

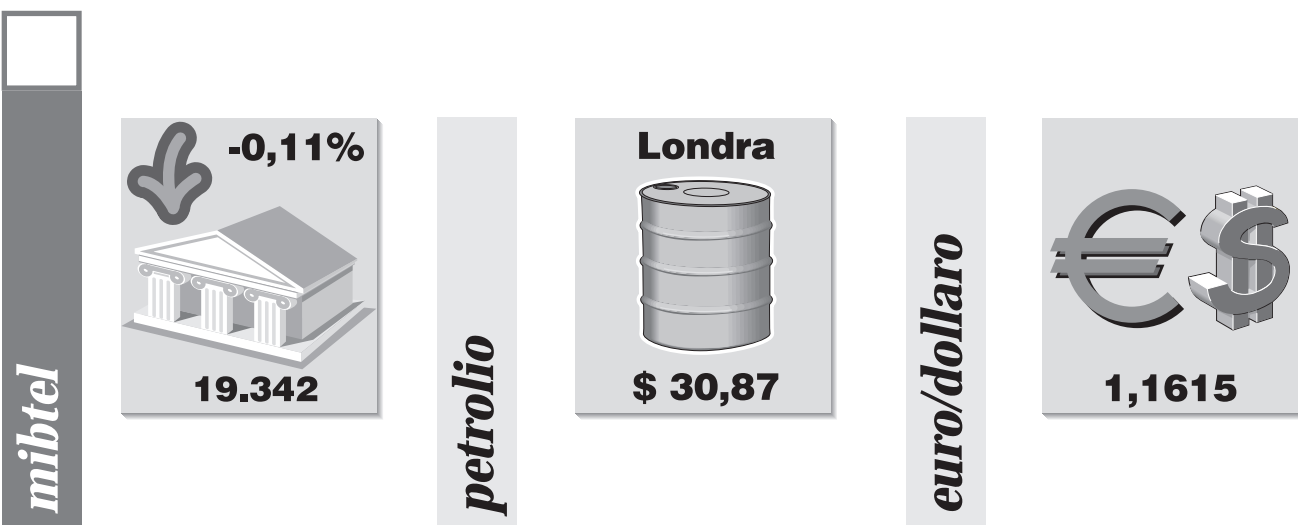
## SIGLATO L'ACCORDO DI FUSIONE FRA AIR FRANCE E KLM

MILANO I presidenti di Air France e Klm hanno siglato formalmente ieri ad Amsterdam l'accordo di fusione tra le due compagnie. Air France e Klm avevano annunciato lo scorso 30 settembre il progetto di aggregazione tramite l'acquisizione della compagnia olandese da parte della società francese con uno scambio azionario. Il nuovo gruppo che assumerà il nome di Air-France-Klm, sarà detenuto per l'81% da interessi francesi e per il 19% dai soci di Klm. I termini definitivi dell'accordo - precisa una nota congiunta - sono identici a quelli annunciati il 30 settembre. L'intesa porterà alla creazione del primo gruppo europeo del trasporto aereo. Sarà anche il numero uno mondiale in termini di fatturato e il numero tre per traffico, dietro ad America Airlines e United Airlines.

La firma dell'accordo è intervenuta a poche ore di

distanza dell'intesa raggiunta tra la direzione di Klm e il sindacato olandese che prevede garanzie occupazionali per cinque anni per il personale di Klm. Due però le condizioni poste alle garanzie: l'assenza di «fattori esterni» che potrebbero pesare negativamente sulla redditività della compagnia, quali guerre, epidemie o terrorismo e il mantenimento della redditività di Klm nella media delle grandi compagnie aeree europee. Ieri sera il comitato d'impresa di Klm ha dato il via libera alla fusione.

L'accordo prevede la costituzione di una holding Air France-Klm che sarà l'unica entità quotata e a cui faranno capo le due società operative che manterranno i rispettivi marchi. Un comitato sarà incaricato della strategia globale, ma ciascuna compagnia aerea resterà responsabile della propria gestione commerciale e operativa quotidiana.



## NO LIMITS

Il mensile rivolto alla disabilità

Da domani con l'Unità a € 2,20 in più

# economia e lavoro

## NO LIMITS

Il mensile rivolto alla disabilità

Da domani con l'Unità a € 2,20 in più

## Fiat, la lenta agonia di Mirafiori

Stop alla produzione della Punto nel 2006. Fiom: futuro incerto. Il sindaco: un tavolo per monitorare

Massimo Burzio

TORINO Dal 2006 la Punto non verrà più prodotta a Mirafiori e la fabbrica storica della Fiat rischia di finire al di sotto del livello produttivo necessario alla sua sopravvivenza. La Fiat ha comunicato ieri ai sindacati che la nuova e terza edizione della vettura più importante, in termini di tiratura e redditività della propria gamma prodotti, il modello che avrà un pianale comune con le compatte del gruppo GM, verrà costruita soltanto a Melfi e a Termini Imerese. A Torino invece resteranno, sempre a partire dal 2006, le linee delle due monovolume compatte: l'Ida e la sua «cugina» con marchio Lancia che verrà commercializzata l'anno prossimo. Accanto a loro, nell'impianto torinese, ci saranno la Multipla, il cui restyling è previsto sempre per il 2004, l'ammiraglia Lancia Thesis e nuova Alfa Romeo 166 e un'altra monovolume di medie dimensioni che con ogni probabilità utilizzerà un pianale ideato sempre con GM e che verrà anche impiegato sulla nuova vettura di segmento D/E del gruppo torinese, la «New Large».

Da Mirafiori se ne va quindi un prodotto vincente qual è la Punto e in cambio arrivano le monovolume e la Fiat per il suo stabilimento storico rinuncia alle «certezze» della Punto (certezze sia in termini di volumi produttivi sia di risposta di mercato che non è difficile prevedere anche per la nuova serie del 2006) per giocare la carta delle multispazio. Un tipo di vettura per cui si prevede una domanda europea in crescita nei

prossimi anni ma che per la Fiat sono una assoluta novità se si eccettua la joint venture con la francese Psa per Ulysse e Phedra e i loro predecessori.

«Il piano presentato dalla Fiat a Torino conferma, purtroppo, le nostre previsioni - commenta il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini - Per quanto riguarda lo stabilimento di Mirafiori, infatti, tale piano non contempla un'ipotesi credibile di sviluppo. Va detto, anzi, che il fatto che sia stata annunciata la produzione di 940 autovetture all'anno (che equivalgono a circa 200 mila vetture all'anno, ndr) indica che gli attuali programmi della Fiat per Mirafiori sono largamente al di sotto del livello produttivo necessario alla sopravvivenza dello stabilimento». E Rinaldini ricorda che 2002, da quegli impianti sono uscite 300 mila vetture, mentre per quanto riguarda Arese «sono stati confermati più di 400 licenziamenti annunciati».

Il segretario torinese della Fiom, Giorgio Airaud, ha aggiunto che Fiat «confermando che la nuova Punto non si farà mai più a Torino rende drammatico il futuro occupazionale di Mirafiori». Airaud, poi, ha sostenuto che così facendo il Lingotto «sta allungando l'agonia di Mirafiori dal 2005 al 2006».

Per il sindaco Chiamparino



Uno striscione esposto durante uno sciopero dei metalmeccanici

Stefano Dall'Ar

### Lingotto disponibile al progetto di auto ecologica a Arese

MILANO La Fiat è disponibile a partecipare al progetto per la creazione di un polo dell'auto ecologica nell'insediamento industriale Alfa Romeo di Arese. È quanto ha scritto l'ad del Lingotto, Giuseppe Morchio, in una lettera al presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni. Secondo i sindacati è comunque «il momento di passare dalle parole ai fatti con il ritiro della mobilità, l'assunzione da parte di Fiat di un ruolo attivo nel piano per la mobilità sostenibile e con l'apertura a Milano di un tavolo su Arese con il coinvolgimento del Governo, della Regione e dei sindacati».

Oltre all'auto ecologica, soiegni i sindacati, ad Arese bisogna creare un progetto che mantenga la progettazione e sperimentazione delle auto Alfa e prosegua la progettazione e produzione del motore sei cilindri dell'Alfa.

«non è una novità che Mirafiori sia una delle situazioni critiche, ma non è all'ordine del giorno la sua chiusura. Mi sembra utile - ha aggiunto - la proposta della Fiom di un tavolo che serva a monitorare la situazione dello stabilimento».

L'azienda comunque ieri ha ribadito che dallo stabilimento torinese usciranno ogni giorno 1.000 vetture ma i timori da parte dei lavoratori e della Fiom ci sono tutti. Anche perché non sembrano né Multipla, pur con un restyling, né Thesis o 166 e per quel poco che resterà ancora la Lybra, delle auto capaci di dare una spinta di crescita alle vendite e quindi alla produzione. Idea e monovolume Lancia, infine, resteranno la prima sulle 100 mila unità annue e la seconda forse attorno alle 40/50 mila ad essere ottimisti. Per Mirafiori, quindi, il futuro parrebbe anche più difficile del presente.

Nell'incontro di ieri Fiat ha anche confermato che cesserà lo stato di crisi dall'8 dicembre e ha annunciato che quest'anno stima di produrre in totale 1.900.000 vetture per arrivare a 2.250.000 nel 2006. Per quanto riguarda i singoli stabilimenti, a Cassino oltre alla Stilo (che avrà un restyling il prossimo anno) ci sarà dal 2005 la «New Large» e cioè la nuova vettura di segmento D/E che potremmo definire la Cromo degli anni 2000, Pomigliano d'Arco, invece, continuerà a mantenere la sua tradizione di stabilimento tutto Alfa Romeo con le 147 e 156 e i loro restyling o nuove edizioni. Tornando a Termini Imerese e Melfi, infine, qui nascerà la nuova Punto e nel secondo ci sarà ancora la Ypsilon.

È stato firmato il contratto che interessa 590 mila dipendenti di Regioni, Province e Comuni. Importanti novità anche nella parte normativa

## Enti locali, in busta paga un aumento di 106 euro

MILANO È stato firmato nella sede dell'Aran il contratto di lavoro del personale delle Regioni e delle Autonomie locali che interessa 590 mila lavoratori.

I benefici economici previsti ammontano a 94,5 euro pari al 5,66% di crescita delle retribuzioni, cui si aggiungono ulteriori 11,5 euro, pari allo 0,5% più lo 0,2% per gli enti in possesso dei requisiti di «salute finanziaria», per un totale complessivo a regime di 106 euro mensili pro-capite. L'aumento medio mensile a regime così calcolato è pari a

77,6 Euro suddiviso in due tranches: il 1° gennaio 2002 e il 1° gennaio 2003.

È stata soppressa la norma che dava spazio agli enti di aumentare senza limiti le risorse della contrattazione integrativa sussistendo dati di bilancio di particolare virtuosità.

Il Contratto presenta anche significativi e rilevanti elementi di novità dal punto di vista normativo. In particolare, per le relazioni sindacali è stata semplificata la disciplina della concertazione e della contrattazione de-

centrata integrativa venendo incontro alle richieste degli Enti di ridotte dimensioni demografiche. Sicuramente innovativa è la nuova disciplina della costruzione delle risorse destinate alla contrattazione decentrata integrativa d'ora in poi distinte in fisse e variabili: le prime costituiscono un ammontare stabile nel tempo, salvo i futuri incrementi derivanti dalla contrattazione nazionale, le seconde, possono variare di anno in anno nel rispetto delle regole prescritte.

Un «buon contratto che tutela il potere

d'acquisto delle retribuzioni». Così commentano l'accordo odierno per gli Enti locali i sindacati, i quali sollecitano, a questo punto, una rapida definizione dei contratti pubblici ancora aperti, a cominciare dalla sanità. «A 22 mesi dalla scadenza del contratto e dopo quattro scioperi e una manifestazione a Roma - ha affermato il segretario nazionale della Fp-Cgil, Carlo Podda - i lavoratori delle Autonomie locali hanno un loro contratto. È un fatto importante, il riconoscimento di un diritto finora negato».

Definiti gli obiettivi delle altre fabbriche Confermati gli oltre 400 licenziamenti per l'Alfa Romeo di Arese

La disponibilità del leader della Ferrari a guidare l'Organizzazione scatena il fuoco di sbarramento. Perini e Averna si appellano alle regole. D'Amato trama in silenzio

## I «berluschini» di Confindustria attaccano Montezemolo

Bianca Di Giovanni

ROMA Solo il nome di Luca Cordero di Montezemolo provoca un terremoto ai vertici di Confindustria. Alcuni uomini vicini ad Antonio D'Amato (nonché al premier Silvio Berlusconi) si appellano al nuovo Statuto per bocciare l'ipotesi di candidatura alla presidenza dell'associazione del numero uno della Ferrari. Secondo le nuove regole i saggi avviano le consultazioni da gennaio in poi. Dunque, troppo presto e fuori luogo parlare di candidati, denunciano all'unisono Michele Perini, presidente Assolombarda nonché

neopresidente della Fiera di Milano su designazione di Silvio Berlusconi, e Rosario Averna, vicepresidente di Confindustria con delega per il Mezzogiorno. Strano che questo impeto di aderenza alle regole non sia scattato il giorno prima, quando gli industriali veneti hanno lanciato la candidatura di Nicola Tognana, anche lui veneto e soprattutto membro dell'ufficio di presidenza di D'Amato. Dunque, «amico».

È chiaro a questo punto che le due fazioni rimaste finora sottotraccia, si danno battaglia a colpi di dichiarazioni. Ed è altrettanto chiaro che lo Statuto c'entra poco. Anzi, non c'entra nulla. Anche perché -

dettaglio non da poco - nessuno ha ufficialmente candidato Montezemolo. Tutti, ad iniziare da Innocenzo Cipolletta preso di mira da Silvio Fortuna consigliere per l'«educazione», hanno espresso un'opinione su un'ipotesi tutta ancora da verificare. Per di più l'ex direttore generale attualmente non rappresenta nessuna impresa: a quali regole si deve attenere se non a quelle della libertà di pensiero?

Ma anche le opinioni oggi in Confindustria fanno paura. Tanto che il fuoco di fila di esternazioni sarebbe stato richiesto dai piani alti di Viale dell'Astronomia. Così almeno raccontano le indiscrezioni. Pa-

re che a D'Amato e al direttore generale Stefano Parisi i titoli di ieri su Montezemolo siano piaciuti pochissimo. Così, come in un fortino assediato, il leader ha chiesto aiuto agli alleati fidati. Chiaro segno di debolezza: il rischio per D'Amato è quello di tornare ad Arzano a far bicchiere di plastica. Parisi, invece, sogna la poltrona di Giancarlo Cimoli alle Ferrovie. Ma in questo passaggio di legislatura può succedere davvero di tutto. Anche che la maggioranza «dimentichi» i «collaboratori» più fidati.

Quanto a Perini, esce da una settimana di fuoco, in cui ha speso tutte le sue energie per fare pressio-

ni su tutto l'universo confindustriale di Monza e Brianza nel tentativo di convincere Carlo Edoardo Valli a ritirarsi dalla corsa alla Fiera di Milano. Il timore era quello di perdere la poltrona di presidente. L'ossessione di Perini sarebbe stata tanto impellente, da chiedere anche a D'Amato e Parisi di «metterci una buona parola» in occasione del convegno di Capri. Risultato: il leader di Assolombarda ha ottenuto la poltrona che voleva, ma senza deleghe. E come vicepresidente si ritrova quel Valli che voleva far fuori.

Finita la gara sulla Fiera, Perini torna in pista in difesa dei «Damatiani». «In Confindustria ci siamo

dati delle regole ed uno statuto votato all'unanimità - dichiara - spetta ai saggi avviare le consultazioni. I presidenti non nascono dalle pagine dei giornali, né dal dibattito, ma dalle decisioni della base imprenditoriale». Montezemolo a parte, «ci sono eccellenti bravi imprenditori», chiosa il presidente.

Più articolato l'affondo di Averna, che parla di ritorno al passato, «quando le decisioni venivano decise tra quattro mura». Un riferimento agli Agnelli? L'allineamento con D'Amato poi si fa evidente quando il vicepresidente con delega al mezzogiorno chiede di puntare sulle piccole e medie imprese. Stessi slogan

del leader attuale.

Anche la Puglia, con Angelo Bozzetto, si schiera contro l'ipotesi Montezemolo. E non solo. «È sorprendente anche l'iniziativa di Vittorio Merloni di convocare per l'inizio del prossimo anno gli ex presidenti di Confindustria per avviare le consultazioni - aggiunge Bozzetto - Ho letto e riletto il nuovo Statuto ma non ho trovato una sola parola che mettesse questo ex presidente nella condizione di primus inter pares».

In mezzo alla raffica di proclami, si distingue Andrea Pininfarina, che dagli schermi di La7 ribadisce: «Io sto con Montezemolo».