

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 compromesso di giugno su costi del lavoro e riforma della contrattazione.

Terzi, 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.

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.

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 rinforzare le retrovie si può sintetizzare in questo modo: l'esito di un confronto di quasi due ore che tena a Palazzo Chigi ha visto contrapposti da un lato il presidente dell'Iri 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.

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.

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.

l'impegno del governo è di snellire tutto lasciando alla compagnia di bandiera la potestà di decisione. «Ci limiteremo a un controllo a posteriori» hanno detto i ministri. Con la decisione di Ieri Alitalia ha avuto via libera per aumentare i biglietti. La caduta dei passeggeri sta portando al crollo delle tariffe internazionali. Su quelle interne, in regime di monopolio, assisteremo all'effetto inverso. Un monopolio destinato a durare ancora per un bel po'. la revisione della concessione, ha detto Ieri Bernini, è per il momento congelata. E con i prezzi degli aerei - la decisione è di ten - aumenteranno anche le tariffe aeroportuali per dare ossigeno alle agli enti di gestione degli scali.

E i problemi occupazionali? I ministri invitano Alitalia e sindacati ad arrangiarsi. Probabilmente si cercherà la strada dell'esodo agevolato anche se Ieri la compagnia ha inviato un messaggio ai sindacati: «Potremmo ridurre orari e stipendi del 10%». Se confermato, sarebbe un vero e proprio segnale di guerra in vista dell'incontro tra le parti fissato per domani. E l'Alitalia, in questo momento, di guerre ne ha già troppe per aprirne una anche sul fronte sindacale.

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 dovrebbero 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: Torino 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 Girotto (Piemonte), 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.

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 fiducia.

Le strategie dell'azienda, come ha anticipato il segretario generale della Uil Giancarlo Alzati. 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, scacciarle 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 comitati 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 livitare fino a 3-4 mila.

«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 son 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».

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 carenate 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».

ROBERTO GIOVANNINI

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

nasce 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 adeguata ricchezza dovrebbe essere più che adeguata e ricercata 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 decretazione ad hoc) e l'assoluta incertezza per tanti lavoratori. «Rimosso il veto del governo - spiega Bertinotti - ecco il veto della Santa Alleanza con la riforma, che la riapertura di una fase di crisi e di ristrutturazioni rende invece interogabibile». Per il sindacato, «è solo una legge che la bocca di 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 protezionismo

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 Independente 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 palcoscenica di Saddam Hussein da una piccola azienda 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 Giampaolo 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 sulla proposta del Pds e della Sinistra indipendente, il senatore de 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'affaire, 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 sviluppo 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.

Advertisement for Pirelli-Continental. Title: La questione meridionale prima dell'intervento straordinario. Prefazione di Rosario Villari. Pirelli-Continental logo. Editor: Piero Lacaita Editore. Address: 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.