spazio per una trasformazione nella quale l'Ina scorpori l'attività imprenditoriale in una Spa (anche se la legge vorrebbe una «diretta» trasformazione in Spa, tuttavia impossibile se presa alla lettera per mancanza di soci che costituiscano la società). Si potrebbe prevedere altresì l'al-

locazione a parte delle funzioni pubbliche che l'Ina esercita (conto consorzio, fondo vittime della strada, fondo antiracket, etc.).

Il nuovo modello giuridico-funzionale dell'Istituto, ai confini tra l'attuazione di una legge sgangherata e l'esigenza di una nuova legge, sarebbe un passo avanti per una migliore efficienza e competitività interna e internazionale. Ma non basterebbe. Andrebbe colta l'occasione per fare dell'Ina un test. Occorrerebbe collocare l'Istituto - che è la sola presenza pubblica nel mercato assicurativo e che beneficia di un'ampia professionalità - in un avanzato quadro di democrazia economica: mantenendo al pubblico la proprietà almeno del 51% si potrebbe avviare la costituzione di una grande public company, desti-

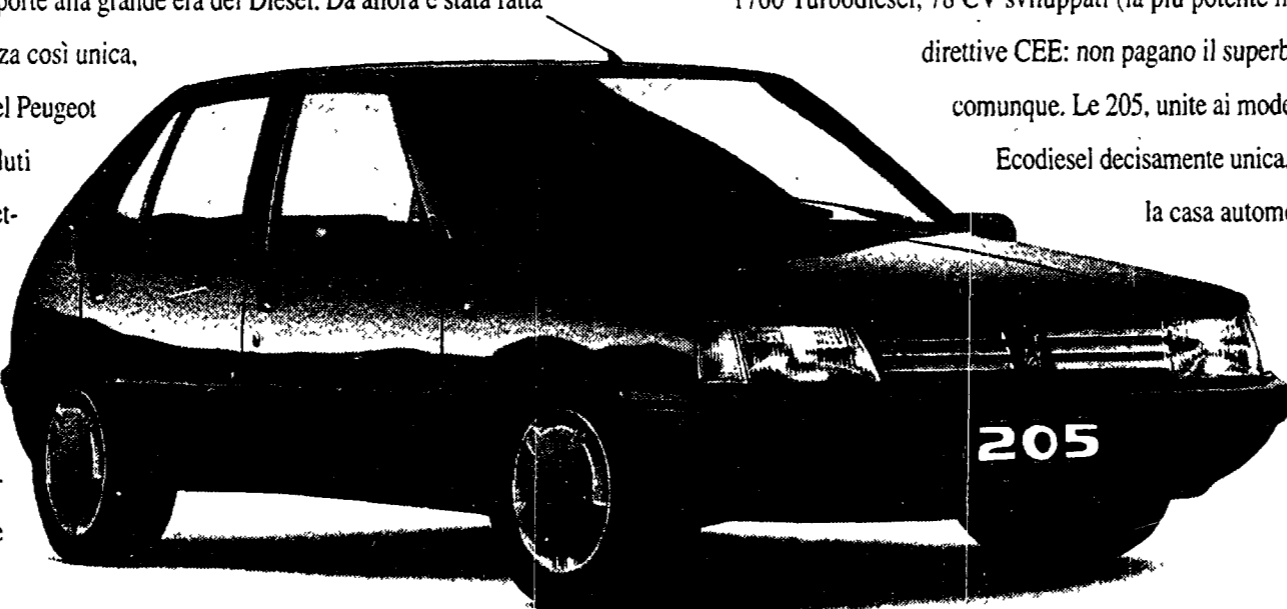
nata a sinergie con la finanza e con il credito, con un rapporto particolare con l'utenza e con i lavoratori. Andrebbe affrontata poi la distribuzione territoriale dell'Istituto. Sta' apprezzabilmente riflettendo su questi temi il presidente Palleo, mentre per altri le gravissime carenze della legge sono diventate una vera manna, un appiglio per non cambiare assolutamente nulla. L'aspettativa dei più potrebbe essere la perpetuazione delle logiche lottizzatorie.

Il governo, diviso e più che mai confuso, latta; sotto la spada di Damocle elettorale pensa che è opportuno mettere da parte il preteso rigore. Venerdì, giorno della nuova convocazione del Consiglio dei ministri, ne avremo una nuova conferma: a chi altro verrà chiesto di decidere sull'Ina?

DA PEUGEOT CI SI ASPETTA UNA 205 ECODIESEL BRILLANTE ED ECONOMICA.

Nel 1922, Peugeot è la prima casa automobilistica a montare un motore a gasolio su una autovettura. In pratica, la prima ad aprire le porte alla grande era del Diesel. Da allora è stata fatta molta strada. E proprio grazie a un'esperienza così unica, maturata e arricchita nel tempo, i motori Diesel Peugeot sono attualmente i più prodotti e i più venduti nel mondo. Dopo tutto questo, era facile aspettarsi qualcosa di speciale, come una 205 Ecodiesel particolarmente brillante e affidabile. Fatta per offrire alte prestazioni e bassi consumi.

La voglia d'avventura, lo scatto, la personalità, unite ai bassi costi di manutenzione



e a un rispetto assoluto per l'ambiente. Ma non è tutto. Le 205 Ecodiesel 3 e 5 porte e la 205 1700 Turbodiesel, 78 CV sviluppati (la più potente nella sua categoria), rispondono alle nuove direttive CEE: non pagano il superbollo e possono circolare in città, sempre e comunque. Le 205, unite ai modelli 309, 405 e 605, formano una gamma di Ecodiesel decisamente unica, che ci si poteva aspettare solo da Peugeot, la casa automobilistica che ha aperto la strada al Diesel.

	Modelli 205 Ecodiesel	Cilindrata cm ³	Prezzo*
3 porte	Look D.	1905	14.160.000
	Color Line D.	1905	14.635.000
	Diesel Turbo	1769	18.870.000
5 porte	Look D.	1905	14.810.000
	Color Line D.	1905	15.485.000
	Diesel Turbo	1769	19.620.000

INFATTI NON PAGA NEANCHE IL SUPERBOLLO.

Diesel Peugeot. Un primato che si sente nell'aria.

