

Gatt
Riprende
l'Uruguay
round

■ GINEVRA. «Non possiamo permetterci di fallire una seconda volta». Arthur Dunkel, segretario generale del Gatt (Accordo generale sulle tariffe doganali e il commercio), si è mostrato cautamente ottimista, nell'annunciare che oggi riprenderà l'Uruguay round, il faticoso negoziato commerciale internazionale, cominciato 4 anni fa e che vede impegnati ben 108 paesi. Difficilmente però si arriverà a un accordo. Il 1 marzo infatti scade la delega del Congresso Usa all'amministrazione Bush e la trattativa per dare un nuovo assetto al commercio mondiale è sempre in alto mare. L'ipotesi più probabile è un rinvio di altri due anni della scadenza del mandato ma le divergenze, specie quelle tra Usa e Cee, restano profonde. In dicembre l'Uruguay round naufragò a Bruxelles sulla questione dei sussidi all'agricoltura. Washington chiedeva alla Cee di diminuire le sovvenzioni agricole del 70% e la Comunità europea non era disposta a scendere sotto il 30%. Da allora non è cambiato niente e anche nei settori dei servizi e dell'industria tessile i contrasti restano profondi. Dunkel chiede di considerare «acquisiti» i progressi compiuti a Bruxelles e che riguardano una parte del negoziato tessile e sui servizi, la trattativa sulla proprietà intellettuale, le regole anti-dumping e quelle sulle licenze all'import. Per il resto? «L'agricoltura - dice Dunkel - è il nodo centrale del negoziato, il suo biglietto da visita» ma la trattativa «va vista nella sua globalità».

Enichem
Nuovo corso
vince sulle
lottizzazioni

■ MILANO. Il «nuovo corso» di Enichem, quello che ha portato al vertice dell'ente Giorgio Porta e Giuseppe Parrillo in qualità di tecnici, contro i rigurgiti lottizzatori provenienti soprattutto dai democristiani, va avanti. Non sono valse le proteste e il fuoco di sbarramento messi in atto dal vicepresidente dell'Eni Alberto Grotti, a nome appunto della Dc, per convincere la giunta dell'Eni, riunitasi ieri sera, a sindacare nel merito le scelte degli organismi annunciati nei giorni scorsi dal vertice Enichem. Contro le più consolidate tradizioni, rinnovate di recente anche da una direttiva di Franco Piga quando era ministro delle Pps, secondo cui anche le scelte degli uomini nelle società operative dei grandi enti pubblici esigevano un placet governativo, il presidente dell'Eni Gabriele Cagliari ha fatto valere il principio per cui una volta scelto il vertice di Enichem, all'azionista Eni non spettano ulteriori decisioni. Le scelte presentate ieri sera da Porta e Parrillo prevedono la rimozione di due dirigenti di primo piano del gruppo, Giuseppe Benigni e Andrea Mattiussi, dalle rispettive cariche di presidenti di Montefibre e di Montedipe. Un colpo pesante al sistema di potere in Enichem, ma soprattutto un tentativo di rimuovere quelle forze che si erano più duramente schierate contro l'ipotesi industriale che adesso è tornata a prevalere in azienda.

Che il «nuovo corso» non sia ancora consolidato e privo di ostacoli lo dimostrano i fuochi di sbarramento che durante la giornata di ieri hanno preceduto e accompagnato i lavori della giunta: il primo ad esprimersi era stato Beppe Facchetti, membro della giunta Eni, che aveva paventato «interferenze politiche» al posto del naturale confronto tra azionista e amministratori. Sulla stessa lunghezza d'onda subito dopo aveva parlato il sottosegretario alle Pps Sebastiano Montali, sostenendo che «è necessario che godano della massima autonomia, visto che poi saranno loro a rispondere all'azionista». Più tardi sono tornati in argomento, sempre a favore dell'autonomia del management, anche il segretario generale della Filcea Cgil Franco Chiraco e il ministro ombra per l'industria Gianfranco Borghini. □ S.R.R.

Un primo spiraglio nella crisi Alitalia

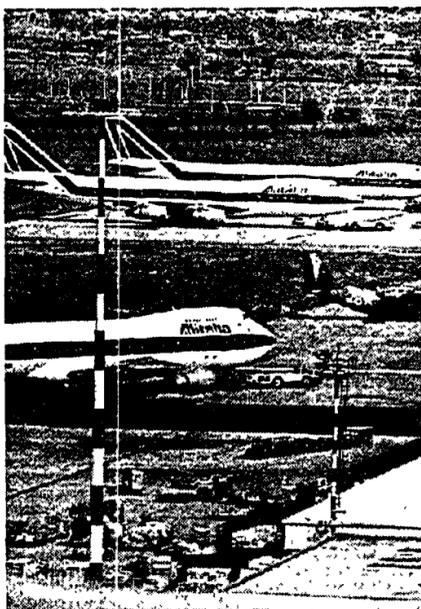
Il governo è pronto a studiare dei provvedimenti «ad hoc» per affrontare i problemi strutturali dell'Alitalia, che la guerra del Golfo ha riproposto con maggiore urgenza. Lo ha dichiarato ieri il ministro dei trasporti Bernini al termine dell'incontro con i sindacati. Nella «borsa» di Bernini 100 miliardi di lire per finanziare eventuali prepensionamenti. Stamane i sindacati decidono forse la revoca dello sciopero.

MICHELE RUGGIERO

■ ROMA. La vertenza Alitalia può uscire ora dal limbo: gli ostacoli sono stati parzialmente rimossi. Il governo è disponibile ad intervenire sui problemi strutturali della compagnia di bandiera. E quanto hanno detto ieri sera i sindacati e che ha trovato successivamente conferma nelle dichiarazioni del ministro Bernini, al termine di un incontro al ministero dei trasporti. Il ministro - ha soggiunto un sindacalista in una pausa della discussione - ha aperto uno spiraglio, ma non ha chiarito modalità, quantità e qualità (prepensionamenti o dimissioni, 1.500 o 2.600 esuberanti?) della ristrutturazione.

ai sindacati che «una volta articolata la proposta si vedrà se sarà il caso di inserire i prepensionamenti dell'Alitalia nel disegno legge già predisposto per gli Olivetti, oppure se procedere ad un provvedimento specifico, con l'inclusione di più strumenti». E sempre da fonti sindacali si è appreso che il ministro avrebbe già incaricato uno staff tecnico per verificare se esistono le condizioni in tempi brevi per un emendamento per la compagnia di bandiera. Ma, ora, per i sindacati si tratta di gestire l'«arma» del 7 marzo. Sull'argomento si sono avute più di una differenziazione (forse tatticistiche?) quasi un anticipo delle posizioni che assumeranno stamane in riunione Cgil, Cisl e Uil, all'ordine del giorno la conferma o la revoca dello sciopero. La Fil-Cisl è apparsa la più disponibile ad sospensione, ipotesi scartata da Giancarlo Aiazzi della Uil trasporti «refrattario a prendere qualunque decisione, prima che il governo si pronunciasse definitivamente»; su un'analoga posizione, ma più «moribida»,

si è ritrovato Luciano Mancini, segretario della Fil-Cgil. Del resto, Bernini non ha nascosto uno «scambio» di favori ed ha confermato che si aspetta una sospensione dell'agitazione. «Il sindacato comunque - ha aggiunto Mancini - è disponibile ad affrontare la ristrutturazione aziendale ma non vogliamo che gli errori del gruppo dirigente debbano ricadere sui lavoratori. Tanto più che qualcuno dovrà rispondere della razione dei voli slittata nell'ordine del 20-25 per cento, mentre le altre compagnie concorrenti hanno contratto la loro attività di volo di non più del 10 per cento. In mezzo a tanti spiragli ri-



mane però l'interrogativo di fondo, sull'anomala lontananza dei vertici aziendali. C'è una strettissima connessione tra le aperture del governo e l'ipotesi di un rimpasto nelle alte sfere dell'Alitalia? Ed ancora. Quale prezzo politico ha dovuto «pagare» Bernini per ottenere il placet di quei ministri, in prima linea Cirino Pomicino, che hanno condotto una battaglia anche sopra le righe contro l'Alitalia? Se difficilmente una risposta si avrà dalle segrete stanze, è probabile che nei prossimi giorni sarà il grado di accoglimento delle proposte sindacali a rivelare la bontà dei «propositi» del governo per l'Alitalia.

Il ministro Bernini annuncia ai sindacati che il governo è disposto ad intervenire per i lavoratori eccedenti, ma non a tamponare il deficit per il Golfo. In forse lo sciopero

500 cassintegrati all'Iveco Avellino In crisi anche Comau

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

■ TORINO. Tre anni fa erano disponibili 700 miliardi di lire. Due anni fa 400, l'anno scorso 330. E quest'anno? Zero. È la progressione degli stanziamenti del governo per l'acquisto di autobus. Il risultato di questa politica di mortificazione del trasporto pubblico è che i 44 mila pullman circolanti in Italia hanno un'età media di 9,4 anni e sulle nostre strade si incontrano oltre 4.000 autobus costruiti più di 15 anni fa, che di fatto non garantiscono più la sicurezza di viaggiatori e passanti. Si calcola che per riavere un sistema di trasporto pubblico su gomma degno di un paese civile bisognerebbe investire 1.500 miliardi all'anno per i prossimi 10 anni. Le conseguenze della dissenata politica governativa si ripercuotono anche sull'industria. La produzione della più grande fabbrica italiana di autobus, la Fiat-Iveco di Grottole (Avellino), è scesa dai 1.095 veicoli del '89 ai 960 del '90, mentre quest'anno non se ne costruiranno più di 700. E ieri l'Iveco ha confermato ai sindacati che 190 dei 1370 lavoratori dello stabilimento campano (420 operai e 70 impiegati) andranno in cassa integrazione per due anni, al termine dei quali non è detto che possano rientrare tutti. Poiché non sono praticabili i prepensionamenti, trattandosi di una manodopera giovane, né la mobilità verso altre aziende, in una zona afflitta da disoccupazione, l'Iveco incentiverà le dimissioni, aiutando i dipendenti che volessero intraprendere attività in proprio. Un centinaio di «esuberanti» potranno andare in trasferta temporanea a Brescia, Suzzara e Torino. Comunque l'Iveco non smobiliterà Grottole, un po' nella fiducia che prima o poi le commesse pubbliche arrivino, un po' per prepararsi al 1992, quando il mercato degli autobus assumerà dimensioni europee. Trasferirà a Grottole la produzione di telai per bus ora fatta alla Sot di Torino, realizzerà un impianto robotizzato di verniciatura, avvierà la produzione di un nuovo autobus interurbano ed urbano. L'impegno finanziario nel biennio sarà di 90 miliardi. I sindacati hanno proposto all'azienda un percorso congiunto per sollecitare il governo a rilanciare il fondo nazionale trasporti. Intanto ieri Fiom, Fim, Uilm e Sida hanno scritto al ministro del lavoro Donat Cattin chiedendo un incontro urgente sulla situazione Iveco (di cui si continuerà a discutere domani in trattativa), perché senza prepensionamenti ed altre misure straordinarie non è possibile un'intesa che garantisca tutti i lavoratori considerati «eccedenti».

Cassa integrazione anche in un altro settore della Fiat, il Comau, che è il «fiore all'occhiello tecnologico» del gruppo. Nello stabilimento di Borgaretto del Comau 260 lavoratori sono stati sospesi una settimana o due in febbraio e subiranno un'analoga fermata nella seconda metà di marzo.

Nobili e Necci hanno firmato la convenzione per il coordinamento tra i due enti Le Ferrovie annunciano la nascita per marzo della «Tav», la Spa pubblico-privata

Accordo Iri-Fs mentre parte l'alta velocità

Firmata ieri la convenzione Iri-Fs per il coordinamento e la collaborazione strategica tra i due enti. Numerose le aree di collaborazione individuate, tra cui il trasporto merci e i trasporti internazionali. Sempre ieri Necci ha annunciato in Senato la nascita per fine marzo della Tav spa, la finanziaria pubblico-privata per l'alta velocità. Cento miliardi il capitale iniziale: 40% delle Fs, 60% delle banche.

NEDO CANETTI

■ ROMA. Giornata intensa, ieri, per l'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie, Lorenzo Necci. Prima ha firmato insieme a Franco Nobili una convenzione con l'Iri, poi in Senato, ha illustrato alla commissione Trasporti, il programma per l'alta velocità. Due tappe storiche per le Fs italiane, da sempre nel mirino delle critiche e delle proteste. Parliamo dalla convenzione che è stata pure oggetto di un incontro tra Nobili e il ministro dei Trasporti Carlo Bernini. Lo scopo dichiarato è l'avvio del massimo coordinamento e della collaborazione strategica tra i due enti. Obiettivo primario: migliorare l'efficienza globale dei trasporti, sia in termini tecnico-gestionali che di soddisfacimento della domanda «garantendo l'armonizzazione tra le varie forme di trasporto e l'assetto del territorio». Sono previsti una partnership strategica per lo studio, la ricerca, la pianificazione e l'attuazione di

interventi riguardanti l'intero settore dei trasporti e interventi diretti da parte dell'Iri. Nella convenzione sono indicate le aree di collaborazione: ricerca e innovazione tecnologica sul sistema ferroviario; servizi di trasporto marittimo con le isole e di cabotaggio; trasporto merci, con riferimento al riequilibrio tra i vari modi e allo sviluppo degli interporti; trasporti internazionali con particolare riferimento ai valichi alpini; razionalizzazione delle strutture produttive di materiale rotabile, per le telecomunicazioni, per la produzione e la distribuzione dell'energia elettrica; per l'utilizzo della rete Fs nelle aree metropolitane e per la valorizzazione del patrimonio immobiliare Fs (stazioni). Particolarmente soddisfacente, Nobili, «Solo potendo contare su un efficiente sistema di trasporti, paragonabile a quelli dei nostri partner europei, potremo affrontare con successo la competizione internazionale». Per Necci la convenzione è

«importanza strategica» perché «per realizzare l'ammendamento dell'intero settore dei trasporti, le ferrovie non possono fare a meno della collaborazione dell'Iri». L'alta velocità è stata, invece, l'argomento centrale dell'audizione dell'amministratore delle Fs alla commissione Trasporti di Palazzo Madama, che ha all'ordine del giorno un decreto in materia. Parecchie le novità: la società finanziaria per lo studio, la progettazione e la realizzazione delle linee ad alta velocità si chiamerà «Tav spa» e non più Finav, sarà probabilmente costituita entro fine marzo e avrà un capitale iniziale di 100 miliardi (quello finale è previsto in 3-4.000 miliardi). Sarà costituita per il 40 per cento dalle Fs e per il restante 60 da istituti di credito. Numerosissime le richieste di partecipazione alla finanziaria, tante che - ha rivelato Necci - «se venissero tutte accolte coprirebbero l'intero capitale».

Saranno le Ferrovie a scegliere le banche e con quale percentuale parteciperanno alla finanziaria. Tra gli istituti di credito Necci ha citato Credit Lyonnais, il Banco di Napoli (entrambi per il cinque per cento), l'Indosuez, la Deutsch bank, la Cariplo, il Credito italiano, la Bnl, il Banco di Sicilia e, naturalmente, la Banca nazionale delle comunicazioni. La gestione dell'Alta velocità sarà tenuta rigidamente separata dal resto delle Fs, in modo da fornire ai privati il massimo di garanzie. Accanto alla Tav, si avvia la Siv (100 per cento alle Fs) per la progettazione e lo sviluppo delle nuove linee e la Com/tav che si occuperà della commercializzazione dei sistemi veloci. Necci ha precisato che la società costruttrice non parteciperà alla finanziaria. I tempi di realizzazione sono fissati in un arco di 4-6 anni, per la Milano-Napoli e la Trieste-Torino a patto però, che venga

realizzata dalle Regioni la Conferenza dei servizi, necessaria per superare gli eventuali veti che i comuni, in base alla legge sulle autonomie locali, potrebbero interporre per il passaggio delle linee ad alta velocità sul loro territorio. In merito ai costi, Necci ha ricordato che, a parità di conformazione geografica, un chilometro di linea costa in Italia 30 miliardi, in Francia, otto. «La domanda ferroviaria» ha affermato - è alta, ma i settori della costruzione e della manutenzione dovranno ristrutturarsi e diventare competitivi per costo e qualità». Naturale, su questo aspetto, il collegamento con l'odierna convenzione Iri-Fs. Altre notizie: la progettazione della Napoli-Battipaglia: 9.000 miliardi per il Sud più 4.000 per l'alta velocità sulla Roma-Napoli; la possibilità di velocizzare anche il trasporto merci a determinate condizioni (per esempio il tunnel sull'Appennino).

Cgil Milano, è polemica Il coordinamento donne chiede il riequilibrio all'interno della segreteria

■ MILANO. Il coordinamento donne Cgil di Milano chiede «con forza» il riequilibrio della rappresentanza nella segreteria della Camera del lavoro. Una aspettativa andata delusa nei giorni scorsi in occasione della sostituzione di due dirigenti maschi. Il coordinamento, che invano aveva chiesto l'ingresso nell'esecutivo di una donna, sul «rimpasto» ha manifestato il proprio disappunto con un voto di astensione. Tra l'altro - osserva Cristina Pecchioli - per la rappresentanza maschile si trattava di «restituire» un posto fino a pochi anni fa occupato da prima donna, l'europarlamentare Anna Castata. In seguito all'episodio, il comitato direttivo ha impegnato la segreteria a realizzare «confronti ed iniziative politiche per una più ampia presenza di compagne nelle segreterie delle strutture territoriali e di categoria milanesi, a partire da quelle più significative». Secondo: impegno ad attuare «al congresso un rafforzamento della presenza delle compagne nella segreteria camerale».

Un documento del coordinamento donne Cgil di Milano sottolinea che le donne nella Cgil sono circa il 40 per cento degli iscritti, ma la loro ruolo negli organi decisionali è decisamente marginale. E allora - si chiede il coordinamento - dove va a finire il «valore-vincolo» per tutta la Cgil della differenza di sesso? E la volontà delle donne di partecipare al governo del mondo con pari opportunità? Le donne dunque propongono «un'azione politica che pratica la riforma e la modifica della concezione della politica sindacale dei quadri». Un riequilibrio «non come semplice processo di adeguamento o modernizzazione, ma come segno di reale trasformazione».

Gli incentivi «ritirati»: Cgil soddisfatta «Gaspari ha ammesso il suo errore» Ma i sindacati statali protestano

Ancora scambi di messaggi tra sindacalisti e governo sul disegno di legge per l'incentivazione dei ministeriali. Dopo l'annuncio del ritiro del provvedimento, soddisfazione da parte del sindacato confederale. Gaspari rilancia le accuse alle organizzazioni di categoria, che intanto difendono la giustezza degli incentivi e minacciano, in caso di blocco, «adeguate azioni di lotta».

ROBERTO GIOVANNINI

■ ROMA. Anche ieri scambi incrociati di accuse tra sindacati e governo sull'ormai famoso disegno di legge che concedeva ai dipendenti di dieci ministeri 918 miliardi a titolo di incentivazione. Il ministro della Funzione Pubblica Remo Gaspari aveva annunciato il ritiro di un provvedimento che egli stesso non condivideva, e che a detta del ministro gli era stato «estorto» dalle organizzazioni di categoria delle tre confederazioni. La polemica rischia ora di spostarsi in campo sindacale? Esprimendo soddisfazione per la decisione di Gaspari (che avrebbe riconosciuto il proprio errore), Alfiero Grandi, segretario confederale della Cgil, ha chiesto al ministro della Sanità Francesco De Lorenzo di imitare il suo collega. De Lorenzo secondo la Cgil «terrebbe un atteggiamento con-



Remo Gaspari

Uil. Per Salvatore Bosco, segretario generale della Uil-Stato, il ddl va discusso anche con «adeguate azioni di lotta». «È veramente assurdo» - afferma Bosco - che un ministro assuma comportamenti contrari alle decisioni del governo di cui egli stesso è membro. Il disegno di legge, oltre a favorire l'incremento della produttività, rappresenta un giusto riconoscimento di perequazione retributiva

con la maggior parte delle amministrazioni statali. Delo stesso avviso è la Cisl-Statali, che sostiene che i fondi incentivanti derivano da espressioni del contratto 1988-90 e non comportano costi aggiuntivi. Come si ricorderà, la polemica era esplosa per l'annuncio del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Nino Cristofori dell'esaurimento dei fondi per i prepensionamenti nell'industria. Ieri, Ugo Grippo, sottosegretario Dc al ministero del Lavoro, si è dichiarato «sorpreso e stupito» per le affermazioni di Cristofori. «I prepensionamenti così come ideati dal ministro Donat Cattin per il caso Olivetti - spiega Grippo - sono legati a parametri nuovi rispetto al passato: 30 anni di contribuzione per i lavoratori e la partecipazione al 30% dei costi da parte delle imprese. Abbiamo anche stabilito una maglia molto stretta con investimenti assicurativi e progetti di ristrutturazione certa». E per la copertura finanziaria non ci sarebbero problemi. Anche i sindacati dei chimici chiedono una rapida approvazione della legge di riforma del mercato del lavoro e della Cig, chiedendo però - in caso di slittamenti - di inserire anche le aziende chimiche e della gomma nelle norme che riguardano i prepensionamenti.

Kohl dà il via alla stangata fiscale E la Spd accusa: «È una truffa»

«La più grossa truffa ai danni dell'opinione pubblica da quando esiste la Repubblica federale»: il giudizio della Spd sulla stangata fiscale annunciata dalla coalizione di Bonn è pesantissimo, e molto duro sono anche i sindacati. Per mesi (prima delle elezioni) Kohl e i suoi ministri avevano giurato che non ci sarebbero stati aumenti. Le decisioni dell'altra notte, invece, sono anche peggiori delle attese.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

■ BERLINO. «È la peggiore e la più sfrontata truffa ai danni dei cittadini da quando esiste la Repubblica federale»: il presidente della Spd Hans-Jochen Vogel non ha risparmiato i toni pesanti nel giudicare, ieri mattina, le decisioni prese nel corso della notte dai partiti della coalizione di governo in fatto di tasse. Gli aumenti annunciati, sui quali dovrà esprimersi il Bundestag che entreranno in vigore il 1° luglio, sono anche più forti di quello che si diceva alla vigilia: l'incremento «temporaneo» (non si sa ancora se per un anno o due, ma potrebbe diventare permanente) dell'imposta sui redditi, che secondo le indiscrezioni di lunedì avrebbe dovuto essere del 5%, sarà invece del 7,5%, una «sopratassa» indiscriminata che col-

pirà particolarmente i redditi più deboli. Ad esso si accompagnerà un maggiore carico fiscale sui carburanti - 25 Pfennig (180 lire) al litro sulla benzina senza piombo, 22 su quella col piombo e 10 sulla nafta per autotrazione - nonché un aumento dal 7 al 10% delle tasse sulle assicurazioni. Ma ciò che irrita di più i socialdemocratici (e non solo loro) è la disinvoltura con cui la coalizione governativa si è rimangiata le solenni promesse di qualche settimana fa. Fino alle elezioni federali del 2 dicembre scorso, infatti, era stato un coro di formali assicurazioni che le tasse, «dopo», non sarebbero state aumentate. «Una soluzione del genere non avrebbe senso», aveva detto per esempio il cancelliere Kohl il 26 agosto 1990;

«sarebbe un veleno per la congiuntura e gli investimenti», sosteneva il ministro delle Finanze Waigel a dicembre e «noi dopo il voto non diremo cose diverse da quelle che diciamo prima» garantiva il ministro alla cancelliera Seifert a novembre. Un esponente Cdu di primo piano era arrivato a definire politicamente criminali i dubbi espressi dalla Spd sulle reali intenzioni governative. Vogel, ieri, ha sostenuto che una così clamorosa rottura della parola data è un colpo alla morale della vita pubblica e alla considerazione che la gente ha della politica e ha invitato il governo a chiedere almeno scusa ai cittadini. Il presidente socialdemocratico ha sottolineato che il suo partito non è contrario in linea di principio ad aumenti delle tasse, come ha affermato chiaramente durante la campagna elettorale, ma che essi debbono essere socialmente equi. La Spd continua a proporre una tassa speciale sui redditi più alti e la rinuncia alle programmate facilitazioni fiscali per le imprese che, insieme con adeguati risparmi soprattutto nel bilancio della difesa, porterebbero nelle casse dello Stato anche di più di quanto

(circa 46 miliardi di marchi alla fine del '92) verrà rastrellato con la stangata governativa. Un giudizio altrettanto duro è venuto dai sindacati, i quali mettono in evidenza il carattere sperequativo della sopratassa temporanea. Essa colpirà in modo proporzionalmente più duro i redditi più bassi, e in modo particolare quelli da lavoro dipendente. La Spd e i sindacati giudicano che quello scelto dal governo è il modo peggiore per far fronte alle enormi esigenze finanziarie (almeno 130-140 miliardi di marchi) del fisanamento della situazione economica e amministrativa della ex Rdt. E la controprova viene proprio dai Länder orientali dove più negative, secondo un sondaggio compiuto da un'agenzia di stampa, sono state le prime reazioni alla manovra di Bonn. Tanto più che, a differenza di quanto si era sostenuto fino all'altro giorno, i partiti governativi di Bonn non escluderebbero più l'eventualità di un aumento generalizzato dell'Iva, giudicato unanimemente disastroso per la struttura dei prezzi e dei consumi all'est, per il 1993.