

Federconsorzi Banche estere contro Goria e Lobianco...

ROMA. Le banche estere creditrici di Federconsorzi non si fidano. Si sentono raggirate, prese in giro. E minacciano di ricorrere a vie legali. Da Londra hanno stilato un comunicato che sembra un bollettino di guerra. Rivolgono indietro tutti i loro 450 miliardi, rifiutano il concordato preventivo e si dicono pronte ad intraprendere azioni legali appropriate contro gli amministratori, i certificatori e le autorità di controllo della Fedil, nel caso in cui i libri contabili abbiano presentato non correttamente la situazione, che le attività finanziarie abbiano indebitamente favorito gli azionisti, che le risorse siano state indebitamente sviate e che altri comportamenti illegali siano avvenuti...

Salario e contrattazione, il governo riprende i contatti con imprese e sindacati in vista dell'incontro del 22

Maxitrattativa in alto mare

Riprendono gli incontri (ufficiali e no) tra governo e parti sociali, ma la maxitrattativa sembra più che mai arenata. Confindustria ribadisce le pesanti critiche al governo e insiste per un «accordo globale», anche se con contenuti difficilmente accettabili per il sindacato. D'Antoni: «L'assonanza di toni non fa trattativa». Dibattito al Cnel sul costo del lavoro, le retribuzioni e la struttura della contrattazione.

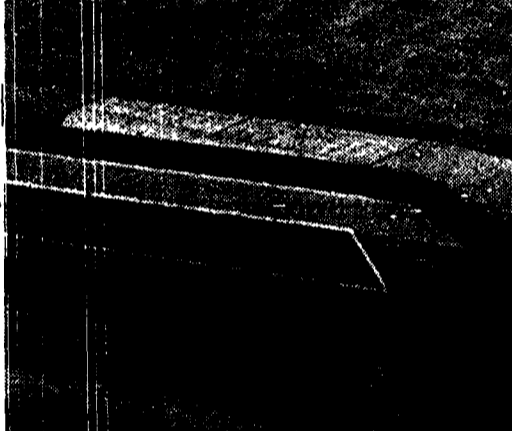
Perplessità su un'intesa entro l'estate. Confindustria e confederazioni ribadiscono le accuse a palazzo Chigi

Pensioni, Marini avvia le consultazioni. Il 19 incontro con il ministro ombra Nuove critiche dai sindacati

ROMA. Dopo che ieri il consiglio di gabinetto ha approvato le linee di fondo del progetto di riforma delle pensioni, Franco Marini dovrà affrontare ora una serie di incontri i cui esiti non saranno né facili né scontati. Al ministro del Lavoro non sfugge che il suo progetto può prendere il largo solo se riesce a raccogliere un ampio consenso. Che il governo voglia procedere con estrema cautela, anche se con sufficiente determinazione, lo dimostrano le dichiarazioni di Nino Cristoforo secondo il quale la redazione del testo del provvedimento sulle pensioni avverrà solo dopo la consultazione elaborata dal ministro del Lavoro. Ieri dalla Cgil è arrivato un esplicito invito a non drammatizzare eccessivamente l'aumento dell'età pensionabile a 65 anni. Il segretario confederale Giuliano Cazzola ribadisce che i sindacati preferiscono una soluzione che preveda l'innalzamento volontario dell'età pensionabile, ma si dice anche contrario a «guerre di religione».

Nuova linea Torino-Lione nel 2000 Le Alpi ad alta velocità E Parigi-Roma in 7 ore

L'alta velocità entra nel ventre delle Alpi occidentali. Sarà così possibile nel 2000 viaggiare in treno da Roma a Parigi in meno di sette ore. Un progetto congiunto delle ferrovie italiane e francesi per la costruzione di un tunnel lungo 54 chilometri da Susa a Saint Jean de Maurienne dove l'Etr 500 correrà sul filo dei 250 km/h: è la parte più suggestiva e cruciale del potenziamento della linea Torino-Lione.



L'alta velocità in Francia si chiama Tgv. Nella foto il particolare profilo aerodinamico di questo treno

collo d'intesa è stato firmato proprio ieri a Lione dai presidenti dei comitati per l'Alta velocità italiana e francese, presenti anche il presidente della Confindustria Pininfarina e il presidente della Regione Piemonte Gianpaolo Brizio. L'impatto più suggestivo del progetto è la realizzazione del nuovo tunnel che corre per 54 chilometri tra Susa e Saint Jean de Maurienne, un tracciato opportunamente studiato per ridurre la pendenza della linea e adeguarla a valori compatibili all'alta velocità ed al transito dei treni merci. Si tratterà di un collegamento sotterraneo a doppia galleria per evitare l'incrocio di treni merci e viaggiatori. La linea attuale, invece, all'altezza di Susa si disegna in un semicerchio che abbraccia Oulx, Bardonecchia, per poi puntare su Modane attraverso la galleria del Frejus. Un percorso tortuoso che ha penalizzato soprattutto lo scambio delle merci su rotaia a vantaggio (comunque relativo, considerato l'inaffidabilità della statale Susa-Torino) del traffico su gomma, ma con tutte le ripercussioni negative sull'ambiente. Di qui anche l'esigenza di non trascurare la variabile «saturazione» del trasporto combinato per i valichi italo-francesi. Le proiezioni sono concordanti nell'assegnare una soglia a rischio delle comunicazioni per i prossimi anni. Secondo una valutazione dei progettisti la nuova linea, infatti, è in grado di dare a questo problema una risposta che concili il tempo stesso le esigenze economiche di trasporto con quelle ecologiche delle regioni interessate. Inoltre, la valle stretta che

scende verso Torino verrà attrezzata con una nuova linea: il primo troncone Susa-Bussoleno utilizzerà il sistema italiano ad alta velocità (300 chilometri l'ora), mentre verrà potenziato il tratto preesistente Bussoleno-Torino. Dal capoluogo piemontese infine il collegamento con l'Est europeo punta sulla prevista nuova linea ad alta velocità Milano-Venezia, mentre la dorsale Milano-Napoli (Battipaglia) raccoglierà l'utenza del Mezzogiorno. In proposito desta estrema curiosità gli effetti del progetto in termini di movimento passeggeri e merci. Nei due sensi si prevede un incremento da 2,6 milioni di passeggeri a 8,4 nel 2000 (anno di realizzazione totale del progetto), di cui ben 3,1 promossi dal nuovo collegamento, mentre per il settore merci si stima un acme di 1,98 milioni di tonnellate. Va sottolineato che il piano generale dei trasporti italiani e le stime della Cee hanno indicato in 114 mila tonnellate il flusso di merci tra due paesi per il 2000; dati «spuri» poiché non contemplano l'accelerazione negli scambi con i paesi dell'Est dopo l'apertura dei mercati.

La battaglia sull'auto gialla Il presidente della Peugeot all'attacco: «Concessioni? Spetta ai giapponesi farle»

ROMA. I giapponesi vogliono vendere liberamente le loro auto in Europa? Prima innalzino il tenore di vita dei lavoratori nipponici, portandolo alla pari con quello dei lavoratori europei. A lanciare questa richiesta, in un articolo pubblicato ieri da Le Monde, non è stato un sindacalista, ma Jacques Calvet, presidente del gruppo Peugeot-Citroen. È un segnale dell'allarme diffuso tra i costruttori del vecchio continente di fronte all'offensiva di aggiramento lanciata dai giapponesi, che moltiplicano gli accordi con singole case (come quello appena concluso tra Toyota e Volkswagen), mentre lunge il negoziato tra la commissione Cee ed il governo di Tokio sull'autolimitazione dell'import di auto «gialle». L'articolo di Calvet esordisce con considerazioni amare sui disaccordi tra i paesi Cee, che si presentano al negoziato con i giapponesi con l'atteggiamento di chi chiede, mentre dovrebbe essere il contrario: spetta ai giapponesi fare concessioni. L'industria europea dell'auto, infatti, non è ar-

Riuscirà il gruppo di Torino a realizzare la fabbrica integrata? La sfida è aperta, parte da Melfi e Avellino. Iniziativa Pds a Napoli

Fiat, Mezzogiorno e qualità totale

Qualità totale e Sud. Riuscirà la Fiat a mettere in cantina il suo modello organizzativo, tra Ford e Taylor, e avviare la «fabbrica integrata»? Una sfida per l'azienda, ma anche per gli 8.500 lavoratori che saranno occupati nei nuovi impianti di Melfi e Avellino. Un convegno del Pds a Napoli mette a confronto l'impresa, i sindacati, i lavoratori. E propone le sue «istruzioni per l'uso» della Fiat a Mezzogiorno. DALLA NOSTRA INVIATA FERNANDA ALVARO NAPOLI. Fabbrica integrata, produzione snella. Nuove parole d'ordine si aggiungono a «qualità totale», «codeterminazione». Fiat al Sud è già ora una doppia sfida: all'azienda che deve ridisegnare il suo modello organizzativo e il suo modo di intendere le relazioni industriali, ai lavoratori che dovranno diventare soggetti attivi, motore di idee. Il Pds, in un convegno organizzato a Napoli, ha voluto dire la sua sui nuovi insediamenti. Ha chiamato al tavolo i diretti interessati: i lavoratori per cominciare, la Fiat, i sindacati, i tecnici. Ed ecco le proposte riassunte nella relazione introduttiva di Umberto Mino-

responsabile del lavoro industriale del Pds. Per cominciare, il rifinanziamento della legge 64 (interventi per il Mezzogiorno) ad esclusivo vantaggio dei progetti industriali. Poi, e qui l'impegno dell'azienda torinese sempre più a vocazione meridionale è da provare, una specificazione e un miglioramento dell'accordo Fiat-sindacati per i nuovi impianti. Quindi una politica dell'indottrinamento che tenga conto e miri a stimolare le piccole e medie imprese locali senza portare nuove acque alla camera. Per finire, ma forse è la prima condizione per non ripetere vecchi errori, misure che riducano i margini di gestione clientelare

integrata è stato preso dalla casa torinese dopo un'analisi di convenienza. Basta con le gerarchie, vva la collaborazione e l'integrazione, appunto a tutti i livelli. Dall'operaio in poi. Nessun taglio in vista per Arese anche se un'eventuale crisi che dovesse andare al di là delle previsioni comporterà rimescolamenti e riequilibri in tutti gli impianti. Ma Annibaldi è ottimista, almeno per il futuro. Sull'occupazione stessa strategia dichiarata: «nelle assunzioni non ci siamo mai fatti consigliare dalle clientele». I sindacalisti (sono intervenuti tra gli altri Airolidi, segretario generale della Fiom, Brutti e Cofferati, segretari confederali Cgil) ripetono di non aver firmato un accordo a perdere. La deroga sul lavoro notturno per le donne o il turno (8x3x8) otto ore per tre turni per sei giorni, erano necessari per avviare la costruzione degli stabilimenti. Da ogni prospettiva è aperta, i miglioramenti si faranno sul campo. Antonio Bassolino, responsabile per il Mezzogiorno della direzione Pds, invita il partito a non «spianare la strada alle difficoltà» che la Fiat incontrerà,

magari tentando in questo modo di legittimarsi come forza di governo», ma avverte che sarebbe deleterio assumere un atteggiamento pregiudizialmente ostile. Vittorio Reiser, ricercatore dell'Ires-Cgil e Silvano Andriani, ministro delle politiche industriali del Governo ombra, si soffermano invece sulla necessità dell'abbandono del modello taylorista e sulla industrializzazione del Mezzogiorno tappa obbligatoria per una migliore «qualità» del Paese. Il Governo, rappresentato dal sottosegretario all'Industria Attilio Bastianini, dà già tutto per fatto e spiega che «l'industrializzazione del Mezzogiorno è un obiettivo raggiunto». A Fabio Mussi, responsabile del Lavoro della direzione del Pds, il compito di concludere: «Siamo il partito che rappresenta i lavoratori - dice - ma cerchiamo un rapporto positivo con tutte le forze produttive del Paese. Ci mobilitiamo perché il cattivo compromesso dello scorso decennio tra imprenditori e governo, si trasformi in un'alleanza delle forze sane per rifondare lo Stato e rinnovare l'economia».

GUIDO FRASSINE

67 anni per molti anni dirigente provinciale del Pci bresciano, direttore de «La Venta», consigliere provinciale e regionale. Il compagno Frassinetti non ha retto alla morte, dopo lunga malattia, della sua moglie oltantatreenne, che aveva accudito con dedizione totale, e se n'è andato con lei, poche ore dopo la sua scomparsa. I suoi compagni ricordano la sua libertà intellettuale, il suo rigore morale, la sua umanità, la sua simpatia per l'uomo e del dirigente e si stringono commossi attorno ai suoi familiari. Brescia 13 luglio 1991

GIUSEPPINA

molte e madre amatissima Brescia 13 luglio 1991

ELSA CARDAMONE

la figlia Gloria Malaspina la ricorda con un grandissimo rimpianto e riconoscenza Roma, 13 luglio 1991

ALFREDO GADDA

S Donato Milanese 13 luglio 1991

GUIDO FRASSINE

Consigliere regionale dal 1970 al 1980. Il Consiglio ne ricorda la statua umana e politica, e l'alto e generoso contributo dato all'istituzione. Milano, 13 luglio 1991

PROVINCIA DI MILANO

Avviso di gara

La Provincia di Milano, via Vivaldi 1, Milano, tel. 7/402241, fax 7/402265, intende procedere, a mezzo di licitazione privata, con il modo di cui all'art. 1, lett. a) della legge n. 14 del 2/2/1973 all'appalto per la costruzione dell'autorimessa del Centro scolastico di Cernusco sul Naviglio per un importo a base d'asta di Lit. 764.000.000. Si precisa che verranno applicati i commi 2 e 3 dell'art. 2 bis della legge 26/4/89 n. 115 per quanto concerne le offerte anomale con incremento di 8 punti della media delle offerte, con esclusione di tutte le offerte in aumento. La durata dei lavori è prevista in 390 giorni naturali e consecutivi. Le imprese interessate potranno chiedere di essere invitate alla gara facendo pervenire apposita domanda, stesa su carta da bollo da Lit. 10.000 entro il preavviso terminale delle ore 12 del giorno 29 luglio 1991, indirizzata alla Provincia di Milano, via Vivaldi 1, Milano. Le domande dovranno essere corredate, a pena di esclusione, della seguente documentazione anche in fotocopia: - certificato di iscrizione alla camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura in data non anteriore a tre mesi; - certificato di iscrizione all'Albo nazionale costruttori, cat. 2, per l'importo di Lit. 1.750.000.000 in data non anteriore a un anno; - certificazione non anteriore a sei mesi rilasciata dall'Inps e dalla Cassa edile dalla quale risulti la regolarità contributiva; - dichiarazione che nessuno degli amministratori (o il titolare se trattasi di impresa individuale) o dei direttori tecnici si trova sottoposto alle misure di prevenzione di cui alle leggi 13/9/82 n. 646, 12/10/82 n. 728, 23/1/82 n. 936 e 19/9/90 n. 55. Non verranno prese in considerazione le segnalazioni mancanti della documentazione e dichiarazione di cui sopra. Le opere sono finanziate con mutuo della Cassa Dd. Pp., i pagamenti saranno disposti per acconti secondo le indicazioni del capitolato speciale d'appalto. Ai sensi dell'art. 20 e seguenti della legge 8/8/77 n. 584 a successive modificazioni e integrazioni sono ammessi a presentare le proprie offerte anche imprese riunite. Le offerte non potranno svincolarsi dalla propria offerta trascorsi 90 giorni dalla data di aggiudicazione. Le richieste di invito non vincolano l'Amministrazione. La stazione appaltante spedisce gli inviti a presentare offerte entro 120 giorni dalla data di scadenza del termine utile per la proposta di domanda. Milano, 3 luglio 1991

IL SEGRETARIO GENERALE prof. dr. Desiderio De Petris L'ASSESSORE Valentino Mezzetta

Gruppi parlamentari-Pds

I deputati del gruppo comunista-Pds sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alla seduta pomeridiana di martedì 16 luglio ore 19. I deputati del gruppo comunista-Pds sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alla seduta antimatrimoniana e pomeridiana di mercoledì 17 luglio. I deputati del gruppo comunista-Pds sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alla seduta pomeridiana di giovedì 18 luglio. I senatori del gruppo comunista-Pds sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alla seduta pomeridiana di martedì 16 luglio. I senatori del gruppo comunista-Pds sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA a partire dalla seduta antimatrimoniana di mercoledì 17 luglio.

Venerdì con l'Unità una pagina di LIBRI