

Pasticcio mense

È un servizio, è retribuzione? Dopo tre anni di scontri, la svolta. Niente più pasto in fabbrica, minacciano i colossi industriali sepolti da una marea di ricorsi che costerebbero miliardi. L'obiettivo, la legge

In fabbrica si torna alla gavetta?

Fiat e Intersind: «Da ottobre al pranzo pensateci da soli»

Un affare da 4miliardi l'anno

ROMA. Sono 16 milioni gli italiani che ogni giorno mangiano fuori casa. Non sempre lo fanno in mensa o al ristorante (magari convenzionato con l'azienda). In questi ultimi anni è infatti esplosa il fenomeno del «fast food». Ma sul «pasto veloce» - questa la traduzione letterale - è impossibile una quantificazione precisa della spesa. Oltre alle catene stile Burghy ormai non c'è bar che nei grandi e nei piccoli centri italiani non si sia attrezzato almeno come paninoteca per «catturare» lo spuntino di mezzogiorno di quell'esercito di lavoratori che per mancanza di tempo non può permettersi il «lusso» di tornare a casa per mangiare.

Ma quanti sono quelli che usufruiscono del servizio mensa? La risposta è: quattro milioni e mezzo. Solo nel gruppo Fiat si distribuiscono circa 21 milioni di pasti l'anno (per lo più freschi). Quasi il 60% dei suoi dipendenti - cioè l'equivalente in tutta Italia di 130 mila lavoratori - usufruiscono del servizio. Le società che forniscono i cibi freschi alla Fiat sono circa quaranta con 1800 dipendenti.

L'affare-mensa rimane enorme anche se negli ultimi anni ha subito un certo ridimensionamento per l'offensiva dei buoni-pasto. Nel '91, nonostante tutto, il business ha raggiunto i 4 mila miliardi. Le aziende specializzate nella ristorazione di massa sono un migliaio. Ma la stragrande maggioranza sono piccolissime, spesso a gestione familiare, a bassissimo valore aggiunto.

In realtà quelle che contano davvero non sono più di venti. Ai primi quattro posti si trovano la Gemas (una multinazionale), la Italmense, la Pellegrini (sì, quella del presidente dell'Inter), la Carni (una grande cooperativa di Bologna). A sottolineare i rapporti di forza sul mercato è sufficiente un dato: le prime venti società specializzate in «catering» controllano insieme un quarto di mercato, ossia un giro d'affari di mille miliardi.

Una scelta come quella che si apprestano a fare la Fiat e l'Intersind provoca naturale apprensione tra i responsabili delle imprese del settore. Le ripercussioni potrebbero essere pesantissime - soprattutto tra quelle che in questi anni non hanno diversificato l'attività, magari proprio nel settore dei buoni pasto.

Da ottobre potrebbero chiudere le mense di tutte le aziende del gruppo Fiat e di quelle meccaniche aderenti all'Intersind (Iri ed Efim). Si tornerà alla pietanza, al panino, alla minestra nella gavetta? L'obiettivo esplicito degli industriali è il varo di una legge che concluda per sempre una guerra di ricorsi che potrebbe costare loro migliaia di miliardi. Ma c'è chi dice che la legge non sarà sufficiente.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. In sindacalese, si chiama «disdetta di tutti gli accordi sindacali in materia di ristorazione aziendale». Il risultato è che centinaia di migliaia di lavoratori (e vedremo se l'esempio verrà seguito da altre imprese) dovranno portarsi il pranzo da casa.

L'annuncio ufficiale è previsto per oggi, dopo un incontro tra i sindacati metalmeccanici, Fiat e Intersind, ma la cosa era nell'aria. La ragione di questa nuova tappa di un braccio di ferro che va avanti ormai da quasi tre anni è semplice: la mensa è parte della retribuzione del lavoratore, oppure è un servizio reso dall'azienda? La questione non è assolutamente di lana caprina. Se infatti è soltanto un servizio, come dicono le aziende, la cosa finisce lì, e in busta paga appare solo il valore «figurativo» della mensa. Se invece si decide che fa parte della retribuzione, bisogna considerare il suo valore (quello effettivo, però) per il computo di altri «pezzi» della retribuzione, come la tredicesima, le ferie, le festività, la liquidazione, i permessi, le in-

dennità di malattia o di infortunio, l'anzianità di servizio. Significa soldi, un bel po' di soldi, danari che che tutte le aziende italiane che fanno mangiare i loro dipendenti in mensa dovrebbero sborsare in contanti e tutti insieme.

Possono essere miliardi, migliaia di miliardi. Da tre anni è in corso una vera e propria guerra giudiziaria tra migliaia di lavoratori che hanno presentato ricorsi legali per veder riconosciuti il diritto al «riciccolo» della varie voci del salario comprendendo il valore della mensa, e le imprese, che si appellano ad accordi sindacali che sanciscono che la mensa è un servizio. Nel '91 il ministro del Lavoro Franco Marini aveva presentato un disegno di legge che in pratica dava ragione alle imprese, e - bisogna vedere se anche con effetto retroattivo sulle cause già avviate - chiudeva il discorso una volta per tutte. Poi c'è stata la crisi di governo, sono state sciolte le camere, e la legge si è arenata. Ecco dunque il vero obiettivo dell'iniziativa di Fiat e Intersind: con un gesto clamoroso, chiedere lo sblocco della legge Marini.

Da dove nasce l'affare mensa? C'è un articolo del Codice civile (che risale al 1942) che afferma che la mensa è retribuzione in natura. Un criterio un po' datato, che ci riporta indietro a un «altro» mondo del lavoro, dove il «vittor» serviva sul serio a integrare la busta paga. Nel 1956 sindacati e Confindustria stabiliscono che in busta paga la mensa ci finiva, ma solo per un valore convenzionale pari a cento lire. E dunque, mensa-servizio. La questione resta «dormente» per un bel po', fino al ricorso di tre dipendenti della Fincantieri di Trieste, a cui il pretore prima, la Corte di Cassazione poi, danno ragione. Mensa-retribuzione. Nel contratto dei metalmeccanici (siglato a dicembre '90) si rimanda per la materia all'accordo interconfederale del '56. Mensa-servizio. A febbraio '91, infine, c'è la sentenza del pretore Amedeo Santosuosso, che la definisce di nuovo parte della retribuzione.

La sentenza di Santosuosso apre un nuovo fronte della guerra sulla mensa. Mentre la linea ufficiale delle tre confederazioni Cgil-Cisl-Uil è che questa benedetta mensa è servizio, moltissime strutture sindacali di fabbrica o di comprensorio si sono attivate per raccogliere i ricorsi dei lavoratori. Si formano Comitati, e si dà da fare anche la nascente Rifondazione Comunista. Come sfondare una porta aperta: Arese, Pomigliano, Mirafiori, in tutti gli stabilimenti del gruppo

Fiat cresce la febbre del ricorso. In poco tempo se ne raccolgono migliaia: a oggi, si parla di oltre 20 mila vertenze. La «grana» arriva a Roma, nelle sedi di Cgil-Cisl-Uil e al ministero del Lavoro. In una prima fase si parla di un nuovo accordo interconfederale, ma lo stitico di sentenze (alcune favorevoli ai lavoratori, altre alle aziende, altre ancora «intermedie») rende chiaro che per risolvere la questione serve qualcosa di più forte: una legge. E mentre le parti sociali cominciano a discutere, le aziende annunciano il rischio di consistenti esbori «pronta cassa», e cominciano a prendere le loro contromisure. La

Fiat «congela» gli investimenti programmati per nuove mense aziendali, e a metà giugno (proprio dopo una sentenza pretoriale) minaccia la chiusura della mensa di Pomigliano d'Arco.

Intanto Marini prepara la sua legge. Due articoli, che hanno l'ambizione di definire una volta per tutte la questione: nel primo si dice che il valore del servizio mensa, comunque gestito ed erogato (quindi anche i ticket per il pasto), ed eventuali indennità sostitutive (dove la mensa non c'è) non fanno parte della retribuzione a nessun effetto. Il secondo (discusso) articolo garantisce in teoria alla legge

la retroattività sulle cause già attive, perché rimba a tutti gli accordi e contratti firmati in cui si afferma che la mensa è servizio. Poi, come detto, si sciolgono le camere, e la legge Marini resta nel limbo.

La legge, la legge, dicono Fiat e Intersind. Potenzialmente (se tutti i dipendenti del gruppo di Agnelli ricorressero) la botta sarebbe di 2 mila miliardi. Addirittura 52 mila per tutta l'industria nazionale. E si annunciano guai anche nel settore delle banche. Ma la legge Marini, funzionerebbe? «Non c'è dubbio - dice il direttore generale del ministero del Lavoro Giuseppe Caccopardo - al limite qualche pretore potrebbe eccipere l'incostituzionalità, ma in ogni caso si bloccherebbero i nuovi ricorsi. Ottobre ci permette di arrivare al varo della legge, anche se evidentemente, se non ci pensa il Parlamento prima, bisognerà attendere la formazione del nuovo governo».

Certo che questa «retroattività» solleva molti dubbi: come fa una legge a «far perdere» cause già presentate? La parola spetta ai giuristi, ma sembra difficile che l'articolo di Marini sia veramente a prova di bomba. C'è chi dice che l'unica soluzione, «inevitabilmente», dovrà essere quella di un accordo con qualche forma di transazione (economica) tra i ricorriti e le aziende. Intanto, c'è la minaccia di chiusura delle mense di Fiat e Intersind. Probabilmente resterà una minaccia, ma pensate che caos se diventasse realtà...



Lavoratori in mensa. Sulla questione del calcolo in busta paga dei rimborsi dei pasti sono nate le vertenze

Parla uno degli avvocati «iniziatori» delle cause «Abbiamo preso esempio dal Di Vittorio del '55»

«I diritti sanciti dalla magistratura, la Confindustria costretta a trattare». È un titolo del 25 settembre del 1955 de *l'Unità*. Segretario della Cgil è Di Vittorio, ma l'argomento è lo stesso sul quale oggi Fiat e Intersind scatenano l'offensiva. L'indennità di mensa è o no retribuzione in natura? Dall'accordo del '56, alla sentenza Santosuosso nelle parole di un avvocato «dei ricorsi». «Chiudere le mense? È illegittimo».

FERNANDA ALVARO

ROMA. «Sciopero alla Pirelli-Bicocca sul valore di retribuzione della mensa». «La magistratura sancisce i diritti, la Confindustria costretta a trattare». Non sono i titoli del maggio '92 e per confermarlo basta continuare a sfogliare il quotidiano: «Come si devono calcolare gli arretrati». «Diritto del lavoratore all'indennità di mensa», e sotto il titolo la foto di Di Vittorio. È il 25 settembre del 1955 letto nelle pagine de *l'Unità*. Un titolo dopo l'altro, ma soprattutto uno sciopero, un ri-

Trentacinque anni dopo. A parlare è l'avvocato Alberto Medina, uno dei legali che poco più di un anno fa, davanti al pretore Amedeo Santosuosso, a Milano, difendevano il ricorso di 20 Cobas dell'Alfa-Lancia di Arese. La mensa, sostenevano, è una retribuzione in natura e dunque deve incidere sui vari istituti contrattuali (per il trattamento di fine rapporto e per il preavviso è la stessa legge a dire che vitto e alloggio fanno parte della retribuzione). E di più, visto che l'Alfa aveva aumentato la quota a carico dei lavoratori da 20 a 30 lire a pasto (un aumento di 50%), doveva essere rivalutata della stessa percentuale la quota a carico dell'azienda: da 100 a 6500 lire. «I lavoratori dell'Alfa si erano rivolti a noi dopo che tre loro colleghi della Fincantieri avevano ottenuto ragione persino dalla Cassazione quando avevano sostenuto che il vitto fa parte

della retribuzione e quindi va ricalcolato in proporzione sulle altre voci contrattuali - racconta l'avvocato - Anche noi abbiamo vinto il ricorso su questa parte, mentre sulla «rivalutazione» delle quote aziendali la sentenza d'appello è prevista per il prossimo autunno». È stato soltanto l'inizio. Ora i ricorsi sono 20 mila.

«Dopo la sentenza di Santosuosso - continua l'avvocato Medina - c'è quella del pretore di Pomigliano d'Arco. In quella decisione si dice che la mensa deve essere considerata nel calcolo della tredicesima, delle festività e del Tfr, ma si escludono altri istituti. Quindi di nuovo a Milano dove i ricorriti sono circa un migliaio. Questa volta, però, il ricorso viene respinto». È un susseguirsi di alti e bassi: altre cause all'Alfa di Arese; 860 guidati dai Cobas; 1200 all'Alfa di Desio, questa volta è la Fiom-Cgil a mobilitare i lavoratori. Qui si

arriva all'accoglimento parziale del ricorso e si decide di stanziare a favore del lavoratore circa un milione a testa. La Fiat prende tempo e 15 giorni fa, si procede al pignoramento di 200 Alfa 75 per un credito di 2 miliardi e 600 milioni. Quindi l'Ansaldo, l'Ansaldoindustria e chi più ne ha... più ricorre.

Ora la Fiat e l'Intersind annunciano che sospendono il servizio mensa a ottobre per frenare l'ondata di ricorsi che, se attuati da tutti i dipendenti della casa torinese (è la Fiat a sostenerlo) dovrebbero costare duecento miliardi in più. «Non possiamo farlo - sostiene l'avvocato Medina - Se chiudiamo le mense contravveniamo al contratto firmato. Dal 1949 in poi si sostiene che l'addio è prevista la mensa, tenendo conto della grande varietà di situazioni in atto che rende difficile una regolamentazione generale, si conviene che saranno mantenute le

mense esistenti, salva la facoltà di accordi locali o aziendali sulla materia». E non pare che ci siano, per ora, accordi sindacali che permettano di «tagliare» il vitto. Di questo argomento si parla nell'articolo 11 della disciplina generale, sezione 3 metalmeccanici e poi nell'articolo 11 Bis. Dopo un preambolo che rimanda alla disciplina del 1956, sindacati e datori di lavoro hanno sottoscritto nel dicembre del '90 una parte nella quale «confermano che l'equivalente del costo della mensa sostenuto dal datore di lavoro non è computabile agli effetti del calcolo del Tfr, né degli altri istituti contrattuali». «Una contraddizione - sostiene, concludendo, l'avvocato Medina - visto poi che per esempio la Fiom ha organizzato con i lavoratori molti ricorsi. Quella di Intersind e Fiat è comunque una ritrosia illegittima. Dopo la scala mobile, ora, passano alle mense».

Nove deputati condannano le iniziative Fs contro il Comu

Le azioni avviate dalle Fs contro i macchinisti del Comu sono state contestate da nove deputati del Pds, Rifondazione Comunista, Verdi e Rete (Ghezzi, Pizzinato, Palella, Boghetti, Bolognesi, Cruciani, Calini, Passan, Galasso) in una dichiarazione comune. I nove, che porteranno la vicenda nelle commissioni parlamentari competenti, definiscono la penalizzazione contrattuale e la cessione per danni dei macchinisti che scioperarono l'11 e 12 aprile «un pesante attacco all'esercizio del diritto di sciopero» e un «tentativo di far piazza pulita di precedenti riconoscimenti verso il Comu». Ma soprattutto essi contestano l'efficacia cogente della delibera della Commissione di garanzia sui servizi minimi, che ha dato un parere negativo su quello sciopero. Efficacia cogente sostenuta dalle Fs e da Felice Mortillaro, che su questo basano la cessione per i danni provocati da uno sciopero definito «illegittimo». «Illegittimo è invece per i nove deputati la cessione, che appare piuttosto un comportamento «antisindacale». A Mortillaro, per una sua intervista di ieri, ha risposto Salvatore Bonajonna della Filil Cgil accusandolo di «simpatia» per la legislazione fascista sullo sciopero. Da parte sua l'amministratore Fs Lorenzo Necchi ha annunciato che il costo del lavoro (12 mila miliardi l'anno) nell'Ente dovrà ridursi del 32-40% con ulteriori tagli agli organici.

Uomini radar Oggi sciopera la Cgil

Solo la Filil-Cgil ha deciso di confermare per oggi lo sciopero nazionale dei controllori radar. Efficacia cogente è stata invece evocata ieri dalla Filil-Cisl e dalla Cila-Av. La notizia è stata diffusa, con una nota, dall'Avna (Azienda autonoma assistenza al volo). Ferarito, in seguito alla situazione che si è venuta a creare dopo la revoca di tre organizzazioni, fonti aziendali rivelano che gli eventuali disagi provocati dalla protesta, saranno comunque contenuti.

Benetton fra i primi dieci azionisti della Smi

Benetton Group (1,37%) e Mito Intermediazioni (1,54%) sono i due azionisti dei primi dieci azionisti di Smi (gruppo Orlando). È emerso dall'assemblea della società che, riunita a Firenze sotto la presidenza di Luigi Orlando, ha approvato il bilancio '91, chiuso con un utile netto di 6 miliardi, che comprenderà a distribuzione di un dividendo (invariato) di 70 lire alle azioni di risparmio e di 35 lire a quelle ordinarie.

Standa, utili in crescita a 31 miliardi +10,3% nel '91

Il bilancio consolidato del Gruppo Standa registra nel 1991 un incremento dell'utile netto, che passa da 28,1 miliardi del '90 a 31 miliardi con un incremento del +10,3% sul '90. Il fatturato consolidato '91 supera per la prima volta il traguardo dei 4 mila miliardi con un aumento del 7,3% rispetto al fatturato '90 (3 mila 753,7 miliardi). Quanto alla capogruppo Standa spa crescono sia il fatturato (+7,5%), sia l'utile netto che giunge a 28,1 miliardi (17,1 nel '90). In crescita anche i risultati positivi della controllata Euromercato (+6,9%).

Maserati, approvata la mediazione del ministro

Con solo due voti contrari e quattro astensioni, l'assemblea generale dei lavoratori dello stabilimento milanese della «Maserati» hanno approvato stamane la proposta del ministro del Lavoro Marini che aveva sbloccato la complessa vertenza con il presidente dell'azienda automobilistica, De Tomaso, che durava da oltre 50 giorni. S'è decisa quindi la sospensione del presidio permanente davanti ai cancelli della fabbrica, consentendo così l'uscita dallo stabilimento di circa 2.200 «Mini» già vendute ai concessionari, e di oltre 400 «Maserati». I lavoratori manterranno comunque una «presenza» davanti ai cancelli.

È morto Carlo Rodriguez, il «padre» degli aliscafi degli aliscafi

È morto a Messina il cavaliere del lavoro Carlo Rodriguez, 82 anni, il «padre» degli aliscafi e fondatore della Marina Mercantile italiana. La fine del 1990, con un fatturato che raggiunge i 150 miliardi di lire fu decisa la vendita dell'azienda al gruppo Cameli di Genova. L'ing. Carlo Rodriguez, imprenditore «vecchio stampo», aveva cominciato l'attività nel 1935, con la riparazione di una corvetta della Marina. «Un personaggio». Successivamente nel 1948, avviò un cantiere per la riparazione dei carri ferroviari e nel 1954 mise in atto l'idea per gli aliscafi che oggi, con il marchio Rodriguez, sovrano i mari di tutto il mondo. L'ing. Carlo Rodriguez è morto nella sua abitazione di piazza Vittoria per l'ennesimo attacco di cuore, di cui era da tempo sofferente. La fiorente azienda da lui creata, unica al mondo a costruire battelli ad ali portanti, creò una rivoluzione nel campo della navigazione: il primo aliscafo a sovrare il mare fu la «Freccia del sole» nel 1956. Il gruppo cominciò a «crichiolare» alla fine degli anni '80 quando l'ing. Carlo decise di mettersi da parte per fare posto ai figli Leopoldo e Riccardo. Fu varato un piano di ristrutturazione e la holding venne quotata in borsa nel 1987. Alla fine del 1990 la decisione irrevocabile di Leopoldo Rodriguez, con il pieno accordo del padre, di cedere il gruppo alla Cameli di Genova (dei Rodriguez solo Riccardo detiene una quota della holding). Proprio ieri la Consob ha bloccato in borsa il titolo Rodriguez in attesa di chiarimenti sulla cessione delle quote della Nai.

FRANCO BRIZZO

È stato il protagonista di una delle maggiori trasformazioni industriali del dopoguerra. Lascia per raggiunti limiti di età. Lo sostituisce Louis Schweitzer, attuale direttore generale, che guiderà la casa della «Régie» alla fusione con la Volvo

Levy spegne il motore, la Renault non è più sua

Scade oggi il mandato di Raymond Levy alla presidenza di Renault. Levy, che lascia per raggiunti limiti di età, è stato protagonista di una delle più grandi trasformazioni finanziarie e industriali della Francia del dopoguerra. Gli succede Louis Schweitzer, 49 anni, attuale direttore generale. Primo obiettivo in vista, la fusione con Volvo, che implica la definitiva privatizzazione della vecchia Régie.



Raymond Levy

Basta guardare le cifre per rendersene conto: nell'86 la Régie aveva accumulato un deficit di 32,5 miliardi di franchi ed era indebitata per altri 60 miliardi. Oggi vanta un utile netto di 3,1 miliardi e l'indebitamento non supera i 15,5. Tiene saldamente, anche in tempo di crisi dell'automobile, il suo 10,8% del mercato europeo. È l'unica ad esser riuscita a penetrare il mercato tedesco: un bel +2 nel 1991. Il prezzo è stato doloroso: gli effettivi sono passati da 182 mila nell'86 agli odierni 147 mila. Ma oggi il gruppo, si dice, guarda al futuro con fiducia.

Eppure il 17 dicembre dell'86, quando dopo l'assassinio del suo predecessore Georges Besse per mano di «Action directe», Raymond Levy s'installò in quella scomoda poltrona aveva dato un giudizio tagliente e scoraggiante: «Se la Régie non fosse nazio-

nale sarebbe fallita da tre anni almeno». E allo staff dirigente riservava staffilate del genere: «Ho una R25, comprata in Belgio, che una volta al mese ha bisogno del meccanico». Renault godeva fama di imperfezione, approssimazione, anche insicurezza. La risalita porta nei nomi: R19, nell'88, il cui lancio costò quasi sei miliardi di franchi; Clio, in circolazione dal '90, che ha richiesto un investimento di sei miliardi e mezzo; «Safrane», l'ammiraglia, che si è «bevuta» 8 miliardi e che comincia a scorrazzare per le strade d'Europa. Lo riconoscono tutti: si tratta di macchine più curate e affidabili. Comfort e sicurezza, tanto da sedurre perfino i tedeschi. Ma il segreto della risalita sta anche nell'organizzazione produttiva. Per la prima volta un'industria automobilistica francese produce macchine anche all'estero: in Spagna e

Portogallo, ma anche in Belgio. Per montare una Clio bastano adesso 16 ore, mentre ce ne volevano 25 per una R5. La produttività è migliorata del 25%.

Certo, Raymond Levy si lascia alle spalle anche un bel po' di macerie. Una per tutte: quello straordinario centro operaio che è stato, nell'arco del secolo, Boulogne Billancourt. Ma sul fatto che fosse roba da museo erano d'accordo tutti. Da andando al macero (ma ci vorrà ancora del tempo) anche il carattere pubblico di Renault. Lo statuto si è già modificato nel febbraio del '90, quando Levy strinse l'accordo con Volvo. Partecipazioni incrociate, anche se Renault conserva il 75% del capitale e il 55% di quello del settore Velocità Industriali. Ma lo storico muro è crollato, la strada della privatizzazione è aperta. Oggi si parla di fusione Renault-Vol-

vo: Levy si dichiara convinto che «un giorno accadrà», e sostiene che Louis Schweitzer, a questo proposito, è perfettamente d'accordo con lui. Edith Cresson aveva cercato di mettersi i bastoni tra le ruote: considerava l'accordo con Volvo una svenudata del patrimonio francese e non voleva che Renault diventasse seriamente concorrenziale con Peugeot-Citroen, introducendosi nelle dodici piatte finanziarie internazionali sulle quali Volvo è quotata. La Cresson non vedeva nemmeno di buon occhio Louis Schweitzer, che considera «un enzarca (allievo della prestigiosa Ena, ndr) freddo e senza spina dorsale». E detestava l'idea di dover consultare, per nominare il successore di Levy, il patròn di Volvo, lo svedese Gyllenhammar. Ma l'arrivo di Pierre Bérégovoy ha tolto ogni ostacolo al successore e alla strategia di Levy.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE GIANNI MARILLI

PARIGI. Raymond Levy lascia Renault. Il suo mandato alla testa del grande gruppo pubblico scade oggi e non sarà rinnovato. Nulla di politico o di polemico nella sua partenza: il fatto è che Levy compirà in giugno 65 anni, e che rispetta i tempi del pensionamento statale. Il governo avrebbe potuto prorogare l'incarico, ma per ammissione dello stesso Levy non è necessario. C'è un successore sul cui nome con-

cordano sia Levy che il consiglio dei ministri: è quello di Louis Schweitzer, 49 anni, buona parte dei quali spesi ai vertici. Vertici governativi, capo di gabinetto di Laurent Fabius primo ministro, e poi aziendali. L'ha scelto lo stesso Levy, dopo cinque anni di lavoro gomito a gomito.

Levy lascia la Renault dopo aver compiuto una delle trasformazioni industriali più importanti nella Francia del do-

IRI
ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE

PRESTITO OBBLIGAZIONARIO
IRI 1987 - 1994 A TASSO VARIABILE
di nominali L. 500 miliardi
2ª emissione (ABI 1991)

AVVISO AGLI OBBLIGAZIONISTI

Dal 1° giugno 1992 saranno rimborsabili nominali L. 125 miliardi di obbligazioni del prestito di cui trattasi.

I portatori delle suddette obbligazioni, per ogni titolo nel taglio unico da n. 5.000 obbligazioni presentato ad una Cassa incaricata e contro stacco dal titolo stesso del tagliando di rimborso quota capitale contrassegnato dalla lettera "B" in scadenza dal 1° giugno 1992, riceveranno L. 1.250.000 (art. 2 del regolamento del prestito).

Casse incaricate:

BANCA COMMERCIALE ITALIANA BANCA NAZIONALE DEL LAVORO CREDITO ITALIANO BANCO DI ROMA e BANCO DI SANTO SPIRITO