

Mense Pizzinato contro Fiom Fim e Uilm

ROMA. Code polemiche per la chiusura del contratto dei metalmeccanici, stagione congressuale della Cgil praticamente aperta: nel sindacato si affilano i coltelli. E le forchette, visto che lo scontro di questi tempi è centrato sulla spinosa questione delle mense Fiat. Il caso non è affatto chiuso. Anzi, più passano i giorni più la polemica si infiamma: a guidare la contestazione verso l'accordo sono soprattutto gli operai degli stabilimenti di Arese e di Pomigliano d'Arco. All'Alfa Lancia il consiglio di fabbrica ha proclamato all'unanimità uno sciopero per giovedì prossimo. A Pomigliano, invece, Fiom e Uilm - con due comunicati separati - confermano l'intenzione di portare avanti la raccolta dei mandati dei lavoratori per ricorrere alla magistratura. L'obiettivo è di vedersi riconosciuto in busta paga la rivalutazione del costo-mensa, così come stabilito dall'ormai famosa sentenza del giudice milanese Santossio. È il malessere si estende ad altri stabilimenti del gruppo, alla Sevel Campania, a Sulmona, ed il segretario della Uilm, Giancarlo Fagioli, motiva così il suo dissenso dai vertici nazionali: «Bisognava valutare più attentamente la sentenza del pretore milanese, invece di subire la linea aziendale di scambiare la mensa fresca con il non ricorso al magistrato».

Ieri è sceso in campo anche il segretario confederale della Cgil, Antonio Pizzinato. Se la prende direttamente contro i vertici dei metalmeccanici: «Le polemiche in corso - dice - sono la dimostrazione concreta che non si possono avviare trattative con le controparti senza avere definito prima le piattaforme del negoziato. In particolare, Pizzinato trova «strano» aumentare il prezzo del pasto (a carico dei lavoratori) senza ottenere in contropartita altri benefici economici. Ma non è tutto. In polemica con Del Turco, Pizzinato non considera affatto lo strumento del contratto nazionale di lavoro un ferreo scudo da buttare via».

Una risposta gli arriva da Walter Cerfeda, segretario generale aggiunto della Fiom, socialista: «Riesce a fare il bel miracolo di voler essere l'ultimo paladino del contratto nazionale e contemporaneamente di tirare la volata agli avvocati per scardinarlo». Il riferimento è ancora alle mense; l'accusa quella di volere la «monetizzazione dei diritti». Al contrario, sostiene Cerfeda, cavalcare la sentenza del giudice Santossio «rischia di far saltare il servizio non solo alla Fiat, ma in tutte le fabbriche metalmeccaniche».

Drammatico annuncio dalla casa torinese: occorre una drastica riduzione ai «veicoli industriali»

È crisi alla Fiat-Iveco 3.300 posti in pericolo

In pericolo 3.300 posti di lavoro. Uno stabilimento, l'OM di Milano, chiuso entro un anno. Sono i dati della drammatica crisi dell'Iveco-Fiat. All'estero ci sono già licenziamenti. In Italia si farà una drastica ristrutturazione ed oltre metà degli «esuberanti» saranno impiegati e tecnici. «Occorrono - dicono i sindacati - prepensionamenti ed altre misure straordinarie. Chiederemo un incontro a Donat Cattin».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. È la crisi più drammatica che sia scoppiata nel gruppo Fiat dopo il 1980. All'Iveco, il settore autocarri del gruppo, sono in pericolo da 3.000 a 3.300 posti di lavoro, oltre metà dei quali sono di impiegati e tecnici. Un intero stabilimento, l'OM di Milano che occupa 860 lavoratori, sarà chiuso entro un anno. Le altre fabbriche subiranno drastiche ristrutturazioni. «Per evitare licenziamenti - hanno dichiarato ieri all'unisono i sin-

Entro un anno chiuderà la «OM» di Milano, già partiti i licenziamenti all'estero Colpiti moltissimi impiegati

scesi a 495.000 l'anno scorso e si prevede che non se ne venderanno più di 450.000 quest'anno. È l'effetto della recessione, cui sono immediatamente sensibili beni strumentali come gli autocarri. L'Iveco, pur mantenendo il secondo posto sul mercato europeo (con una quota del 22%) dopo la Daimler-Benz (23,8%), ha dovuto ridimensionarsi. Alla Spa Stura di Torino la produzione giornaliera è scesa dagli 86 camion e 520 motori di due anni fa a 52 camion e 308 motori attuali. Nel stabilimento francese di Bourbon-Lancy si è passati, in due anni, da 150 a 100 motori al giorno; in quello tedesco di Ulm da 82 a 55 camion, in quello inglese da 60 a 35 camion al giorno. Non ci sono grossi problemi, ha precisato l'Iveco, per i furgoni e gli autocarri leggeri, anche perché se ne piazzano 3.000 all'anno con la rete di vendita della spagnola Enasa



montaggio dei camion, comprese le produzioni ora fatte alla Spa Stura di Torino. Il risultato è che risulteranno «esuberanti» il 18-20% degli 11.000 lavoratori dell'area torinese, il 30% dei 1.380 lavoratori di Grottole e tutti gli 860 lavoratori dell'OM di Milano. Inoltre l'Iveco, per abbassare il punto di pareggio, intende «tagliare» le strutture di direzione ed enti centrali, il che significa che saranno eliminati il 20-22% degli impiegati e tecnici della sede centrale torinese, oltre un migliaio di persone. E sarà la prima volta, tra l'altro, che in Fiat si metterà in discussione l'impiego di un numero così consistente di «colletti bianchi». A conti fatti, si arriva a circa 3.300 «eccedenti» (l'azienda per ora ha fornito solo percentuali sugli organici), metà dei quali resteranno per mesi in cassa integrazione, l'altra metà dovrà andarsene.

180 i comuni dissestati Bancarotta: spese allegre e mancate entrate Il personale in sciopero

ROMA. Spese allegre ed entrate previste ma non incassate. Ed ecco il dissesto per parecchi comuni italiani, specie del sud, soprattutto piccoli sui 5 mila abitanti. I dipendenti rischiano il licenziamento o il trasferimento forzato e fanno sciopero. Oggi. Sono 180 i comuni per i quali c'è stato il primo riconoscimento della bancarotta, e la procedura impone agli amministratori la presentazione di piani di maggiori entrate e minori uscite prima della concessione dei mutui dalla Cassa depositi e prestiti per pagare i debiti residui. Ma i piani, ecco il punto, riguardano praticamente solo le spese per il personale. Il quale peraltro da mesi non prende lo stipendio, perché gli altri creditori ottengono il pignoramento dei trasferimenti dello Stato. Molti impiegati vengono obbligati a trasferirsi senza che la misura venga concordata con i sindacati, e a prescindere dalle pianti organiche pur approvate dalle istanze superiori. Per altri ancora si prospetta un futuro di disoccupazione vera e propria, perché si chiudono i servizi alla persona (dagli assistiti all'assistenza agli indigenti): chi ci rimette finisce per essere il cittadino. Da qui lo sciopero proclamato dai sindacati della Funzione pubblica Cgil Cisl Uil chiedendo

Per l'Istat cresce il divario tra le paghe dei pubblici dipendenti e quelle del settore privato L'inflazione al 6,4%, le retribuzioni dell'industria +6,9%, ma +18,1% nell'amministrazione

Salari (pubblici) battono inflazione

Le retribuzioni dei lavoratori pubblici vanno a velocità doppia di quelle dei privati. Secondo l'Istat, tra dicembre 1989 e lo stesso mese del 1990 +18,1% nel pubblico impiego e solo +6,9% nell'industria. Il dato è in parte «drogato» da ragioni tecniche, ma gli economisti avvertono il sindacato: senza miglioramenti dei servizi, gli incrementi saranno sempre più «socialmente ingiustificabili».

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Tra i lavoratori dell'industria e quelli del pubblico impiego si amplia ancora la forbice delle dinamiche salariali: lo dimostra la consueta analisi dell'Istat sugli andamenti delle retribuzioni contrattuali. Il confronto tra il dicembre 1989 e lo stesso mese del 1989 rischia di gettare altra benzina su di un fuoco già caldissimo: a fronte di un aumento dei prezzi al consumo pari al 6,4%, i dipendenti della Pubblica Amministrazione in media registrano un incremento delle buste paga del 18,1%, mentre l'industria segna un

molto più modesto +6,9%. A dire la verità, si tratta di dati che almeno in parte vanno interpretati: le variazioni percentuali non riguardano le medie generali degli anni esaminati, ma si riferiscono al semplice confronto tra mesi. Va da sé che in alcuni casi incrementi particolarmente rilevanti tra gli stessi mesi di anni diversi, nel più corretto confronto tra medie annue risultano molto meno significativi. Resta però impressionante l'evoluzione decisamente diversa tra le buste paga del settore pubblico e del lavoro privato.

La crescita media del 10,3% è così spinta soprattutto dal +18,1% della Pubblica Amministrazione, con punte nella sanità (+27,7%), nella sicurezza sociale (+25,2%), nei ministeri (+22,7%), e negli enti locali (+19%). Intorno all'aumento medio si attesta il comparto del credito e assicurazioni (+10,8%); molto più contenuti, invece, gli incrementi per trasporti e comunicazioni (7,8%), industria (6,9%), commercio e pubblici esercizi (6,3%) e agricoltura (5,1%). Nell'industria, risultati migliori per elettricità ed edili (rispettivamente +13,9 e 10,4%), mentre alimentari e metalmeccanici (+5 e 4,7%) registrano incrementi solo dovuti al meccanismo della contingenza.

Dunque, i salari del settore pubblico sono cresciuti due volte e mezzo più velocemente di quanto sia accaduto nell'industria. L'Istat spiega il differenziale con il ritardo con cui sono stati conformati gli aumenti dei contratti pubblici del 1988-1989, formalizzati solo nel corso del 1990; di conse-

guenza, il +18,1% del pubblico impiego sarebbe in realtà un dato «drogato». Intanto, però, cresce il divario tra le retribuzioni pubbliche e quelle dell'industria, così come cresce l'insofferenza dei dipendenti privati, come peraltro ha eloquentemente mostrato la vicenda del contratto dei metalmeccanici. Come spiega Stefano Patriarca, direttore dell'Ires-Cgil, «il problema non è se le paghe del pubblico impiego sono o meno realisticamente elevate; il problema è quello dell'ingiustificabilità sociale di quelle paghe, percepite come troppo elevate rispetto allo scarso livello qualitativo dei servizi offerti dalla pubblica amministrazione».

Assicurazioni vita Generali, Comit, Toro e Ras creano una nuova società E la Fondiaria si infuria...

DARIO VENEGONI

MILANO. Le Assicurazioni Generali, la Banca Commerciale Italiana, le compagnie Toro e Ras daranno vita a una nuova compagnia di assicurazione sulla vita. La conferma è venuta dallo stesso vertice della compagnia triestina, il quale ha anche fornito alcuni particolari sulla complessa operazione finanziaria. L'annuncio ha provocato la piccata reazione della Fondiaria, la compagnia controllata da Camillo De Benedetti e dalla Ferruzzi, che aveva da oltre un anno allo studio un progetto analogo, sempre in collaborazione con la Comit. Né meno sorpreso sembra essere il vertice del Banco Ambrosiano, che conta le Generali tra i propri principali azionisti, e che accarezzava a sua volta l'idea di poter vedere in un prossimo futuro polize vita del Leone di Trieste attraverso la propria ramificata rete di sportelli.

Attorno alla costituzione della nuova società - che peraltro attende ancora le necessarie autorizzazioni - sta dunque maturando un nuovo caso finanziario. L'avvicinarsi della fatidica scadenza del '93 spinge banche e assicurazioni a una frenetica ricerca di partner di prestigio per allargare il raggio della propria attività nella speranza di reggere meglio così la concorrenza dei colossi europei.

Della nuova compagnia vita - ha precisato l'amministratore delegato delle Generali Eugenio Coppola - i triestini avranno il 50% del capitale, oltre alla responsabilità della gestione. Quote inferiori avranno, nell'ordine, Comit, Ras (Allianz) e Toro (gruppo Agnelli). Alla Comit, in particolare, spetterà la responsabilità di collocare i prodotti della nuova società, attraverso i suoi sportelli. Un

I misteri di Atlanta. Dalla filiale della Bnl soldi all'Irak anche per il traffico d'armi «made in Italy»

«Mister Drogoul, ci servirebbe un missile...»

Nelle 2.500 operazioni di finanziamento della Bnl di Atlanta a beneficio dell'Irak sono coinvolte diciannove industrie italiane. Due di queste, secondo i servizi segreti, trafficano con le armi: l'Euromac e la Conser. La prima è in realtà di proprietà irachena. La seconda è una sussidiaria di una azienda svizzera che lavorava ad un megaprogetto per la costruzione del missile balistico Condor II.

GIUSEPPE F. MENNELLA

ROMA. Fin dal 1987 i servizi segreti italiani indagavano su un traffico illecito di armi i cui contorni andavano però oltre i tradizionali confini degli armamenti convenzionali. Questa volta le tracce si dirigevano verso il complesso territorio dell'alta tecnologia missilistica. L'Europa, ma anche l'Italia, rappresentavano la base di partenza. I Paesi di importazione erano l'Irak di Saddam Hussein, l'Argentina e l'Egitto. Il progetto era ambizioso: esportare in Irak un missile balistico denominato Condor II (o Bader 2000). L'intelligence italiana individuò anche alcune delle società coinvolte nel progetto. Innanzitutto la svizzera Conser e la sua coda di sussidiarie italiane: Conser, Intesa, Rata, Gamma, Meg. La Conser - secondo i servizi - è pesantemente implicata nella vicenda Condor II - tanto che nei confronti dei titolari della società fu ipotizzato il reato di concorso aggravato in cessione illecita di parti di armi da guerra.

La Conser è fra le società che hanno beneficiato dei finanziamenti che la Bnl di Atlanta elargiva all'Irak per far concludere alle sue aziende industriali di Stato contratti con ditte europee. Secondo gli stessi dati in possesso alla direzione generale della Bnl e ricavati dalle ispezioni negli uffici di Atlanta, il finanziamento assommava a 500.000 dollari. Nel giro vorticoso dei prestiti accordati dal titolare dell'agenzia bancaria di Atlanta, Chris Drogoul, c'era anche l'ormai famosa Euromac di Monza. Il finanziamento non è ingente sfiorando i 57 milioni di lire. Ma è significativo. Intanto, l'Euromac non è un'azienda italiana, ma irachena. Proprio in queste settimane uno dei due fratelli iracheni titolari della società è stato espulso dall'Italia perché soggetto pericoloso. Inoltre, l'Euromac era soltanto uno dei filii della raginata costruita negli anni dall'Irak in Europa per essere presente e attiva sul mercato delle armi. In Gran Bretagna, ad esempio, operano l'Ava Engineering e la Atlas Foods. Le tre società risultano gestite da finanziaria di

Le aziende finanziate dalla Bnl di Atlanta

SOCIETÀ BENEFICIARIA	VALUTA	IMPORTO
INNISE INNOCENTI - MILANO	MARCHI	24.975.330
INNISE INNOCENTI - MILANO	LIRE	2.439.280.000
APV CHEMICAL - MILANO	DOLLARI	2.395.516
TECHNIMONT - MILANO	DOLLARI	7.000.000
OMAV - BRESCIA	LIRE	7.488.000.000
I.S.T. - MILANO	DOLLARI	1.000.000
OFFICINE MECCANICHE PAVESI	LIRE	3.380.409.000
M.E.S. - MODENA	DOLLARI	129.054
DANIELI - UDINE	MARCHI	249.563.000
EUROMAC - MONZA	LIRE	56.951.410
IAX - ROMA	LIRE	981.814.600
ICOMSA - PADOVA	LIRE	1.076.750
CTIP - ROMA	DOLLARI	4.750.000
IONICS ITALIA - MILANO	DOLLARI	9.550.000
ENDECO - BARAZZUOL - PADOVA	MARCHI	159.370.000
C.M.B. - POMEZIA	DOLLARI	898.000
MARANGONI MECCANICA - TRENTO	STERLINE	4.696.000
NECCHI COMPRESSORI - PAVIA	MARCHI	7.000.000
CONSER - ROMA	DOLLARI	500.000
PRESS INDUSTRIAL - MILANO	DOLLARI	1.250.000

Fonte: Banca d'Italia su documenti Bnl

Baghdad «Al Arabi trading company» che possiede anche la «Technology development group» per nota, con la sigla TDG, per essere la regista degli approvvigionamenti d'armi per l'Irak.

Uno degli obiettivi dell'inchiesta parlamentare del Senato sull'affaire Bnl Atlanta è proprio quello di accertare se la Bnl ha direttamente o indirettamente finanziato il traffico di materiale per uso bellico o strategico. Non sarà una ricerca facile perché spesso alcune forniture industriali erano suscettibili di dual use, cioè di impiego civile ma anche mili-

Dal canto loro, gli ispettori della Banca d'Italia hanno sollevato dei dubbi (nulla di più, ma nulla di meno) su alcune industrie che hanno firmato contratti con l'Irak finanziati dalla Bnl di Atlanta per 115 milioni 900 mila dollari. Ecco l'elenco: Lummus Crest (30 milioni e mezzo di dollari); Lummus Crest e Thiessen in joint venture (6 milioni e mezzo di dollari); Matrix Churchill (16 milioni 200 mila dollari); Mannesmann Demag (tre milioni di dollari); Mannesmann Handel (20 milioni 900 mila dollari); Potain (4 milioni 800 mila dollari); Rotec Industries (10 milioni) 900 mila dollari;

Drogoul ha chiesto alle aziende di firmare una certificazione che attesti che i contratti con l'Irak non riguardano materiale bellico. La XYZ Option, che doveva fornire un impianto per la produzione di una lega metallica speciale, ha rifiutato di presentare la dichiarazione trasferendo il credito a subfornitori. Da segnalare il fatto che il contratto alla XYZ era stato procurato dalla Matrix Churchill che, secondo alcune testimonianze, tratteneva per le sue intermediazioni il 15 per cento a beneficio di Saddam Hussein. Nei confronti della Lummus la Bnl non ha confermato il credito guadagnandosi un procedimento davanti all'autorità giudiziaria americana.

Per quel che riguarda le aziende italiane che hanno firmato contratti con l'Irak (tutte elencate nella tabella pubblicata qui accanto), gli ispettori della Banca d'Italia annotano che in alcuni casi i finanziamenti hanno compiuto giri bancari particolari. La segnalazione tocca «i beneficiari relativi ad Apv Chemical, Innise Innocenti, Officine Meccaniche Pavese, Omay e Technimont». Questi beneficiari hanno avuto «quale destinazione finale l'Unione di Banche Arabe ed Europee di Roma per la costituzione di depositi "in collaterale" a fronte di lettere di credito». Inoltre, «i beneficiari riguardanti le operazioni Cip e Mes sono stati eseguiti rispettivamente, al Banco di Roma (Ro-

ma), ed alla filiale di Reggio Emilia della stessa Bnl». A proposito di filiali della Bnl, l'esame della montagna di documenti rinvenuta ad Atlanta dimostra che l'agenzia diretta da Chris Drogoul non lavorava in isolamento. Nelle sue operazioni vengono coinvolte altre agenzie della Bnl. Per citarne alcune: Udine, Milano, Reggio Emilia, Roma, Brescia, Londra, Honk Kong. In alcuni casi si è trattato di operazioni anomale che, però, non hanno suscitato la «curiosità» di nessuno. Fino al 4 agosto del 1989..... (4-FINE - Gli altri articoli sono stati pubblicati il 16, 17, 18 e 19 febbraio)

Servizio Renault. Sorriso non stop.

Assistenza Non-Stop. Formule su misura per prolungare fino a 3 anni i vantaggi della Garanzia Renault.