



Il Pci sulla Finanziaria Sulle Fs il governo ombra chiede più investimenti Privatizzare? Un inganno

MAURO CURATI

ROMA. «Questa è la maggiore contraddizione presente nella finanziaria; sugli investimenti nel settore dei trasporti (tra noi, e il governo la lotta è di colline). I tagli proposti servono solo ad aggravare una situazione già pesante soprattutto se pensiamo che a tutt'oggi occorrebbero finanziamenti aggiuntivi per 4000 miliardi».

Con questa dura contestazione Sergio Garavini, ministro dei Trasporti del governo ombra, è Lucio Libertini, a nome del gruppo comunista del Senato, hanno ufficializzato uno dei principali punti di scontro tra maggioranza ed opposizione nella prossima finanziaria. Contestano la politica governativa tutta basata su tagli ai finanziamenti («Quando invece - ha detto Garavini - la crisi del settore è ad un punto tale da poterla considerare tra le più gravi della nazione») ed avanzano proposte alternative tra cui investimenti aggiuntivi per complessivi 4000 miliardi.

Le controproposte comuniste riguardano ferrovie, trasporti urbani e portuali. Sul primo punto il governo ombra avanza una richiesta aggiuntiva di fondi per 2500 miliardi, tenuto conto che, sempre Garavini che parla, gli investimenti ferroviari sono al loro limite storico, mentre è essenziale non perdere terreno di fronte agli altri paesi europei. Tra le opere indispensabili: il Mezzogiorno, i valichi alpini, i tratti fondamentali dell'alta velocità e il completamento del doppio binario.

Sui trasporti urbani e sui porti, invece, la richiesta è di 750 miliardi a testa. Per il primo settore si chiede che il Fondo nazionale fondi ai livelli dell'88 garantendo investimenti, nelle metropolitane,

nei parcheggi e nel trasferimento della trazione a combustione in quella elettrica. Per il secondo si chiede al governo che discuta come legge di accompagnamento della finanziaria una normativa che aiuti l'attuale situazione dei porti definita come molto grave.

Una critica molto pesante è stata mossa da Libertini verso la proposta di trasformare le Fs in una spa. «È un imbroglio che in realtà nasconde il disegno di vendere ai privati le parti più ricche dell'ente. Noi non siamo contrari all'ingresso del capitale privato a patto che si sappia che questi entrano là dove c'è margine d'esercizio. Ma che guadagno avrà mai - ha concluso il vicepresidente dei senatori comunisti - se in tutto il mondo le ferrovie sono in passivo? Il nostro sospetto nasce da qui, dall'idea che in realtà si vuole svendere, non privatizzare».

Anche per contrastare questo disegno si chiede al governo che discuta della riforma delle Fs già all'esame del Parlamento come legge di accompagnamento alla finanziaria. «È fondamentale - ha detto ancora Garavini - per evitare che tutto salti avanti e si continui con la lottizzazione. Se si facesse così - ha concluso - la riforma dell'ente avverrebbe in appena due mesi».

Il Pci ha poi ricordato le sue richieste su questo tema (l'unica proposta di legge esistente in Parlamento è infatti comunista) e cioè: un'azienda pubblica autonoma con un consiglio di amministrazione che abbia compiti di indirizzo e controllo, un amministratore delegato con pieni poteri esecutivi e una gestione regolata da un contratto di programma tra ferrovie e governo.

Gli autotrasportatori respingono l'accordo nazionale e occupano i piazzali
Non entrano né escono merci

«Tir selvaggio» blocca l'acciaio Tensione all'Ivva di Taranto

Verso la paralisi l'Ivva di Taranto, colosso siderurgico. Il piazzale dello stabilimento è occupato dai Tir degli autotrasportatori tarantini che respingono l'accordo nazionale sulle nuove tariffe e puntano al monopolio del trasporto d'acciaio, impedendo alle merci di entrare ed uscire. L'Ivva ferma un impianto dopo l'altro e manda gli operai in cassa integrazione. Fiom, Fim e Uilm condannano i «padroncini».

RAUL WITTENBERG

ROMA. Taranto è ormai all'emergenza. Lo stabilimento siderurgico dell'Ivva (Iri) è praticamente bloccato da circa 200 autotrasportatori, a quanto pare per lo più «padroncini», che respingono l'accordo nazionale che ha rinnovato le tariffe e stabilito nuovi volumi di traffico, ovvero un limite alla riserva di acciaio trasportato sui camion. L'aggravazione è in piena evidenza, in piena attesa per la variazione tra aziende siderurgiche e trasportatori, conclusa il 13 ottobre con un aumento nelle tariffe del 9% contro il 2% chiesto all'inizio. Ma i «padroncini» di Taranto non ci vogliono stare. Per questo hanno occupato con i loro gi-

ganti i piazzali dello stabilimento impedendo l'uscita e l'ingresso delle merci. L'altro ieri erano diventate trecento le motrici con i loro rimorchi nei piazzali dell'Ivva. Le forze dell'ordine sono là ad impedire il blocco totale, ma gli autotrasportatori che non aderiscono alla protesta non entrano nel timore delle reazioni dei protestanti.

Di conseguenza, l'Ivva ha fermato la produzione in una serie di impianti spedito i lavoratori in cassa integrazione: lunedì è accaduto per trecento addetti all'acciaieria e alla colata uno, che si sono aggiunti ai circa seicento operai del laminatoio a freddo, dell'alluminio tre e della «Rivestibi» (un'azienda dell'indotto) per i quali il provvedimento di cassa integrazione è stato adottato nei giorni scorsi. Fonti sindacali annunciano che in tutto i lavoratori «in libertà» sono 1.700. Insomma, dice l'Ivva, un pugno di autotrasportatori sta paralizzando il più grande impianto siderurgico d'Europa.

Fiom, Fim e Uilm hanno condannato l'azione degli autotrasportatori tarantini che, come dice il segretario della Fim Cisl Paolo Baratta, sta portando alla «confutazione» di quei lavoratori. Baratta chiede l'intervento del «mondo politico» per sbloccare la situazione, la Uilm regionale, con Aldo Pugliese, quello del «prefetto, del questore e della direzione dell'Ivva» affinché adottino «decisioni ferme e concrete».

«È una situazione insostenibile», afferma il segretario della Fiom Giovanni Angelini che si è trasferito a Taranto, «è una situazione insostenibile, non si può tenere un impianto di produzione in una serie di impianti spedito i lavoratori in cassa integrazione: lunedì è accaduto per trecento addetti all'acciaieria e alla colata uno, che si sono aggiunti ai circa seicento operai del laminatoio a freddo, dell'alluminio tre e della «Rivestibi» (un'azienda dell'indotto) per i quali il provvedimento di cassa integrazione è stato adottato nei giorni scorsi. Fonti sindacali annunciano che in tutto i lavoratori «in libertà» sono 1.700. Insomma, dice l'Ivva, un pugno di autotrasportatori sta paralizzando il più grande impianto siderurgico d'Europa».

Impianti fermi uno dopo l'altro
1.700 gli operai in cassa integrazione. Fiom, Fim e Uilm contro l'azione dei «padroncini»

ragione della protesta: non tanto le tariffe sulle quali ieri un volantino dichiarava una certa disponibilità dei camionisti a cedere, quanto la quantità delle merci trasportate, per le quali l'accordo nazionale fissa un tetto massimo del 70%, da applicare diversamente a seconda delle alternative presenti nelle varie sedi. In sostanza, secondo una valutazione che circola anche nella direzione dell'Ivva, i camionisti di Taranto vorrebbero il monopolio nel trasporto dei prodotti siderurgici. «Se così stanno le cose - afferma Angelini - noi non ci siamo perché vogliamo che l'acciaio non sia trasportato solo su gomma, ma anche via mare e per ferrovia». Ancor più forte è quindi la condanna «per queste forme di lotta decise in segreto ai diritti di altri lavoratori».

Ma probabilmente c'è qualche altra cosa dietro a questa vicenda. Almeno così la pensa Angelini, che accusa l'Ivva di usare la protesta degli autotrasportatori per smaltire giacenze di acciaio (anzi, di «bramme» pezzi rettangolari

che diventano laminati) dopo aver acquistato in Brasile 600mila tonnellate di «bramme» nei primi cinque mesi dell'anno mentre l'Ivva continuava a produrle. «Sulla strada della ristrutturazione unitaria - dice Angelini - l'Ivva approfitta della protesta per utilizzare con mano libera la cassa integrazione e il ridimensionamento della produzione». Inoltre per Angelini la vicenda è un ulteriore pretesto per definire «inaffidabile» l'impianto di Taranto, come l'Ivva avrebbe sostenuto a più riprese.

L'azienda naturalmente respinge le accuse. Soprattutto smentisce tassativamente «qualunque connessione fra la fermata della produzione per il blocco dei piazzali e una sovrapproduzione eventuale legata all'andamento del mercato europeo». Gli acquisti brasiliani rispondevano all'esigenza di creare «scorte fisiologiche», spiegano all'Ivva, non vi sono «problemi straordinari di giacenze» limitate a un centinaio di tonnellate di prodotti finiti come tubi saldati e coils che non si riesce a far uscire dallo stabilimento.

Ancora polemica tra Magistratura democratica e il procuratore generale

Autodenuncia di 5 giudici torinesi «Pieri sporga querela anche a noi»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MICHELE COSTA

TORINO. La lettera è stata spedita ieri al dott. Silvio Pieri, il procuratore generale di Torino, che ha chiesto, il trasferimento in altra città, per motivi «di ordine pubblico», del processo sugli infortuni alla Fiat. È una vera e propria auto-denuncia, firmata da cinque dei più noti magistrati torinesi.

Siamo stati noi, dice in sostanza la missiva, a scrivere il comunicato stampa di Magistratura Democratica che definiva l'iniziativa dell'alto magistrato un'offesa alla città di Torino ed affermava che così si favoriva oggettivamente la strategia processuale dei difensori di Cesare Romiti e degli altri eccellenti imputati.

consigliere nazionale dell'associazione.

Tra di loro vi sono magistrati che hanno condotto e portato a termine inchieste rischiate anche per la loro incolumità personale. Il dott. Gianfranco ha fatto parte del «pool antiterrorismo» costituito presso la procura della Repubblica di Torino ed ha indagato su «Prima Linea». Il dott. Borgna ha svolto le inchieste sul «Clan dei calabresi» ed altre forme di criminalità organizzata di stampo mafioso.

Lunedì del resto era stata la giunta piemontese dell'Associazione Magistrati (di cui fanno parte tutte le corti dei giudici) ad approvare all'unanimità un documento in cui, pur senza polemizzare

direttamente col dott. Pieri, si ricordava che «la magistratura torinese ha dimostrato di saper difendere la propria indipendenza con coraggio fino al limite dell'estremo sacrificio, celebrando processi difficili anche quando magistrati cadevano vittime di attentati».

Da parte sua il dott. Pieri, dopo aver sporto querela, ha dichiarato ad alcuni giornali: «Non tollero che mi diano del venduto» (ma nessuno gli ha rivolto una così gratuita offesa), ed ha aggiunto: «Se di quel comunicato sarà data un'altra interpretazione, che non risulti offensiva, sono pronto a ritirare la querela».

Un risultato purtroppo queste polemiche l'hanno già ottenuto a tutto beneficio della

Fiat: ed è quello di far dimenticare che in una modesta aula di pretura si doveva discutere di centinaia di infortunati avvenuti nelle fabbriche, non denunciati agli enti preposti, minimizzati ed occultati con diversi stratagemmi.

Di questo la Fiat non vuole che si parli, muovendo tutte le leve anche nelle istituzioni. Mentre il Consiglio comunale di Torino ed il Consiglio regionale del Piemonte si sono pronunciati sulla vicenda, al Consiglio provinciale le sinistre liberali Nicolletti Casarighi ed il capogruppo repubblicano Neglia hanno impedito la votazione di un ordine del giorno che aveva raccolto l'adesione di 42 dei 45 consiglieri.

Accordo per le Ferrovie di Stato Intesa sindacati-Schimberni «Spenderemo 12.000 miliardi»

ROMA. Firmata un'intesa tra Ferrovie dello Stato e sindacati per l'immediata esecuzione di investimenti per 12.000 miliardi di cui un terzo da realizzarsi nel Mezzogiorno. L'accordo prevede un sostanziale assenso del sindacato al piano di risanamento e sviluppo presentato recentemente da Schimberni ed attualmente in attesa dell'approvazione del ministro dei Trasporti Carlo Bernini.

Questi, appena avuta notizia della firma, ha subito reso noto che i 12.000 miliardi non possono essere considerati esecutivi ricordando che le iniziative che anticipano gli investimenti già compresi nel piano (quello presentato da Schimberni ovviamente) sono soggette comunque all'approvazione ministeriale. Come ha comunicato al commissario straordinario di governo - ha concluso Bernini - io sto ancora esaminando il piano».

Tra le organizzazioni dei lavoratori e le Fs si è deciso di effettuare queste spese entro il '94 salvo eccezioni. La massima rapidità consentirà a Schimberni - è scritto in un comunicato congiunto - di avallare di procedure accelerate attivando l'istituto della conferenza dei servizi opportunamente riformata e della legge 80 dell'87.

L'intesa segue l'accordo preliminare del nove ottobre

scorso siglato da Cgil, Cisl e Uil. In quest'ultima i sindacati avanzano la richiesta di realizzare (oltre alle opere previste nel piano) anche due grandi sistemi trasversali: la Falconara-Orte e la Caserta-Foggia ed il potenziamento delle direttrici meridionali tirrenica e adriatica. Le Fs in questo senso si sono impegnate a non esprimere giudizi, a trasmettere la proposta a Bernini lasciando così tutta la responsabilità al governo.

Sempre secondo il comunicato congiunto, i 12.000 miliardi costituiscono un atto della volontà dell'Ente di procedere speditamente lungo le direttrici dello sviluppo del Mezzogiorno, del trasporto intermodale, dell'innalzamento della quota di mercato delle merci, del miglioramento del servizio ai pendolari, della velocizzazione (in particolare i tratti Roma-Genova, Roma-Bari, e Roma-Reggio Calabria) attraverso treni ad assetto variabile a partire dall'orario estivo '90 per le prime due linee e dal '91 per l'ultima.

Secondo l'intesa di oggi la suddivisione proposta è di 3200 miliardi al Mezzogiorno, 1050 al traffico internazionale, 2650 all'intermodalità e le merci, 1850 alle aree metropolitane, 1600 per la tecnologia e 1850 per il materiale rotabile già ordinato.

Intervista con Willi Hemer, il sindacalista della Ig-Metall che coordina i consigli di fabbrica dei metalmeccanici

Germania, si apre lo scontro sulle 35 ore

Votata nei congressi, discussa prima dei contratti, ora, di fatto, accantonata. La richiesta delle trentacinque ore di riduzione generalizzata non ci sarà nella piattaforma dei metalmeccanici italiani. I tedeschi, invece, che quella proposta l'hanno «inventata», continuano a crederci. Ne parliamo con un leader dell'Ig-Metall. Deluso dagli italiani? «No, ma certo è più difficile vincere da soli...».

DAL NOSTRO INVIATO

STEFANO BOCCONETTI

OSTENDA. Sono stati i primi a parlarne. Anni fa. Saranno i primi a metterle in una piattaforma. Che vogliono conquistare. Le trentacinque ore settimanali, generalizzate, per il potentissimo sindacato dei metalmeccanici tedeschi, l'Ig-Metall, sono un obiettivo ormai scontato. Fra tre giorni si aprirà il congresso dell'organizzazione, a Berlino: discuterà anche del prossimo contratto da fare a marzo del '90. Si discuterà di «come» applicare le trentacinque ore per tutti, di «come» farle diventare concrete. Contratto dei metalmeccanici in Italia, contratto dei metalmeccanici in Germania. Una buona occasione per tentare dei «paragoni».

Ne parliamo con Willi Hemer: per l'Ig-Metall segue i problemi della «co-determinazione», ma soprattutto coordina i consigli di fabbrica dei grandi gruppi.

Allora, Willi Hemer, vi sen-

Giappone, dove si lavora molto di più. Le industrie tedesche, insomma, a parole non fanno un fuoco di sbarramento sulle trentacinque ore. Diciamo, però, che occorre «aspettare» gli altri paesi. Non dico che il discorso vada rovesciato, ma quasi: noi proviamo a «passare» su questo obiettivo. Gli altri ci seguiranno.

«Volete «passare». Ma farete il contratto solo sulla riduzione?»

Ovviamente no. Dall'ultima intesa, tre anni fa, i salari, hanno perso molto della loro capacità d'acquisto. C'è, insomma, una spinta salariale che viene dalla base tenendo anche conto degli enormi profitti realizzati dalle imprese. Con la vertenza che si aprirà a marzo pensiamo ad altri due grandi obiettivi: il controllo sul controllo sui «carichi» di lavoro: quanta prestazione fa un lavoratore in quanto tempo. Come vedi, si torna sempre a parlare di orario...».

«Si dice che la Confindustria tedesca offre uno scambio: soldi subito invece di riduzione. È vero? Che ne pensate?»

L'apparente disponibilità delle imprese a concedere aumenti salariali è puramente tattica. Anche nell'84, la prima grande battaglia vinta sul-

orario, gli industriali ci fecero delle controfferte in denaro. La stessa cosa si ripeté oggi: ci offrono soldi purché noi rinunciassimo alla riduzione. E ci dicono che quella del salario è l'unica aspettativa dei lavoratori. Vogliono dividerci, insomma, dalla nostra base. Sono diventati - passami l'espressione - più intelligenti. Noi sappiamo, però, che se non avessimo fatto la richiesta delle trentacinque ore, le imprese non avrebbero mai fatto controfferte salariali.

«Ma secondo te i lavoratori vi seguiranno nella richiesta delle trentacinque ore?»

Non abbiamo mai detto che la riduzione sarà l'unico elemento del contratto. La riduzione va armonizzata con le legittime aspettative salariali dei metalmeccanici. Certo, problemi esistono. Ti faccio il caso della Volkswagen. Qui l'azienda ha chiesto e ottenuto diversi sabati lavorativi. S'è dovuto discutere a lungo, però, se questi straordinari dovessero essere recuperati con i cosiddetti «riposi compensativi» o se dovessero essere semplicemente pagati. Fra i lavoratori c'è stata divisione. Alla fine ha prevalso l'idea del recupero del tempo libero. Ha pesato in questa scelta la «politizzazione» degli operai della Volkswagen, sicuramente, ma anche l'ammissione

della stessa impresa, secondo la quale senza gli straordinari al sabato, o con i «riposi compensativi», sarebbe stata costretta ad assumere un altro cinque per cento di dipendenti.

«Una ragione in più per insistere sulle trentacinque ore?»

Sì, certo. «Hal parlato di «sabati lavorativi». Una flessibilità che i metalmeccanici italiani sono disposti a discutere. Voi invece?»

La nostra idea di riduzione è collegata anche alla quantità di giorni da passare in fabbrica. Te lo dico schiettamente: noi siamo contrari ai turni aggrivati. Siamo perché i lavoratori abbiano il week-end libero. So che i sindacati italiani non la pensano così. È un problema...».

«Ultima domanda. Il Pci da tre anni ha fatto «usa» la richiesta delle trentacinque ore. La sinistra può aiutare la battaglia dell'Ig-Metall?»

È molto utile che i partiti di sinistra in Europa si pronuncino chiaramente in questo senso. Testimoniano che le trentacinque ore sono una richiesta adeguata al nostro tempo. È entrata una richiesta così e quindi nel bagaglio delle forze della sinistra europea, non è più tanto facile rimuoverla.



Luigi Lucchini

A Sarezzo vicino a Brescia La fabbrica di Lucchini inquinava: oggi processo dopo anni di polemiche

GIOVANNI LACCAO

BRESCIA. Davanti al pretore Raffaele Toselli di Gardone Valtrompia si apre questa mattina il processo contro l'ex presidente della Confindustria Luigi Lucchini e suo figlio Giuseppe, accusati di aver violato una cinquantina di leggi che tutelano la sicurezza e l'igiene ambientale dentro e fuori la Siderurgia Spa di Sarezzo. Il processo fu innescato dai rapporti dei funzionari della Usl 38 della Valtrompia e dell'ispettorato del lavoro. Poi si aggiunsero gli esposti della Fiom Cgil e, nell'aprile 1985, del Comune di Sarezzo retto da una maggioranza Dc-Pci. A stragrande maggioranza il consiglio comunale votò la costituzione di parte civile nell'agosto 1987, quando le polemiche avevano spaccato l'opinione pubblica e gli stessi lavoratori. Per mettere tutti d'accordo ci volle il decreto del pretore: nell'estate '88 chiuse il forno fusorio, la fonte principale di inquinamento.

Ma l'azienda con l'avvocato Giuseppe Frigo aveva fatto ricorso e la decisione salomonica del Tribunale della libertà aveva riconosciuto validi i motivi del pretore Toselli ma, nel contempo, aveva accreditato per buone le imputazioni dell'azienda di «civili» ai ripari.

L'attività produttiva era ripresa. Polemiche ormai lontane? Non proprio. Nella quasi totalità delle contestazioni sono semplici contravvenzioni che l'azienda potrebbe estinguere pagando la multa e dimostrando di aver sanato le cause del disagio. Uno solo dei capi di imputazione costituisce reato, l'emissione di fumi e polveri. Un processo iniziato a spizzichi, che aveva dapprima coinvolto due dirigenti della acciaieria, Emilio Bettini ed Enrico Ceresetti,

Lucchini soltanto più tardi, quando è emerso che le violazioni erano di portata tale da coinvolgere anche i massimi centri decisionali.

Oggi dunque la verifica: se la «buona volontà» sbandierata l'anno scorso dalla «Siderurgia» era fondata o meno. Se la fiducia - prima del Tribunale della libertà e poi della Cassazione - era meritata. Nel 1985, quando era al vertice della Confindustria, Luigi Lucchini aveva sperimentato il sapore della condanna (tre mesi dal pretore Guariniello per i casi di silicosi nell'acciaieria di Settimo Torinese); oggi dovrà vedersela con la domanda di giustizia della intera comunità di Sarezzo patrocinata dall'avvocato Giorgio Gallico che gli presenterà il conto, alcuni miliardi secondo la stima del professor Siniscalco del Politecnico di Milano. Si sono costituite parti civili anche la Fiom Cgil e la Fim Cisl, rispettivamente con gli avvocati Gianluigi Gerardi e Piergiorgio Vittorini. Una Fim che ha imboccato la via del processo dopo l'intervento pretorile di chiusura del forno.

Una battaglia giudiziaria importante, quella che si apre oggi, perché pone sotto accusa non una situazione eccezionale, niente che sia imputabile all'imprevedibile, bensì una storia annosa ed inaccettabile di «ordinaria amministrazione», l'insicurezza endemica come pane quotidiano ripetutamente denunciata dal sindacato. Eppure la vigilia non esulta. Il sindacato tace per non prestare involontariamente il fianco a possibili montature. Le teme Leone Orsio del Pci di Brescia: eventuali manovre dilatorie, la riedizione di una istanza di ricusazione come nella recente vicenda Fiat.

Bruxelles

E oggi diecimila in piazza

OSTENDA. Europa sociale. Non è una parola d'ordine immediata. Però la «Ces» crede. Proprio per questo ha organizzato stamane a Bruxelles la prima manifestazione sovranazionale. Fra treni, pullman, auto ed aerei sono previsti non meno di diecimila lavoratori. La giornata di lotta si concluderà con un comizio, durante il quale prenderà la parola Bruno Trentin. Europa sociale, s'è detto. Che vuol dire? In due parole questo. Il sindacato continentale chiede che la commissione della Cee elabori una direttiva che preveda una «soglia minima» di garanzie, uguali per tutti i lavoratori europei. Richieste che la controparte, i governi dei «dodici», sembra intenzionata a recepire: a parole. Il prossimo vertice di Strasburgo dovrebbe concludersi, infatti, solo con una «dichiarazione solenne». Troppo poco. Troppo poco in una Europa che vede la Thatcher colpire le pensioni e la Germania negare il diritto di sciopero ai dipendenti pubblici.

«Ces»

Trentin alla vice-presidenza

OSTENDA. Questione di giorni e Bruno Trentin, segretario generale della Cgil, diventerà anche vicepresidente della «Ces», la Confederazione europea dei sindacati. Il nuovo incarico di Trentin era previsto da tempo. In questi mesi la vicepresidenza della Confederazione europea spetta infatti, secondo le regole di rotazione, alle organizzazioni italiane. Finora il posto di numero 2 della «Ces» è stato occupato da Franco Marini, segretario della Cisl. Dopo Trentin, sarà la volta di Giorgio Benvenuto.

Anche se la nomina di Trentin deve essere ratificata ufficialmente - lo farà probabilmente la prossima riunione dell'esecutivo «Ces», convocato per dopodomani - è fatto il segretario della Cgil è già vice presidente. I manifesti che annunciano la manifestazione di Bruxelles lo definiscono proprio così.