

## Pininfarina duro: «Niente contratti pubblici nel '91»

ROMA. Ci si avvicina a grandi passi verso l'atteso appuntamento della trattativa di giugno tra governo, Confindustria e sindacati. Nelle scorse settimane, è stato il sindacato confederale a lanciare - seppure ancora in forma non definitiva - una serie di proposte in vista del confronto di giugno sui costi del lavoro e riforma della contrattazione. Ora la palla è passata nel campo degli imprenditori, anch'essi intenti - e forse con qualche problema più del previsto - nella non facile elaborazione di una piattaforma per giugno.

Ieri, sul tema della vertenza di giugno si è espresso il presidente di Confindustria, Sergio Pininfarina, secondo cui gli imprenditori puntano su una struttura del salario di tipo europeo, che non preveda garanzie. «Per questo - ha affermato - sono d'accordo con Mortillaro, quando dice che il salario non deve necessariamente difendere il potere di acquisto. Gli industriali hanno chiesto il blocco per il 1991 della contrattazione del pubblico impiego. «Del resto - ha spiegato il leader di Confindustria - il settore pubblico per effetto del trascinarsi dei precedenti contratti spunterà nel '91 incrementi sproporzionati all'andamento dell'economia, e a quello delle retribuzioni dei privati in particolare. Immediata la replica dell' sindacato. «Una proposta inaccettabile - ha affermato Sergio D'Antonio, segretario generale aggiunto della Cisl - Pininfarina farebbe bene a seguire il dibattito in corso sulla riforma del rapporto di lavoro nel pubblico impiego, anziché parlare di rinvio dei contratti.

Intanto, sindacati e Confindustria ieri si sono visti per di-

scutere di questioni che non hanno direttamente a che vedere con l'appuntamento di giugno (in gergo sono definite come *operative* di intese predefinite), ma comunque di rilievo. Si è così cominciato a parlare fino al 30 settembre la parte dell'accordo interconfederale del dicembre 1988 che consente alle aziende di assumere lavoratori con contratto a termine (da quattro a dodici mesi) e con chiamata nominativa. Per adesso, circa 28 mila lavoratori sono stati assunti con questi contratti, si tratta in gran parte dei cosiddetti «ultra-innovativi», tagliati fuori per limiti d'età dai contratti di formazione-lavoro. Entro la prima decade di giugno le parti si rivedranno per verificare cifre alla mano l'esito dell'intesa, comprese mansioni, età, e distribuzione per sesso dei lavoratori coinvolti.

Oltre a questo problema, le delegazioni hanno affrontato nuovamente la questione della conciliazione e dell'arbitrato, per risolvere le controversie di lavoro individuali e plurime senza intasare di cause la magistratura. Esisterebbe un'intesa sull'istituzione di una commissione paritetica per la conciliazione presso le unioni industriali provinciali; in seconda istanza, interverrebbe un collegio arbitrale formato dai membri della commissione paritetica integrata da esperti *super partes*. Restano da chiarire alcuni aspetti tecnico-giuridici. Il prossimo appuntamento è stato comunque fissato per il 7 marzo; in quella sede si parlerà dell'organizzazione della conferenza annuale sullo stato dell'industria, dell'istituzione dell'osservatorio sull'ambiente, e dei problemi legati agli indirizzi europei in materia sociale. □ Ro Gf

Il governo non concede aiuti specifici alla compagnia ma in cambio liberalizza le tariffe del trasporto aereo

Il problema degli esuberanti Sindacati sotto minaccia: «Potremmo ridurre orari e stipendi del 10%»

# Alitalia, prezzi liberi Niente prepensionamenti

Alitalia avrà mano libera sulle tariffe senza sottostare ai controlli preventivi di governo e Parlamento: è la decisione dei ministri come contropartita alla scelta di non sostenere con aiuti particolari la nostra compagnia di bandiera. Che minaccia i sindacati: visto che non possiamo avere né prepensionamenti né cassa integrazione, stiamo valutando la possibilità di ridurre orari e stipendi del 10%.

GILDO CAMPESATO

ROMA. Batoste in tutte le battaglie aperte sul fronte avanzato, ma una vittoria attesa da anni su uno scenario collaterale che consente di rafforzare le retrovie si può sintetizzare in questo modo l'esito di un confronto di quasi due ore che ieri a Palazzo Chigi ha visto contrapposti da un lato il presidente dell'Iri e Nobili e l'amministratore delegato di Alitalia Bisignani e dall'altro il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Cristoforo, i ministri dei Trasporti Bernini e del Bilancio Cirino Pomicino. L'Alitalia, anche con l'appoggio di Bernini, chiedeva un forte sostegno finanziario per far fronte alla caduta di incassi e ai maggiori oneri causati dalla guerra del Golfo. In un piano messo a punto da Bernini si

parlava addirittura di 350 miliardi. Ma i ministri finanziari non ne hanno voluto sapere. Hanno detto di no a tutti gli aiuti, ma hanno concesso ad Alitalia una misura che la compagnia aerea chiedeva da anni: la possibilità di fissare liberamente i prezzi dei biglietti senza passare attraverso quella lunga trafila che oggi rende particolarmente farragosa e lunga ogni decisione in materia tariffaria. Ma andiamo con ordine.

L'Iri si è presentato al confronto col governo mettendo sul piatto la drammatica situazione seguita allo scoppio del conflitto taglio del 20% dei voli nazionali, del 30% di quelli internazionali, del 7% di quelli intercontinentali con una riduzione media dei passeggeri del

30%. Una batosta che stravolge completamente i piani della compagnia di bandiera che contavano su un incremento degli introiti dell'11% per smaltire agevolmente senza particolari traumi, in un biennio, i 1.500 esuberanti evidenziati dal piano di riorganizzazione dell'Alitalia. Adesso le previsioni hanno cambiato di segno se la caduta dei passeggeri continuerà fino al 31 marzo (ma negli ultimi giorni c'è stato qualche segnale di ripresa) salvo poi tornare sui livelli normali nei mesi successivi a fine anno si registrerà comunque un cedimento del traffico del 17%. Di qui le richieste di soccorso di Nobili e Bisignani.

I vertici di Iri ed Alitalia si sono però trovati di fronte ad un muro: il governo è stato irremovibile motivando la propria opposizione con la precaria situazione dei conti pubblici. Ha detto no al prepensionamento che avrebbe potuto far piazza pulita in un colpo solo di tutti gli esuberanti (e anche qualcosa in più visto che da 1.500 la cifra è improvvisamente decollata a 2.612) scartandone i costi sul bilancio dello Stato; ha poi rifiutato anche il richieduto decreto che allargasse i benefici della cassa integrazione all'Alitalia, ha negato ogni ri-

duzione di oneri sociali ed anche il tanto auspicato nicco dell'iva. «Se ne riparerà dopo le decisioni Cee e solo se ve ne saranno le condizioni», ha detto Cristoforo. Insomma, un no su tutto il fronte. «È prematuro un giudizio globale della situazione - ha detto il ministro dei Trasporti Bernini - La situazione è in movimento, non si può avere adesso una visione realistica. Aspettiamo qualche mese il nuovo check up potrebbe avvenire verso giugno. Se continuerà la paura di volare è possibile che il governo riveda la propria rigidità ma è un ipotesi ancora lontana, per il momento Alitalia ed Iri tornano a casa con le pive nel sacco.

Tuttavia, la compagnia di bandiera non è rimasta del tutto a mani vuote dall'incontro di ieri. Non ha ottenuto i soldi che permettevano di sistemare con un colpo di spugna i passivi di bilancio, ma ha avuto dal governo l'impegno di adottare in tempi brevissimi un provvedimento di liberalizzazione tariffaria. In altre parole, potrà decidere a proprio piacere gli adeguamenti (all'insù e all'ingiù) dei biglietti. Fino ad oggi l'Iri è lungilistoso: proposta, vaglio consultivo della commissione Sangalli, decisione del Cip, decreto del ministro.

## La crisi dei bus Iveco L'azienda getta la maschera «In 2600 devono andarsene per sempre, altri 800 in cig»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MICHELE COSTA

TORINO. Sono 3.473 i lavoratori «eccedenti» all'Iveco Fiat. Il numero esatto è stato comunicato dall'azienda lunedì al termine del primo incontro con i sindacati. E di questi lavoratori ben 2.673, cioè quasi i quattro quinti, sono stati definiti «eccedenti strutturali»: significa che dovranno lasciare l'azienda e, se non saranno sistemati col prepensionamento o altre soluzioni, verranno licenziati. Appena un po' meno sfortunati saranno i restanti 800 «eccedenti congiunturali», che dovranno rientrare dopo due o tre anni di cassa integrazione a zero ore.

A rendere ancora più preoccupante la situazione è il fatto che tutte le «eccedenze strutturali» sono concentrate in due aree: Tonno e Milano. Non sono infatti toccate dalla crisi le fabbriche di Brescia, Suzzara (Mantova) e Foggia, che producono furgoni ed autocarri leggeri. Nello stabilimento di Crotto (Mantova), che fa gli autobus, la produzione rallenta perché mancano i finanziamenti del governo per i trasporti urbani ed interurbani. Confidando che prima o poi gli stanziamenti pubblici arriveranno, l'Iveco chiede due anni di cassa integrazione per 490 dei 1.380 lavoratori della fabbrica campana (420 operai e 20 impiegati), garantendo loro il rientro.

Nella realtà milanese ed in quella torinese, invece, si sommano gli effetti drammatici del crollo di vendite degli autocarri pesanti in tutta Europa e della decisione aziendale di affrontare la crisi con una drastica ristrutturazione. A Milano chiuderà entro il 1992 una delle fabbriche più legate alla storia della città e del movimento operaio milanese: l'OM. Per i 190 lavoratori (650 operai e 140 impiegati) verranno chiesti 36 mesi di cassa integrazione a zero ore, entro i quali occorrerà trovare una sistemazione. E non sarà facile. Le produzioni di ponti ed assali fatte dall'Om di Milano saranno trasferite alla Spa Stura di Tonno, dove giungeranno pure le produzioni meccaniche ora fatte in Francia, mentre partiranno per l'estero le produzioni dei veicoli finiti. Il risultato di questo scambio è che nella grande fabbrica risulteranno «eccedenti» 1.230 operai ed impiegati, dei quali soltanto 310 saranno riassorbiti a ristrutturazione compiuta. Sempre a Tonno, dovranno andarsene 963 impiegati, tecnici ed operai della direzione ed enti centrali dell'Iveco. In totale 2.193 «eccedenti» nell'area torinese, che sarà pure difficilissimo sistemare.

«Negativo» è il giudizio di Fiom, Fim, Uilm e Sida sulle scelte dell'Iveco, «che, se non modificate, rischierebbero di scancare solo sui lavoratori i costi ed i sacrifici della ristrutturazione aziendale. Il piano di riconversione - aggiungono i sindacati - non è sufficientemente chiaro nelle cause che lo determinano, nel percorso da attivare e negli obiettivi che si prefigge». Di questo, oltre che degli strumenti da adottare per le «eccedenze strutturali» (dal prepensionamento alla mobilità intergruppo ed esterna) si discuterà nel nuovo incontro tra le parti fissato per venerdì.

Necci ha presentato a Cgil Cisl Uil le nuove ferrovie. Credit Lyonnais nella finanziaria

## Fs, «patto di sviluppo» con i sindacati I francesi entrano nell'Alta velocità

Nuovo corso nei rapporti fra i sindacati: oggi documento congiunto per un «patto di sviluppo». Necci ha illustrato al leader confederale le sue nuove ferrovie. I sindacati insistono sul Sud e chiedono di poter controllare. Per l'Alta velocità nasce a marzo la finanziaria Finav, spa mista. Dopo il Banco di Napoli, ha chiesto di partecipare il Credit Lyonnais col 5%. Milano-Napoli e Torino-Trieste le prime tratte.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Per la prima volta si può parlare di ferrovie italiane senza evocare le brutte vicende del passato. Così il segretario generale aggiunto del Cgil Ottaviano Del Turco ha annunciato il nuovo corso inaugurato ieri, e che oggi si tradurrà in un comunicato congiunto, nei rapporti tra sindacati ed Ente Fs che in sostanza stringono così un «patto di sviluppo». L'amministratore delegato Lorenzo Necci aveva appena finito di illustrare al leader confederale i progetti di sviluppo del trasporto ferroviario che discendono dal contratto di programma firmato, e pure Franco Marini e Giorgio Benvenuto (leader della Cisl e della Uil) hanno espresso fidu-

cia. Lo sforzo è notevole, ha detto Marini, ed avrà rilievo sul sistema economico e sul livello di vita del paese, mentre gli faceva eco Benvenuto: «Va incoraggiato questo tentativo di togliere le Fs dal binario morto in cui sono rimaste incagliate negli ultimi anni. Tutto bene, dunque? Certamente sì, adesso che siamo nel momento dei programmi. Ma oggi i sindacati vorranno vedere scritto nero su bianco che le urgenze del sistema settentrionale che vuol collegarsi all'efficienza europea non deve porre in secondo piano quelle del Mezzogiorno per non ripetere la dicotomia storica delle due Italie. E chiedono l'istituzione di un «osservatorio» comune per la verifica e il controllo del-

le strategie dell'azienda, come ha anticipato il segretario generale della Uil Giancarlo Aiazzi.

Direttamente interessate le tre confederazioni soprattutto a due punti. La proposta di riservare alla sottoscrizione dei ferroviari una quota di partecipazione alla imminente Spa finanziaria mista per l'Alta Velocità, la circostanza che gli investimenti programmati dovrebbero creare 100 mila nuovi posti di lavoro. Si tratta di costruire nuove linee, scacciare binari, locomotive e carrozze, sfondare montagne, realizzare il sogno del treno superelevoce. Ci sono grandi prospettive per le costruzioni. C'è spazio per i 13 mila metalmeccanici dell'industria per il materiale rotabile ferma da anni di blocco degli investimenti, con milioni di ore di cassa integrazione, ma non per tutti. Aziende finora assistite da commesse clientelari dovranno elevarsi al livello della competitività europea per qualità, prezzi e tempi di realizzazione. Sta scritto nel documento presentato ai sindacati. E il segretario nazionale della Fil Cgil Mauro Moretti è d'accordo: «Le locomotive italiane costano il doppio e si rompono

tre volte di più di quelle francesi o tedesche».

Ma la grande scommessa resta l'Alta velocità. Ieri è stato battezzato il cuore dell'operazione si chiamerà Finav la Spa finanziaria per l'Alta velocità, mista Fs e istituti di credito. Dopo il Banco di Napoli, ieri mattina anche il Credit Lyonnais (era per questo a Roma da Necci una delegazione guidata dal presidente Jean Yves Haberer) ha dichiarato di voler partecipare alla Finav con una quota del 5%; si apre così la porta ai finanziamenti del mercato internazionale, per la cui raccolta il Credit sarà uno dei capofila. Necci ha confermato che sono in corso trattative con un'altra banca francese, la Indosuez, e con il San Paolo di Torino. Dal canto suo la Finav, ha confermato Necci, nascerà a marzo. Capitale iniziale 100 miliardi, destinati a lievitare fino a 3-4 mila.

Nello schema presentato ai sindacati, l'Ente (con una fetta offerta ai dipendenti) si riserva il 50% della Finav, l'altra metà a disposizione degli investitori privati, soprattutto banche. Chissà, forse anche qualche consorzio di costruttori; ma dopo che la relativa tratta velo-

ce sarà realizzata. Prima, il consorzio che avrà vinto l'appalto potrà essere coinvolto al rischio d'impresa (obbligazioni, royalties). E si va verso gli appalti perché la formula della Spa mista con la Fs avrebbe legato i privati all'esercizio, escluso dal decreto che autorizza le Fs ad entrare in società coi privati.

«Non saliremo domani sul Tgv», ha detto Necci concedendosi ai giornalisti. «Abbiamo avviato un processo, chiediamo pazienza a voi e ai clienti, ci vorranno cinque o sette anni. Tra opere civili, armamento e materiale rotabile costerà 25-30 mila miliardi». Le prime tratte? Milano-Napoli e Trieste-Torino «che potrà prolungarsi fino a Lione perché i francesi si sono detti interessati al nostro progetto». E poi, la «grandissima urgenza dei valichi Necci ha citato il Brennero e il Prejus, aggiungendo che il problema è aperto anche con la Svizzera. Ma il treno veloce sarà francese, tedesco o italiano? «Tutte le ipotesi sono in campo», ha risposto Necci, negando che il prototipo nostrano Eir 500 sia fuori gioco. «Non è detto. Però non ne conosco ancora i costi».

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. La attesissima legge di riforma della cassa integrazione guadagni, ormai quasi in vista del traguardo finale dell'approvazione, corre seriamente il rischio di tornare nel limbo. Il testo della riforma (con gli ultimi emendamenti del governo) aveva sollevato una furiosa reazione degli imprenditori, che nei giorni scorsi avevano esposto al presidente del Consiglio Giulio Andreotti le loro obiezioni, e presentato al governo una serie di proposte di modifica. Ieri le principali organizzazioni degli industriali (Confindustria, Intersind e Asap) hanno diffuso un pesantissimo comunicato congiunto in cui, oltre a sparare ad alzo zero sui contenuti del di-

segno di legge, collegano di fatto il buon esito della vertenza di giugno tra governo, sindacati e imprenditori al blocco del provvedimento.

La nota degli imprenditori (privati e pubblici) spiega come «alla vigilia di una trattativa su costo del lavoro e sul sistema contrattuale che mira alla salvaguardia della competitività delle imprese, rendendone più agevole e flessibile la gestione, sia del tutto fuori luogo un intervento legislativo che limiti la stessa flessibilità». La riforma è giudicata il più grave di una serie di provvedimenti che rendono sempre più rigido il mercato del lavoro, ed è accusata di rendere impossibile il ricorso alla Cig. Lo sconcerto

E la riforma attesa da un decennio rischia di tornare nel limbo

## Cassa Integrazione: scatta il veto di Confindustria, Intersind e Asap

Confindustria, Asap e Intersind sparano a palle caricate sulla legge di riforma della Cassa integrazione guadagni e del mercato del lavoro. La riforma è attesa da dieci anni, e dopo aver superato un accidentato iter parlamentare sembrava indirizzata verso una rapida approvazione. Gli imprenditori chiedono il blocco della legge; per il sindacato, è una «presa di posizione indecente».

nasc dal fatto che avendo inserito nel testo del disegno di legge le misure di prepensionamenti nei settori ad alta tecnologia e in quelli coinvolti da vitali processi di risanamento e ristrutturazione, si fa leva sull'urgenza di questi ultimi per far approvare provvedimenti legislativi la cui delicatezza richiederebbe più adeguati approfondimenti e la ricerca di equilibrate soluzioni.

«È una presa di posizione indecente». Questo il commento di Fausto Bertinotti, segretario confederale della Cgil, che ricorda come da oltre dieci anni si parli di una riforma della Cig, una situazione che ha determinato il proliferare di clientele (attraverso la continua decurtazione *ad hoc*) e l'assoluta incertezza per tanti lavoratori. «Rimosso il veto del governo - spiega Bertinotti - ecco il veto della Santa Alleanza contro la riforma, che la riapertura di una fase di crisi e di ristrutturazione rende invece indograbile». Per il sindacato, c'è solo una legge che la bloccherebbe: certezza e uniformità di trattamento: il vero problema degli imprenditori - afferma Bertinotti - è l'esercizio del potere contrattuale da parte del sindacato durante le ristrutturazioni, che consente di tutelare i lavoratori. È davvero singolare il rapporto stabilito tra la trattativa di giugno e l'approvazione della legge. Al contrario, credo che il rapido varo della riforma costituisca una condizione indispensabile per un buon svolgimento del negoziato di giugno. È possibile definire l'edificio delle nuove regole contrattuali solo sulle fondamenta rappresentate dalle nuove regole del mercato del lavoro».

Concordi le reazioni delle altre organizzazioni sindacali. Per Giorgio Alessandrini, segretario confederale della Cisl, «gli imprenditori vogliono cassa integrazione e prepensionamenti a carico dello Stato senza conflitto sociale, senza responsabilità sul destino dei lavoratori, senza ruolo negoziale del sindacato». Secondo il segretario confederale della Uil, Adriano Musi, «non è vero che il disegno di legge limita la flessibilità nelle aziende, né sono comprensibili le preoccupazioni per il Tesoro. La legge, anche se non è perfetta, deve essere approvata».

## Fusione Pirelli-Continental Gianotti e Mattina: «Abusi e protezionismo tedesco»

MILANO. Il rifiuto della Continental di prendere in considerazione la proposta di fusione proveniente dalla Pirelli sta assumendo sempre più dimensioni politiche: ciò è evidente da quando la posizione del management della casa di pneumatici di Hannover è stata ufficialmente sponsorizzata dalla potente industria automobilistica tedesca e dalla Deutsche Bank, gigante della finanza in grado di influenzare l'atteggiamento di molti operatori economici.

E cominciano a muoversi, da parte italiana, le forze politiche di sinistra preoccupate dell'emergente protezionismo germanico: nei giorni scorsi era toccato al senatore Lorenzo Gianotti del Pds chiedere con un'interrogazione al ministro dell'Industria Battaglia se il governo italiano non ravvisasse nel comportamento di Deutsche Bank, Mercedes e Audi, un «abusivo di protezionismo».

dominante» contrario alle norme Cee, e non ritenesse di sottoporre la questione al commissario Cee per la Concorrenza Leon Brittan.

Ieri le stesse questioni sono state sollevate direttamente dall'europarlamentare socialista Enzo Mattina, che ha chiamato in causa la Commissione esecutiva. Non è contrario alle norme comunitarie sulla libera concorrenza, dice Mattina, lo statuto di Continental (che limita al 5% il diritto di voto degli azionisti)? Non è scorretto l'atteggiamento ostile di Deutsche Bank? Non è infine per caso coinvolto lo stesso governo tedesco in questo rigurgito di protezionismo?

Intanto a Gianotti ha risposto Battaglia, limitandosi a manifestare approvazione e attenzione del governo per l'iniziativa di Pirelli, e «speranza» che non ci siano risvolti nazionalistici, ma senza annunciare alcun intervento nei confronti delle autorità tedesche o della Cee.

Il ministro del Tesoro Carli promette: «La banca collaborerà lealmente»

## Sì del Senato all'inchiesta Bnl-Irak

Parte l'inchiesta parlamentare del Senato sulla vicenda della Bnl di Atlanta e dei suoi crediti facili e irregolari all'Irak. Lo ha deciso all'unanimità l'assemblea di Palazzo Madama approvando la proposta del capigruppo del Pds, Ugo Pecchioli, e della Sinistra Indipendente Massimo Riva. Il ministro del Tesoro, azionista di maggioranza della Bnl, ha promesso «la leale collaborazione» della banca.

GIUSEPPE F. MENNELLA

ROMA. Ventuno senatori - con i poteri dell'autorità giudiziaria - indagheranno fino al 31 dicembre su uno dei più grandi scandali politico-finanziari degli ultimi decenni. L'affare Bnl Atlanta-Irak. Tre miliardi di dollari irregolarmente concessi ad una società di Saddam Hussein da una piccola ditta statunitense l'oggetto dell'indagine è questo. Lo hanno voluto precisare in molti ieri nell'aula del Senato: sotto accusa non è e non può essere l'istituzione bancaria di pro-

parlamentare, ieri sera ha espresso il suo parere favorevole alla scelta del Senato, assicurando che la Bnl «collaborerà lealmente con la commissione d'inchiesta...». La nuova Bnl è profondamente diversa dalla Bnl che ha subito i fatti di Atlanta. La Bnl è una struttura sana e capace di rispondere alle nuove sfide dei mercati. Il ministro del Tesoro, insieme all'Istituto di credito, ha difeso a spada tratta l'operato del presidente Giampiero Cantoni, con lui - ha detto Carli - «mantengo un dialogo frequente e confido nella sua tenacia».

Una difesa di Cantoni che molti hanno interpretato come replica ai dubbi e alle perplessità sul management della banca sollevate ieri nel corso del dibattito parlamentare. Ne era stato autorevole portavoce lo stesso autorevole proponente del Pds e della Sinistra indipendente, il senatore dc Enzo

Berlanda che è anche presidente della commissione Finanze e Tesoro. «Il recupero della credibilità nei confronti del sistema finanziario nazionale e internazionale - ha detto Berlanda - richiede anche scelte che dimostrino la decisa volontà di recuperare tale credibilità perduta o offuscata. E dunque lecito chiedersi se il management della banca sia stato rinnovato con la drasticità e l'ampiezza richieste dalla gravità dei fatti e se, da parte della proprietà, siano state tempestivamente avviate tutte le iniziative, comprese quelle di natura cautelare, a fronte di eventuali responsabilità anche di carattere patrimoniale».

L'inchiesta dovrà accertare tutte le responsabilità, dirette e indirette, comunque riferibili all'affare, se ne riferibili all'Irak ci sia la costituzione di fondi neri e il versamento di tangenti; se c'è stato traffico d'armi e lo svilupparsi

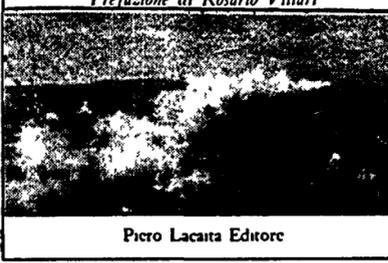
di una politica estera parallela e clandestina rispetto a quella ufficiale, se e come hanno funzionato i controlli bancari interni e internazionali.

Il lavoro si protrarrà per dieci mesi ed avrà come base di partenza l'approfondita indagine svolta dalla commissione speciale. Il caso Bnl Atlanta non è stato dunque insabbiato dal Parlamento italiano: non sarebbe stato così - ha ricordato Garofalo - se non ci fosse stato quell'atto di sensibilità e determinazione politica dei gruppi del Pds e della Sinistra indipendente rappresentato dalla richiesta di dare vita ad una commissione d'inchiesta. Oggi, con la guerra del Golfo in corso, l'Italia e il suo Parlamento sarebbero esposti al sospetto di voler coprire la vicenda mentre il Congresso degli Usa continua le sue indagini nonostante gli ostacoli frapposti ai suoi lavori dall'amministrazione.

Amadeo Lepore

La questione meridionale prima dell'intervento straordinario

Prefazione di Rosario Villari



Piero Lacaita Editore

PIERO LACAITA EDITORE

Vico degli Albanesi, 4 - 74024 Manduria (Taranto)

Tel. 099/671124

Centro diffusione stampa democratica (C.D.S.D.) - Tel. 081/5522433

D.L.C. - Tel. 081/5843333