

Autoferrotranvieri in sciopero Domani traffico a rischio

ROMA Guai in vista per chi si sposta coi mezzi pubblici nelle principali città italiane. Domani sarà infatti per molti utenti di autobus e metro una giornata «nera». I sindacati confederali dei trasporti Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt Uil hanno confermato lo sciopero nazionale degli autoferrotranvieri in programma per domani, in molte città il traffico rischia di andare in tilt.

La sospensione del lavoro durerà quattro ore e sarà articolata con modalità diverse da città a città: a Roma bus, metro e autobus di linea sfermeranno dalle 9 alle 13; a Milano dalle 8.45 alle

12.45; a Torino dalle 15 alle 19; a Bologna dalle 10.30 alle 14.30; a Napoli dalle 9.20 alle 13.20; a Bari dalle 8.30 alle 12.30; a Palermo dalle 10.30 alle 14.30. Al centro della protesta, come hanno spiegato gli stessi sindacati promotori dell'agitazione, c'è «il rifiuto da parte delle associazioni datoriali, Federtrasporti, Fenit e Anac, di avviare - si legge in una nota - il confronto per il rinnovo del contratto di lavoro della categoria sulla base della piattaforma presentata dai sindacati».

«Le controparti - ha spiegato Alfonso Torsello, vicesegretario

della Filt-Cgil - pongono come pregiudiziale la verifica dell'impegno del governo sulla riduzione delle aliquote contributive e previdenziali, collegando ancora una volta il rinnovo del contratto ad impegni di soggetti terzi che non sono parti contrattuali».

La vertenza è dunque aperta e

| GLI SCIOPERI DEL 22 OTTOBRE | | |
|-----------------------------|-----------|----------|
| Città | Dalle ore | Alle ore |
| TORINO | 15.00 | 19.00 |
| MILANO | 8.45 | 12.45 |
| VENEZIA | 9.30 | 12.30 |
| TRIESTE | 9.00 | 13.00 |
| GENOVA | 9.35 | 13.35 |
| BOLOGNA | 10.30 | 14.30 |
| FIRENZE | 15.30 | 19.30 |
| ROMA | 9.00 | 13.00 |
| NAPOLI | 9.20 | 13.20 |
| BARÌ | 8.30 | 12.30 |
| PALERMO | 10.30 | 14.30 |
| CATANIA | 12.00 | 16.00 |
| CAGLIARI | 9.30 | 13.30 |

la soluzione non sembra affatto vicina. Per questo le organizzazioni sindacali di categoria hanno confermato lo sciopero.

IL CASO

Fp Cgil: «Grottesca la posizione della Corte dei Conti sul telelavoro»

«Grottesco», «commedia dell'assurdo». Così il segretario nazionale della Funzione pubblica Cgil, Paola Agnello Modica, definisce il verdetto negativo della Corte dei Conti sul telelavoro nelle pubbliche amministrazioni, ancora in fase di introduzione sperimentale. In una nota, Modica trova «grottesco che la Corte confonda gli investimenti necessari per la modernizzazione della Pa con il costo del lavoro, ledendo inoltre l'autonomia contrattuale delle parti». Ora deve essere «il datore di lavoro pubblico, il governo, a mettere in essere gli atti conseguenti e ad esigere - si legge - che gli altri organi dello Stato si rendano consapevoli della necessità di superare l'approccio tutto burocratico nella gestione della cosa pubblica». «Le valutazioni della Corte dei Conti sul telelavoro non influiscono sul progetto avviato dalla Regione Lombardia, in quanto abbiamo esattamente pesato e adeguatamente coperto i relativi costi». Lo ha dichiarato l'assessore al personale, Donato Giordano, in vista del convegno «Telelavoro nella pubblica amministrazione: il modello della Regione Lombardia» di oggi. Nel corso del convegno, esperti del settore e dirigenti regionali presenteranno il modello adottato, i benefici ottenuti e programmi di estensione di questo importante esperimento.

SEGUE DALLA PRIMA

DROGA: SEGREGARE?

tossicodipendenti ha costituito una delle prime risposte evocate dalla diffusione dell'eroina. In un film di successo degli anni 50, «L'uomo dal braccio d'oro», il protagonista, Frank Sinatra, era un tossicomane che usciva da Lexington, una struttura costruita proprio con questo scopo negli Stati Uniti. L'esperimento è stato fatto, dunque, con largo dispiego di entusiasmo, di uomini e di mezzi. Portando coloro che lo avevano pensato e fatto alla decisione di chiudere dopo circa trent'anni, arendendosi, nei fatti alla sua costosa inutilità. Quello che nessun operatore mette in dubbio da allora, infatti, è la sostanziale impossibilità di curare persone che non condividono l'idea di essere curate.

Non mi illudo, dicendo queste cose, di convincere Fini o chi da Fini si fa convincere e illudere ad una riflessione più documentata sulle tossicodipendenze e sui problemi incontrati da chi tenta di contrastarne il decorso e la diffusione. È parte integrante ormai della cultura politica italiana l'idea per cui un leader politico che guarda a destra deve proporre soluzioni semplici per i problemi complessi del tipo droga, immigrazione o criminalità. Anti-proibizionismo alla Taradash o alla Pannella e terapia coatta alla Fini sono in effetti posizioni simili proprio da questo punto di vista: eliminando il problema reale legato alla sofferenza, alla solitudine, alla condizione umana e sociale di chi diventa tossicodipendente, proibizionisti estremi e anti-proibizionisti velleitari attribuiscono ad altro (la sinistra e/o lo Stato) eccessivamente tollerante o eccessivamente permissivo l'origine dei mali legati all'uso delle droghe. Una strada che non può essere condivisa da chi, come me, in questo campo ha lavorato faticosamente per anni ma che qualcosa può forse in termini di voti o di immagine a chi la imbocca.

Siamo, da questo punto di vista, di fronte ad un problema cruciale di questa stagione politica. Spazzettata dalle necessità del mass-media, la comunicazione politica diventa ogni giorno più frammentata e passionale. Il bisogno di dire cose giuste maturate al termine di una attenta riflessione cede il passo a quello di dire cose che colpiscono lo stomaco di colui che ascolta. Interessato ad essere notato e segnalato per la sua esistenza e per la sua capacità di fare immagine più che per la chiarezza e la utilità delle sue idee, l'aspirante leader politico cerca soprattutto degli slogan forti, destinati a produrre polemiche o entusiasmi. Rispondergli argomentando non è solo difficile, è spesso inutile: quello che manca, infatti, è il tempo di argomentare. Triste doverci rendere conto del fatto che tutto questo accade ancora una volta in tema di droga, argomento in cui ben altri dovrebbero essere i discorsi, ben altre le competenze impegnate nella discussione. Quello di cui dobbiamo prendere atto tuttavia è che questo è ancora un argomento su cui gli aspiranti leader carismatici si misurano con entusiasmo particolare: senza minimamente preoccuparsi cioè, come oggi accade a Fini, della caduta di stile che questo tipo di esercizio comporta.

P.S. L'ultima notizia arriva da Torino: nel carcere delle Molinette - noto per la sua severità - in una settimana ci sono stati tre morti per overdose... LUIGI CANCRINI

Benetton «ipoteca» il 30% di Autostrade Privatizzazione, resta solo l'offerta del gruppo veneto

ALESSANDRO GALIANI

ROMA La cordata capeggiata dal gruppo Benetton mette un piede dentro Autostrade. Ieri il cda dell'Iri ha preso atto che per l'acquisto del 30% di Autostrade c'è una sola offerta vincente. È quella presentata da Edizioni Holding (la cassaforte del gruppo Benetton, guidata da Gilberto, il fratello di Luciano), dalle società autostradali catalana (Acesa) e portoghese (Brisa), dalla fondazione Crt (Cassa di Risparmio di Torino), da Ina e da Unicredit. Domani il cda Iri si riunisce di nuovo per completare l'esame dell'offerta e formalizzare le modalità di acquisto, a cui metterà il sigillo finale l'assemblea Iri, cioè il Tesoro.

ro.

È il primo passo verso la privatizzazione di Autostrade, la concessionaria che gestisce la rete autostradale italiana, attualmente per il 86% in mano all'Iri e per il restante 14% di proprietà di una serie di investitori istituzionali. Questa prima fase della privatizzazione, legata all'offerta Benetton, porterà nelle casse dell'Iri circa 5 mila miliardi, comprensivi del premio di maggioranza. Il restante 56% di Autostrade, in mano all'Iri, verrà offerto ai risparmiatori, con il lancio di un'Opv prevista per fine novembre e che sarà conclusa per metà dicembre.

Complessivamente l'operazione è valutata intorno ai 15-17 mila miliardi, di cui 10-12 mila

verranno dai piccoli risparmiatori. L'Opv tuttavia, per via delle vendite frazionate, non avrà riflessi importanti per quanto riguarda il controllo di Autostrade. Al termine della privatizzazione saranno infatti Benetton, Acesa, Brisa, Crt, Ina e Unicredit a formare nocciolo duro di Autostrade. La quota maggiore (18%) andrà ad Edizioni Holding e sarà comprensiva anche di un 2% della finanziaria Felsinea, dentro la quale ci sono il vice presidente di Confindustria, Guidalberto Guidi e il presidente del Bologna calcio, Giuseppe Gazzoni Frascara. Benetton dunque farà la parte del leone, mentre il restante 12% sarà così ripartito: 4% ad Acesa-Brisa (quest'ultima con una percentuale di partecipazione mol-

ta bassa), 4% alla Fondazione Crt, 2% all'Unicredit-Rolo Banca e 2% all'Ina. La partecipazione dell'Ina resta ancora in bilico, perché, secondo la compagnia assicurativa, il congelamento delle proprie attività, dovuto all'Opv Generali, impedirebbe la sua partecipazione alla cordata guidata da Benetton. I legali delle Generali ritengono invece che, in questo caso, si tratterebbe di operazioni «che non appaiono a rigore rientrare negli atti contrastanti con l'obiettivo dell'offerta» e che, quindi, non rientrerebbero nelle passivity rules. Resta invece fuori dalla cordata Benetton per Autostrade, Marcellino Gavio, numero uno dei gestori privati di autostrade, che avrebbe voluto partecipare con una

quota dell'1%.

L'asse del futuro nocciolo duro ruoterà dunque intorno a Benetton, che potrà avvalersi del know how dei gestori autostradali catalani e portoghesi, i quali puntano alla creazione di una grande rete autostradale dell'Europa del Sud e all'integrazione tra autostrade e tic. Il gruppo Autostrade infatti, oltre alla concessione fino al 2036 della gestione della rete autostradale italiana, porta in dote anche la quota di maggioranza (32%) di Blu, quarto gestore della telefonia mobile italiana, di cui è azionista col 10% anche Edizioni Holding.

La cassaforte del gruppo Benetton potrà così affiancare il 18% di Autostrade, alle altre sue partecipazioni strategiche, tra

cui il 70% di Benetton Group (tessile e abbigliamento), il 32% dei supermercati Gs (che controlla in condominio con Del Vecchio e i francesi della Promodes) e il 57% di Autogrill, gruppo leader mondiale della ristorazione su strada.

Il semaforo verde per Autostrade rappresenta per Edizioni Holding un primo successo, ma non è l'unica offerta che il gruppo Benetton ha in pista. Attraverso Schemaventiquattro, infatti, mira ad acquisire Aeroporti di Roma e forse la Seat (nella cordata c'è anche Pirelli). E, in concorrenza con Ifil e De Benedetti, è in lizza per la gestione e il rilancio delle stazioni ferroviarie di Roma, Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Palermo.



Andrea Merola/Ansa

LONDRA Anche l'Italia trova spazio nei colossi della difesa aerospaziale. Dopo mesi di trattative, ieri è arrivato il primo passo concreto. Le firme di Alberto Lina, amministratore delegato di Finmeccanica, e John Weston, numero uno della British Aerospace, hanno infatti sancito la nascita ufficiale della joint venture paritetica anglo-italiana Alenia Marconi Systems (Ams) per l'elettronica nella difesa, che si colloca al secondo posto nella classifica dei colossi europei del settore, alle spalle della Thomson Csf. Il volume d'affari della neonata Ams si dovrebbe attestare sui 2000 miliardi di lire all'anno. Ma non è questa l'unica novità della giornata. Un secondo protocollo, siglato dai due top

Finmeccanica, maxialleanza con Bae e Matra Industria aerospaziale, il gruppo italiano fra i colossi europei. «Presto nel consorzio Airbus»

manager con il collega francese Philippe Camus, numero uno della Aerospaziale Matra, ha quindi messo in rampa di lancio la maxi alleanza missilistica a tre: nella Matra Bae Dynamics (Mbd) entra infatti Finmeccanica (al 25%), mentre francesi e inglesi avranno una partecipazione fra loro paritaria (37,5%).

La nuova Mbd si posizionerà a livello mondiale subito dietro il leader assoluto, la statunitense Raytheon. Il nuovo gigante dei missili prevede un

giro d'affari di circa 4500 miliardi di lire all'anno.

Per quanto riguarda Ams, con l'intesa Finmeccanica spiana la strada al passaggio a British Aerospace del 50% già detenuto nella joint venture da Gec Marconi, ora divisione della stes Bae. Quest'ultima, che porta in dote la Sea and land systems, sarà «compensata» dal socio italiano con la maggior parte di una somma complessiva che varia da mille a 1.500 miliardi. Dal punto di vista finanziario, dunque, le

due operazioni formalizzate con le firme di ieri presentano degli aspetti di complessità, ma il significato è semplice: Finmeccanica di fatto ha rafforzato l'internazionalizzazione delle proprie attività. In particolare, la joint venture con francesi e inglesi permetterà di dare un notevole impulso alle attività del gruppo italiano.

«Non siamo più isolati. Stiamo riuscendo a conservare la nostra identità e indipendenza e a rafforzare gli asset indus-

triali italiani in tutti i settori dove siamo presenti», ha commentato Lina dopo la firma dell'accordo, replicando così a chi considera Finmeccanica tagliata fuori dai grandi giochi europei nell'aerospazio e nella difesa. E poi: «Ce l'abbiamo fatta. Adesso possiamo ricominciare ad investire. Dopo le operazioni di ristrutturazione, risanamento finanziario e apporti di capitale potremo finalmente tornare ad investire. Fino ad oggi il problema era come trovare i soldi, d'ora in

poi il problema sarà come investire bene».

E ancora sul futuro: «Finmeccanica potrebbe arrivare entro tre o quattro mesi ad un chiarimento sull'eventualità di un proprio coinvolgimento nel consorzio Airbus. Oggi l'80% del consorzio è sotto la stessa proprietà. Quindi di fatto si è già formata la società Airbus. Ora si tratta solo di attendere la decisione di British Aerospace, ma dovrebbe arrivare entro tre o quattro mesi al massimo».

CARBURANTI

Agip-Esso, accordo di integrazione per Priolo e Augusta

■ Agip Petroli e Esso Italiana hanno siglato un accordo per integrare e razionalizzare i loro impianti di Augusta e Priolo-Melilli per la produzione di carburanti e combustibili. Il progetto, soggetto all'approvazione dell'Antitrust, prevede la costituzione di una società paritetica tra le due compagnie petrolifere. Una nota congiunta evidenzia che gli investimenti per gli interventi necessari all'integrazione, previsti nell'arco di due anni, ammontano a circa 200 miliardi. Le due società hanno inoltre sottoscritto un memorandum d'intesa con Erg Petroli in base al quale, una volta completata l'integrazione, la nuova società cederà alla Erg un ramo d'azienda costituito da una serie di impianti per la produzione di benzine e, in particolare, l'impianto di cracking catalitico Fcc di Priolo-Melilli e il parco serbatoi funzionale a tali impianti.

DALL'INVIATO GILDO CAMPESATO

TOKYO «Ma lei, dove troverà il coraggio di chiudere 5 fabbriche e firmare 21.000 lettere di licenziamento?»: la domanda del giornalista giapponese è aspra, diretta, quasi cattiva. E si infila come un coltello acuminato nella conferenza stampa con cui i presidenti di Renault, Louis Schweitzer, e di Nissan, Yoshikazu Hanawa, presentano le strategie del nuovo gruppo. Eccoli per la prima volta insieme davanti ai giornalisti da quando la scorsa primavera l'ex «regie» francese ha acquistato una partecipazione del 36,8% nel capitale Nissan.

«Insieme conquisteremo una quota del mercato mondiale del 10%, cresceremo entrambi, ci saranno subito sinergie triennali di 3,3 miliardi di dollari (6.000 miliardi di lire) e a regime di almeno 3 miliardi di dollari (5.500 miliardi di lire)

l'anno. Ed anche Nissan tornerà competitiva, una volta attuato il suo piano di rivitalizzazione», cerca di spiegare con insistenza Schweitzer. Ma è proprio sulla «rivitalizzazione» della Nissan che insistono i giornalisti giapponesi, colpiti - come tutti qui - dalla durezza del piano. I tagli li hanno decisi i francesi, ma nel mirino finisce soprattutto Hanawa, reo di accettare il «tradimento» dello stato sociale alla giapponese, fatto magari di orari di lavoro impossibili e dedizione quasi assoluta all'impresa ma in cambio anche di certezza del posto di lavoro.

Quello di Hanawa più che un programma, sembra quasi rassegnazione. La stessa rassegnazione che ha colpito le organizzazioni sindacali che hanno annunciato che non ci saranno scioperi. Contano in una «soluzione morbida». Come è stato loro promesso. Si parla, tra l'altro, di preposizioni e di trasferimenti di personale in altre attività. Un de-

jà vu in Europa, una novità per il Giappone. «Times are changing, i tempi cambiano», osserva il commentatore del Japan Times non senza chiamare all'intervento pubblico per addolcire la pillola. Ed infatti il ministro del Lavoro ha già fatto sapere che ci saranno «misure» per evitare traumi sociali troppo aspri. Tanto più che Nissan non è sola. Proprio ieri tre compagnie di assicurazione hanno annunciato la fusione: altri 3.000 posti in meno.

Ma funzionerà davvero la prima alleanza strategica della storia tra un gruppo automobilistico europeo ed uno giapponese? Schweitzer ne è convinto tanto che già parla di azienda «globale». Il primo risultato lo incasserà già quest'anno andando a produrre in Messico auto Renault negli impianti Nissan: «Fare uno stabilimento ex novo sarebbe costato di più e avremmo perso più tempo». Ma è tutta la filosofia aziendale che cambia. Le due società saranno

guidate da un comitato strategico globale che si riunirà una volta al mese. Un board internazionale di consiglieri indipendenti risolverà i problemi di governance, così diversi tra Francia e Giappone: 11 gruppi di lavoro congiunti metteranno a punto le sinergie possibili. Nissan e Renault continueranno a presentarsi sul mercato con identità di marca ben distinte e magari in concorrenza, ma nelle retrovie il lavoro sarà unico. A partire dalla immediata realizzazione di una piattaforma comune per l'assemblaggio delle vetture ad una politica degli acquisti coordinata a livello mondiale, da una strategia congiunta nelle politiche di prodotto ad una razionalizzazione degli organi meccanici, dall'unire i distributori nei vari paesi (ma non i concessionari finali) a collaborare nella ricerca. Insomma, Schweitzer, l'uomo della resurrezione Renault, pare sicuro: col sushi si può bere Bordeaux.

EUTELSAT

VSAT CONFERENCE

Fiera di Vicenza, Sala Palladio
22 Ottobre 1999

ore 9.30

In collaborazione con Global VSAT Forum

«Collegamento multimediale
via satellite e reti VSAT»

ore 14.30

In collaborazione con Associazione Industriali di Vicenza

«Le comunicazioni via satellite
con una nuova opportunità
per piccole e medie imprese
ed enti pubblici»SAT
EXPOFiera di
Vicenza
22 - 25
Ottobre
1999

www.satexpo.it - email: satexpo@pentastudio.it