

Preso il finanziere Mugnai
Ritrovato un suo taccuino che tira in ballo ministri e industriali di area Dc

Tiziano Mugnai, il bancarottiere scomparso nel nulla alla vigilia del Natale 1989, viveva da nababbo fra Los Angeles e Las Vegas, dove tirava le fila di un nuovo impero finanziario. Affari sospetti, Rolls Royce e appartamenti di lusso. Il racconto dei carabinieri che hanno effettuato l'arresto in California. Un taccuino che tira in ballo ministri e industriali di area Dc.

PIERLUIGI GHIGGINI

LA SPEZIA. Ora amici, soci e complici di Tiziano Mugnai tremano davvero. Parlerà, e se parlerà che cosa dirà l'ex rampante della finanza di provincia fuggito il 22 dicembre 1989, lasciandosi alle spalle un crack di almeno ottanta miliardi, e che ora si trova in carcere a Los Angeles in attesa dell'estradizione? Quando ormai tutti lo davano per morto, e mentre duemila risparmiatori truffati si disputavano le briciole del suo fallimento, Tiziano Mugnai è stato piccato dai carabinieri e dagli agenti federali in una zona residenziale di Los Angeles. In zona residenziale di Los Angeles, in un appartamento di lusso senza baffi, viveva in un lussuoso appartamento del Wilshire boulevard, affittato per 28 mila dollari l'anno. Era in compagnia di un giovane brasiliano, del quale non è stata resa nota l'identità.

Il fermo è stato effettuato alle 21.30 del 17 gennaio e l'arresto formalizzato dal coronere nella mattinata successiva, su richiesta delle autorità italiane, per l'accusa di bancarotta fraudolenta. Ma solo ieri, al rientro degli investigatori da Los Angeles (il tenente Bernardi e il brigadiere Del Dotto) è stato possibile apprendere tutti i particolari e la effettiva portata dell'operazione. «Mugnai è stato colto di sorpresa - ha dichiarato il colonnello Gualdi, comandante del gruppo spezzino, nel corso di una conferenza stampa - evidentemente in California si sentiva al sicuro. Quando ha aperto la porta ai nostri uomini, e si è reso conto di essere in trappola, è stato colto da malore. L'operazione è andata a buon fine grazie ai nostri rapporti con l'Interpol, ma anche alla nostra totale riservatezza. Qual se gli fosse giunto qualcosa all'orecchio...»

La richiesta di estradizione è già partita per gli Usa: il finanziere potrebbe tornare in Italia entro marzo. «Stiamo conducendo una estesa indagine patrimoniale e fiscale, ma per ora non possiamo dire di più - ha aggiunto Gualdi - è certo però che i nostri elementi sono pro-

Dalla prossima settimana nuovamente interrotti per protesta i collegamenti stradali con l'Austria

Le associazioni di categoria accusano il governo: vuole tenersi buona Vienna E chiedono altri permessi

Autotrasportatori in rivolta
nuovi blocchi al Brennero

Blocco della frontiera all'ingresso dei Tir austriaci, la settimana prossima, ad opera degli autotrasportatori italiani. A meno che Bernini non conceda a questi ultimi altri permessi di transito verso l'Austria. Lo hanno deciso ieri le associazioni dei camionisti, contro la pretesa di Vienna di fissare per i transiti lo stesso «tetto» (222mila l'anno) che nei mesi scorsi ha provocato il caos nei valichi alpini.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Toma l'incubo dei Tir piazzati davanti alle frontiere con l'Austria per impedire l'ingresso dei camion di questo paese il cui governo, per motivi ecologici più che fondati, insiste nel fissare i contingenti di transito per i mezzi italiani ai livelli degli anni precedenti. Tanto che il ministro dei Trasporti Carlo Bernini ha rifiutato di firmare la bozza di accordo presentata dal governo di Vienna, e che dovrebbe rinnovare il regolamento scaduto.

Il blocco avverrà fra una settimana, a meno che Bernini non fonda gli autotrasportatori nuovi permessi di transito in Austria cosa improbabile, perché la questione è in mano al governo austriaco più che a quello italiano, salvo il ricorso alle anticipazioni che però rinvia la crisi di qualche mese in quanto brucerebbe i contingenti dei periodi successivi.

La decisione di passare alle vie di fatto è stata adottata ieri dagli autotrasportatori in una assemblea nell'interporto di Verona. C'erano praticamente tutte le associazioni dei camionisti, in rappresentanza di ben 220mila imprese. Anita, Fal, Fita, Unital, Snacasa, solo per citare le maggiori. La richiesta di nuovi permessi sarà formalmente inoltrata domani al mi-

nistro dei Trasporti Luciano Manani, che nell'Anita presiede il settore internazionale, ha spiegato che non ci sono alternative a questa decisione. «Mentre noi stiamo fermi perché i permessi di transito scarseggiano - ha detto citando il diligente mercato nero dei permessi a 250mila lire l'uno - gli altri vettori europei circolano liberamente».

Sulla questione dei transiti, doveva essere raggiunto un accordo con l'Austria già il 14 dicembre. E gli autotrasportatori accusano Bernini di promesse che restano «nella carta», dicendosi convinti che il governo ha scelto la salvaguardia delle relazioni con Vienna invece che «il settore vitale per l'economia nazionale».

Amesso che il governo abbia già scelto, fino a mercoledì scorso i rapporti tra Roma e Vienna erano al limite della rottura. Bernini non se l'è sentita di sottoscrivere un impegno a far passare verso l'Austria lo stesso numero di Tir (222.000 l'anno) fissato nel precedente accordo, e che nei mesi scorsi

ha provocato più volte il caos nei valichi. Quel mercoledì 30 gennaio dal ministero è partita una raffica di missive. Una a Palazzo Chigi, per chiedere al governo di pronunciarsi nella sua collegialità sulla bozza austriaca - e sul giudizio negativo dato al riguardo dagli stessi autotrasportatori. Come dire prendetevela voi la responsabilità di scatenare i Tir per tenervi buona Vienna. Un'altra lettera è partita per Bruxelles, destinata al Commissario Cee Van Miert con la richiesta di esaminare in sede comunitaria almeno la questione austriaca, in modo che l'accettare a Roma il limite dei 222mila permessi non significhi discriminare ulteriormente gli autotrasportatori italiani rispetto a quelli degli altri paesi Cee.

Oltrattutto la Commissione appare del tutto incapace di giungere a una disciplina comunitaria dei transiti verso i paesi terzi, per cui l'Austria (che non fa parte della Cee) va avanti a furia di negoziati bilaterali. È poi partita alla volta di Vienna un'altra lettera in cui si informava il ministro dei Trasporti austriaco Streicher del no di Bernini, dovuto al fatto che quel limite ai nostri Tir «non corregge ma anzi ribadisce in modo definitivo» lo svantaggio italiano favore degli autotrasportatori degli altri paesi Cee.

L'Italia chiede 250-260 permessi l'anno. Col sistema delle anticipazioni, è appunto questo il «tetto» che ha permesso nel 1990 un volume di traffico accettabile. Per questo Roma indica come punto d'incontro che Streicher accetti di applicare con gradualità il suo limite mentre da parte sua il governo italiano farebbe di tutto per ampliare l'alternativa ferroviaria potenziamento del trasporto combinato sul Brennero, sconti sulle tariffe ecc. offerti agli autotrasportatori, ma anche «alla committenza confindustriale e delle partecipazioni statali». E poi ci sarebbe il tunnel ferroviario del Brennero, che però fa parte di un futuro misurato in decenni. Pronti i progetti di massima, i finanziamenti ci sono. Manca solo il «va libera» del governo.

Martedì assemblea dei lavoratori del servizio ristorazione a bordo

Fiumicino verso lo sciopero

ROMA. Dopodomani mattina, assemblea dei delegati di Fiumicino. Dovranno decidere uno sciopero dell'intero scalo romano, solidale con i 620 colleghi che preparano il vassoio zeppo di cosine da mangiare che nei voli nazionali le hostess gentilmente ci porgono sull'aereo: sono gli addetti al «catering», servizio dell'Alitalia che la compagnia di bandiera ha ceduto alla società Aeroporti di Roma, di cui la stessa Alitalia è proprietaria insieme all'Italstat. La cessione è operativa da due giorni, e proprio questo ha sollevato l'indignazione dei sindacati che non avevano ancora dato il benestare all'operazione. Infatti,

spinti anche dalle strutture di base dell'aeroporto, avevano proclamato lo sciopero dei 620 lavoratori interessati effettuato il 1° febbraio. Sciopero che non ha avuto conseguenze sugli utenti perché, dice l'Alitalia, per il servizio si è ricorso alle cucine della «Aeroporti di Roma» e ad operatori esterni i sindacati invece sostengono che la compagnia di bandiera ha messo in cucina dirigenti e funzionari: insomma, il ricorso a un «crumiraggio» che ha procurato un esposto dei sindacati alla Commissione di garanzia che sorveglia il diritto di sciopero nei servizi pubblici, per violazione dell'art. 6 della

legge 146 che appunto vieta questi marchingegni.

A proposito di Commissione di garanzia, pure la Aeroporti di Roma vi ha fatto ricorso per denunciare il mancato preavviso dello sciopero di quelli che ormai erano già suoi dipendenti. «Un ricorso ridicolo», commenta Donatella Turtura, segretario della Filcgil-«il-catering» non è un servizio di movimento, quindi non è vincolato al preavviso, la legge 146 sullo sciopero nei servizi essenziali tutela il diritto alla mobilità. Ed è proprio alla legge 146 che i sindacati guarderanno nel proporre martedì lo sciopero a Fiumicino che non punta a bloccare lo scalo, ma a una sensibile riduzione del numero dei voli.

L'Alitalia ritiene ingiustificata la reazione del sindacato sostenendo di aver loro offerto, nei vari incontri, massime garanzie per lo status e il posto di lavoro del personale trasferito alla Aeroporti di Roma, escludendo anche imminenti privatizzazioni. È pare che sia vero. Leggendo i comunicati sindacali, e Donatella Turtura lo conferma, questo del «catering» appare essere il detonatore di una verifica complessiva sulla strategia del gruppo. I sindacati accusano l'Alitalia di seguire una linea di ridimensionamento, mentre le altre compagnie europee si fanno sempre più aggressive nella conquista di quote di mercato.

«Non c'è un programma di risanamento e di sviluppo», osserva Turtura, «i segnali sono opposti».

Resta il fatto che l'operazione «catering» è stata varata senza l'assenso dei sindacati, da cui la decisione di scioperare che ha fatto dire all'Alitalia di essere «stupida». «Finge di stupirsi», ribatte Turtura, «sa benissimo che il protocollo Ir impegna il sindacato a non scioperare durante la trattativa e l'azienda a non adottare iniziative unilaterali».

**UNIPOL:
DA
5 ANNI,
FRA
LE GRANDI
COMPAGNIE,
LA PRIMA
NEL
RENDIMENTO
DELLE
POLIZZE VITA.**

**CON
VITATTIVA.**

**ESSERE PRIMI DA ANNI
NELLE POLIZZE VITA
CI RENDE ORGOGLIOSI.
E RENDE DI PIÙ
AI NOSTRI ASSICURATI.**

La prima cosa da dire è che Unipol, cioè noi, è prima: infatti, tra le maggiori compagnie assicuratrici, vanta il maggior rendimento medio degli ultimi 5 anni nelle polizze vita. E questo ci rende giustamente orgogliosi. Per i tanti sottoscrittori di Vitattiva, la nostra polizza di risparmio e integrazione previdenziale, questo significa, in soldoni, un rendimento superiore del loro denaro.

Sottoscrittori che non hanno avuto esitazioni a scegliere Unipol Assicurazioni, cioè noi: un gruppo solido e sicuro, che si impegna al massimo per garantire loro, sempre, il più alto rendimento.

* Fonti: dato calcolato dai «Rapporti Annuali ISVAP», «Il Mondo», «Il Sole 24 Ore».

**UNIPOL
ASSICURAZIONI**
AMICA PER TRADIZIONE

vitattiva
LA POLIZZA VITA UNIPOL AD ALTO RENDIMENTO