

L'offerta franco-tedesca-spagnola preferita a quella dell'inglese Bae Opzione del 5% per Airbus

Lina: «Scelta che garantisce autonomia e più lavoro» Privatizzazione a metà giugno

Alenia-Eads, intesa fatta Nasce l'Europa degli aerei Più occupati negli stabilimenti al Sud e a Torino

GILDO CAMPESATO

ROMA «L'accordo con Eads è un grande successo per l'Italia: Finmeccanica era un carrozzone pubblico che produceva soltanto debiti. L'abbiamo risanata e messa in mano a manager capaci e non condizionati dalla politica. Oggi ha realizzato un'intesa di grande valore che ricolloca l'Italia al centro dell'industria aeronautica europea, alla pari con Francia e Germania»: il presidente del Consiglio Massimo D'Alema è soddisfatto al punto da telefonare per congratularsi all'amministratore delegato di Finmeccanica, Alberto Lina. Ma il più soddisfatto di tutti è ovviamente proprio Lina che ieri ha potuto firmare un protocollo d'intesa che toglie l'industria aeronautica italiana dall'isolamento in Europa, torna a darle una proiezione strategica ed apre nuove prospettive di occupazione, in particolare negli stabilimenti meridionali del gruppo. Oltre a spalancare le porte al processo di privatizzazione che si conta di realizzare entro metà giugno col collocamento in Borsa della maggioranza del pacchetto azionario oggi in mano allo Stato. Ieri mattina c'è voluta meno di un'ora al cda di Finmeccanica per

dare il via libera all'accordo con Eads, il gruppo aeronautico che sta per nascere dal matrimonio tra la francese Aérospatiale Matra, la tedesca DaimlerChrysler aerospace e la spagnola Casa. Si tratta del primo gruppo in Europa ed il terzo a livello mondiale nel settore dell'aerospaziale. Tra l'altro, detiene l'80% del consorzio Airbus. E prevista la nascita di una società paritetica (50% Finmeccanica, 50% Eads) cui verranno conferite tutte le attività civili e militari dell'Alenia, le attività negli aerei da combattimento della Dasa (DaimlerChrysler) e della Casa, nonché le attività nelle aerostutture della divisione velivoli militari della Dasa. Lina ha spiegato di stare trattando con Fabrizio Foresio, detentore della quota di maggioranza, per fare entrare nell'intesa anche l'intera Aeromacchi.

I conteggi non sono ancora stati fatti, ma non è da escludere che per Finmeccanica possa esserci un surplus in cash al momento dei conferimenti, come ha ipotizzato Giorgio Zappa capozia di Alenia Aeronautica. La joint venture avrà 17.000 dipendenti e ricavi proforma per oltre 2,5 miliardi di euro (circa 5.000 miliardi di lire). Il nuovo soggetto societario (il nome è da definire, una volta scartata l'

niziale sigla Emac) sarà il maggior azionista di Eurofighter, il più importante programma europeo nel settore dei velivoli militari. Ad esso, si contrappongono il Rafale prodotto dalla francese Dassault (partecipata minoritariamente da Aérospatiale Matra). Ma la contraddizione potrebbe non durare a lungo: «Abbiamo in mente di integrare Dassault nell'intesa, pur se pensiamo di aprire le discussioni in un momento successivo», ha spiegato Philippe Camus, amministratore delegato di Aérospatiale. Eads ha poi offerto a Finmeccanica

un'opzione (valida tre anni) per assumere una quota del 5% in Airbus e Finmeccanica avrà in ogni caso una partecipazione fino al 10% nel programma A3XX, il superveicolo da 600 posti che Airbus lancerà l'anno prossimo. «Il governo ci ha lasciato libertà totale - ha spiegato Lina al giornalista - Abbiamo scelto Eads perché la sua proposta ci ha consentito di mantenere l'autonomia e di offrire

un futuro più sicuro ai nostri stabilimenti, soprattutto nelle aree del meridione».

L'inglese Bae Systems, che fino all'ultimo ha cercato di "soffiare" Alenia ad Eads, nasconde il disappunto minimizzando la portata del suo interesse: «L'intesa con Alenia non era considerata di elevato valore strategico». È evidente, però, che al di là delle reciproche affermazioni di volontà di continuare il dialogo, tra l'industria aeronautica britannica e quella continentale il solco si approfondisce. Al punto da spingere Bae verso l'abbraccio con l'americana Boeing? Un'ipotesi che trova molti sostenitori. Di sicuro, però, Lina non vuol perdere il feeling con la casa di Seattle, se non altro perché gli americani sono il miglior cliente degli impianti di Pomigliano. Fino a quando Alenia non entrerà in Airbus non dovrebbero esserci problemi. Per il futuro, si vedrà.

Soddisfatti i sindacati sia per il mantenimento dell'unicità dell'Alenia, sia per la previsione nel 2003 di iniziative industriali per 500.000 ore di lavoro aggiuntive nelle imprese nel Sud. Fim, Fiom e Uilml valutano poi «interessante» la possibilità che i nuovi caccia europei Efa siano prodotti per un 50%, negli impianti di Torino.



Rainer Hertrich della Daimler Chrysler Aerospace e Giorgio Zappa di Alenia Aerospazio

confronto sul nuovo contratto tarda a partire».

«Se queste sono le intenzioni dell'impresa - aggiunge Nasso - dobbiamo riflettere tutti sul piano sindacale».

E ancora: «Come si fa a prendere sul serio un piano che viene continuamente cambiato?», si chiede il numero uno della Fit Cisl Beppe Surrenti.

«Se ci saranno esuberanti - afferma Surrenti - saranno quelli che usciranno dal confronto fatto sulla base dei criteri dell'accordo del 23 novembre. Il resto sono numerali».

«Sono tutte favole» dicono gli autonomi dell'Orsa, puntando il dito contro «lo sbandierato sviluppo e l'innovazione tecnologica» di cui parla l'azienda. L'organizzazione degli autonomi dei trasporti, infatti, pur dicendosi aperta al confronto, boccia seccamente, definendola come «improbabile». L'azione di riforma del sistema ferroviario, «affidata ad un piano d'impresa insufficiente e inconsistente che vuole risolvere i problemi imprenditoriali scaricando sui lavoratori il peso pressoché totale del risanamento di bilancio».

«È un'ennesima provocazione di un'azienda che non vuole rinnovare il contratto - commenta il segretario generale dello Sma, Moreno Polo, secondo il quale il piano di gestione Fs è «fallimentare»: le perdite cargo sono state più alte laddove si sono avuti i maggiori picchi di ore di straordinario». Il piano varato da Cda di Fs delinea, sempre secondo fonti sindacali, un doppio binario: quello dell'equilibrio di bilancio, che però riguarderebbe solo un saldo favorevole al 2003 della società Trasporti, mentre invece per la società Infrastrutture non sarebbe previsto niente di genere.

TRASPORTI

Ferrovie, allarme dei sindacati: «Inaccettabili 17.500 esuberanti»

ROMA Inaccettabile. È un coro di no quello dei sindacati sugli esuberanti delle Ferrovie. La levata di scudi riguarda il numero di 17.500 lavoratori in esubero, al netto di eventuali assunzioni, indicato - secondo le cifre anticipate in una nota dalle sigle autonome dell'Orsa - nella versione aggiornata del piano d'impresa 1999-2003.

Questo piano delle Ferrovie, approvato dal consiglio d'amministrazione delle Fs nella sua ultima seduta, fissa al 2003 il pareggio di bilancio dell'azienda ferroviaria. Inoltre stabilisce che dagli attuali 112.500 addetti circa si scenderebbe a quota 95.000 nell'arco di 3 anni, a fronte di una riduzione del costo del lavoro di oltre 1.100 miliardi e di un costo alla voce Eri (elemento retributivo individuale) di 1.000 miliardi.

Il piano è previsto, sempre secondo gli autonomi dell'Orsa, anche un buco dei ricavi nel

settore delle merci, quantificato in 250 miliardi e una richiesta di aumento dei finanziamenti pubblici a 6.000 miliardi dai 5.750 previsti nel piano di maggio '99.

Il nuovo piano lunedì prossimo sarà sui tavoli del ministro del Tesoro, Giuliano Amato e del responsabile dei Trasporti, Pierluigi Bersani.

Intanto, dopo le voci trapelate sul piano del cda che prevederebbe oltre 17 mila esuberanti, il segretario nazionale della Fit Cgil Franco Nasso chiede un «chiarimento urgente» all'azienda.

«Se le cifre sono queste - dice Nasso - non ancora prospettate al sindacato, siamo alle solite: come si fa a fissare il numero dei lavoratori in esubero che devono scaturire dalla contrattazione? Il costo dell'Eri è frutto di una riclassificazione che deve ancora essere fatta. Ogni 15 giorni spunta una nuova mina, poi Cimoli non si lamenta se il

AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for A MARCIA, ACEA, ACO NICOLAY, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for BUFFETTI, BULGARI, BURGIO, etc.

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

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

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for PERLIER, PERMASTEELEIS, PININFARINA, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for SMURFIT SISA, SNAI, SNI, etc.

