Dal nero al grigio il mercato auto E in Fiat sperano

In settembre sono state consegnate in Italia quasi il 14 per cento di automobili in meno di un anno fa. Il calo è dimezzato rispetto ai crolli di mercato dei mesi scorsi. La Fiat, pur vendendo meno, recupera un punto sulle case straniere e piazza quattro modelli ai primi posti tra le auto di maggior successo. Le previsioni però sono caute. Ed anche in caso di ripresa vi saranno problemi nelle fabbriche.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. La flessione del mercato è sempre a due cifre, e quindi c'è poco da stare allegri. Ma rispetto al «quadrimestre nero», quello da aprile a luglio quando il crollo delle vendite di automobili in Italia oscillava tra il 27 ed il 30%, le perdite si sono dimezzate e settembre si è chiuso con un saldo negativo del 13,86% rispetto allo stesso mese del '92. In numeri assoluti, sono state consegnate 22.500 auto in meno, mentre in luglio erano mancati all'appello ben 65.000 clienti. Siamo al punto di svolta della crisi, o è presto per dire che il peggio è superato?

Le risposte sono caute tra gli operatori del settore. Si fa notare che in Italia il parco delle automobili circolanti è anziano e bisognava pure che prima o poi venissero sostituite le vecchie «carrette». L'Anfia, associazione dei costruttori nazionali, usa toni cupi nella nota che accompagna i dati: «I consumi continuano a scendere. La produzione industriale ristagna, con conseguente minor occupazione. La pressione fiscale rischia di aumentare ulteriormente. Questa situazione ha un impatto negativo sulla domanda interna di beni di consumo, di quelli durevoli in particolare, quali le automobili...». Ma qualche speranziella qua e là trapela. C'è chi pronostica che una vera e propria ripresa comincerà a delinearsi nella prossima primavera. E tra i concessionari di automobili, interpellati dal centro studi bolognese «Promotor», c'è un 51% che prevede vendite stabili nei prossimi tre-quattro mesi, mentre in luglio il 54% prevedevano ulteriori cali.

Qualche motivo di speranza c'è anche in casa Fiat. Le vendite di auto italiane sul mercato interno hanno recuperato in settembre circa un punto rispetto ad un anno fa, passando dal 44,54 al 45,51%. È per la prima volta da tempo immemorabile quattro modelli Fiat figurano in testa alla classifica delle dieci auto più vendute: «Uno», «Cinquecento», «Panda» e «Tipo». Si temeva che nell'attesa della «Punto» (la commercializzazione della nuova vettura inizierà il 6 novembre) sarebbero crollate le vendite della vecchia «Uno». Invece è successo solo in parte, grazie anche ad alcune iniziative della Fiat, come vendere a prezzi di favore centinaia di vetture ammaccate da grandinate sui piazzali dei concessionari.

In corso Marconi però non stapperanno bottiglie di champagne per questo risultato. Se si sommano le vendite dei quattro modelli in testa alla classifica si arriva a 40.787 vetture consegnate in settembre, mentre un anno fa con soli tre di questi quattro modelli (non c'era ancora la «Cinquecento») le vetture consegnate in un mese erano state 43.547. Il fatto è che il 1993 è un anno ormai irrimediabilmente compromesso. Nei primi nove mesi sono state consegnate in Italia 1.457.000 auto, contro 1.875.000 lo scorso anno, con un calo del 22,32%. Ciò significa che in ogni caso quest'anno si chiuderà con un livello di vendite inferiore a 1.900.000 unità, cifra molto lontana da quei 2.350.000 auto che mediamente erano state vendute ogni anno dall'9 al '92.

Pure le consegne di auto italiane (leggi: Fiat) sono precipitate nei primi nove mesi da 829.312 a 651.168 (meno 21,48%) e tra queste sono comprese le «Cinquecento» costruite in Polonia. Anche se la crisi non darà colpi di coda e se la «Punto» avrà un successo straordinario, vi saranno comunque problemi seri nelle fabbriche, in particolare in quelle che fanno vetture Alfa, le cui vendite continuano a calare (dal 4,56 al 4,47%). Problemi gravi ci sono pure per le case straniere. Sul nostro mercato la Ford è ridiscesa sotto una quota del 10%, perdono colpi la Volkswagen, la Opel, la Peugeot, e la Citroen ha addirittura dimezzato le vendite (dal 3,09 all'1,51%). Tengono, al solito, le case giapponesi, con la Nissan attestata sopra il 2%.

Clamorosa protesta a Napoli «Noi sospesi dalla fabbrica non possiamo scioperare La nostra lotta è il lavoro»

La polemica contro il piano Nakamura: porti turistici e supermercati al posto degli impianti industriali

I cassintegrati di Bagnoli riaprono il laminatoio

Dopo diciotto mesi di inattività sembrano svanire le possibilità del recupero produttivo dell'Ilva di Bagnoli. Su quelle aree dovrebbero sorgere supermercati e porti turistici. Ieri, c'è stata la clamorosa protesta dei lavoratori, che hanno fatto ripartire il «treno di laminazione». La decisione è stata presa al termine dell'assemblea indetta dal consiglio di fabbrica. Critiche al progetto presentato da Nakamura.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARIO RICCIO

NAPOLI. I duemila "caschi gialli" in cassa integrazione controlleranno a turno il «treno di laminazione» rimasto fermo per diciotto mesi e rimesso in moto, anche se manca la materia prima, per protestare contro il mancato recupero produttivo dell'Ilva di Bagnoli. La clamorosa e polemica iniziativa è stata presa, ieri, dal consiglio di fabbrica al termine dell'assemblea svolta nel piazzale dello stabilimento siderurgico. «È una forma di lotta giapponese», affermano i lavoratori, che criticano duramente il piano di tagli presentato dall'amministratore delegato dell'azienda, Hayao Nakamura. Chiedono innanzi tutto l'apertura di un tavolo di trattative tra Ilva e Iri per favorire i problemi occupazionali e per il pieno utilizzo degli impianti. Intanto si aggrava l'emergenza lavoro in tutto il Napoletano. Anche ieri ci sono stati blocchi stradali e ferroviari.

Gli operai dell'ex Italsider tornano, dunque, al centro della lotta sindacale. Il capoluogo Napoli, spuntato dal mega piano (tagli per circa 11.600 posti) di risanamento della siderurgia nazionale di Nakamura, non convince i lavoratori. Nell'area flegrea dovranno essere attuati progetti che cambieranno completamente il volto di Bagnoli: porto turistico, ipermercato e polo scientifico. Gli operai verrebbero gestiti attraverso alcuni «specifici disegni progettuali» elaborati dalla società del gruppo Iri «Cimimontubi», con un investimento di 1200 miliardi di lire. I duemila dipendenti, tutti a cassa integrazione dopo la chiusura dell'area a caldo, ribadiscono invece che non ci stanno ad accettare la liquidazione dell'acciaieria, soprattutto perché considerano ancora valido l'accordo sottoscritto nel 1990, che prevedeva il mantenimento degli impianti, con la verticalizzazione della banda stagnata, capace di garantire il lavoro a 1100 persone. Secondo il Cdf, il progetto messo a punto dall'amministratore delegato dell'Ilva per rispondere agli inviti Cee e per poter utilizzare gli aiuti dello Stato, condanna definitivamente anche gli operai (600 dipendenti diretti e 250 dell'indotto) dell'Icmi di San Giovanni a Teduccio tagliati fuori dal piano per la siderurgia nazionale. Proprio ieri, mentre i "caschi gialli" dell'ex Italsider partecipavano all'assemblea, questi lavoratori hanno occupato a lungo la sede stradale antistante lo stabilimento, mandando in tilt il traffico automobilistico. «Napoli non può permettersi di perdere Bagnoli – ha sostenuto Rosario Oliverio, della segreteria Fiom – Il Governo vuole usarci come merce di scambio per risolvere i guai accumulati nell'intera siderurgia nazionale».

La tensione è altissima tra i "caschi gialli". «Al posto dello stabilimento vogliono supermercati e porti turistici? Invece noi – ha affermato Aldo Velo del consiglio di fabbrica – lanciamo una sfida al piano di Nakamura: dimostreremo che, in appena dieci giorni, un treno di laminazione fermo da oltre un anno e mezzo può tornare tranquillamente a produrre». I sindacalisti hanno spiegato anche il perché di questa singolare forma di lotta: «Chi non lavora non può certamente fare sciopero – ha affermato Aldo Velo –. La nostra è una forma di lotta giapponese... Per contrastare le scelte che puntano esclusivamente sul terziario».

Intanto, ad Acerra (i dipendenti di un calzaturificio) e Casoria (gli addetti alle Acciaierie Sud, che da mesi attendo il pagamento della cassa integrazione) centinaia di persone hanno occupato i binari delle ferrovie dello Stato provocando enormi disagi e ritardi dei treni.

Oggi, in Campania, scioperanno i dipendenti del pubblico impiego. Insomma è solo il preludio di un periodo che infiammerà le piazze in una spirale di protesta per il lavoro.

Aerei, tlc e treni nella morsa della crisi

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. Compagnie aeree, ferrovie, telecomunicazioni, sono ormai tutte investite dalla crisi occupazionale. Le compagnie aeree Cee dovranno tagliare almeno 100mila posti di lavoro. Lo ha dichiarato Herman de Croo, presidente del Comitato dei saggi incaricati dalla Commissione europea di studiare la crisi del trasporto aereo. «Se si vuole che le compagnie europee siano veramente competitive - dice - non esistono molte alternative alla costituzione di un Fondo europeo di riconversione da utilizzare affinché centomila dei 750mila impiegati nel settore dell'aviazione siano reimpiegati in altri». La proposta sarà presentata dal Comitato ai rappresentanti sindacali in occasione di un incontro che si svolgerà il 18 ottobre prossimo a Parigi.

Intanto sono circa 12mila gli esuberi dell'indotto delle telecomunicazioni. Ad essere direttamente coinvolte sono le 39 aziende di installazione che operano su appalti Sip e Stet. Tra di loro nomi importanti come Alcatel, Ericsson, Sirti, Site e decine di piccolissime aziende a carattere locale. La questione sarà oggi al centro di un incontro con Sip, Stet e le aziende dell'indotto presso il ministero del Lavoro. Ma lo stato d'animo con cui i sindacati si presentano all'appuntamento non sembra dei più calmi. «Si tratta di esuberi senza prospettive, dovuti alla riduzione degli investimenti di Sip e Iritel» commenta il segretario dei postelegrafonici Cisl, Franco Domenighini, secondo cui «non è possibile pensare di risolvere la questione con il ricorso ai contratti di solidarietà o alla cassa integrazione e senza alcuna prospettiva futura».

Nel settore ferroviario invece è previsto per domani uno sciopero nazionale e una manifestazione a Roma. Saranno coinvolte, come spiegano Fiom, Fim e Uilm, 35 aziende, per oltre 12 mila addetti, di cui il 60% nel Sud. Mediamente il 40% dei lavoratori è in cigs, soprattutto nel comparto meccanico. Il sindacato intende evitare i licenziamenti e chiede una proroga straordinaria della cigs. Su questa questione e sull'attivazione delle convenzioni tra Fs e Consorzi Trevi e Capri per le commesse, sostiene il sindacato, «appare decisivo un autorevole intervento del governo».

Nel frattempo Cgil, Cisl e Uil chiedono al ministro del lavoro Gino Giugni di accelerare l'iter per l'approvazione dei provvedimenti previsti dall'accordo del 3 luglio sul costo del lavoro e anche di essere coinvolti nella loro elaborazione. Per questo hanno inviato un telegramma a firma dei segretari confederali Fausto Bertinotti (Cgil), Luigi Viviani (Cisl) e Franco Lotito (Uil). «Sono passati tre mesi dall'intesa - dice Lotito - e non siamo ancora stati consultati dalle commissioni ministeriali che stanno studiando i provvedimenti che l'intesa di luglio rinviava alla consultazione tra le parti. C'è bisogno che il ministero si scuota un po'. Le intese vanno rispettate. Aspetteremo ancora una settimana - aggiunge Lotito - e poi renderemo pubbliche le nostre proposte». Per Viviani «la crisi occupazionale ha dimensioni tali che impediscono incertezze. Noi siamo ricchi di ammortizzatori di varia natura ma poverissimi di servizi per l'impiego e di politiche attive per il lavoro. L'accordo prevede di intervenire su questo fronte. Inoltre - dice ancora Viviani - vogliamo sottoporre a Giugni la questione della riduzione dell'orario di lavoro, non generalizzata bensì intesa come diversa ripartizione del lavoro».

L'impegno di Tatò «In 100 giorni risanerò Fininvest»

«Cento giorni per fare»: con questo impegno si è insediato a Segrate Franco Tatò, il nuovo superamministratore delegato della Fininvest chiamato da Berlusconi nel tentativo di far uscire dai guai un gruppo con un debito che ha raggiunto i 3.330 miliardi. Preoccupazione tra i quadri intermedi per la sua fama di «tagliatore di teste». I dipendenti: «Giusto risanare ma bisogna vedere come lo farà»

MICHELE URBANO

MILANO. Franco Tatò non smentisce la sua fama di supermanager deciso. Parola d'ordine: «Cento giorni per fare». In quel di Segrate, la capitale dell'impero berlusconiano, arriva all'ora di pranzo. E destino vuole che la prima persona a incrociarsi con lui sia Gianfranco Funari. Che ci faceva il presentatore al quartier generale di Berlusconi? Nessun segreto. Aveva discusso con Giancarlo Foscale, che come presidente della Standa sarà sponsor eccellente nel nuovo spettacolo che sancirà il suo ritorno nella famiglia Fininvest. Ma scoperta era anche l'agenda del primo giorno di lavoro di Tatò, il nuovo generale con pieni poteri su tutto il gruppo: prendere confidenza con una macchina che la recessione ha fatto ammalare di debiti e che invoca una revisione profonda per tranquillizzare le banche eternamente in ansia.

I primo impegni era stato già fissati. Incontrarsi con i due direttori generali del gruppo. E così è stato. Colazione di lavoro con Alfredo Messina e subito dopo riunione a quattr'occhi con Alfredo Spingardi. Riunioni esplorative per sondare più da vicino lo stato di salute della holding. Quale sarà la diagnosi? E soprattutto quale sarà la cura? Interrogativi che fanno già correre brividi freddi soprattuto tra i quadri intermedi quelli, inevitabilmente, più esposti ai pericoli di una riorganizzazione guidata con pugno di ferro da un manager tanto attento ai costi da conquistarsi sul campo la fama di «tagliatore di teste». Più tranquilli - almeno per ora - gli alti dirigenti e, sull'altro fronte, i dipendenti che hanno accolto il cambio al vertice quasi con indifferenza. Solo i lavoratori più sindacalizzati esprimevano qualche preoccupazione. «Sulla necessità di risanare e di ridurre i debiti siamo d'accordo. Bisogna però vedere come lo farà». Insomma, prudenza e diplomazia per una nomina non ancora metabolizzata

D'altra parte, a «Milano 2», in attesa che sia pronto quello definitivo, gli è stato arredato un ufficio di fortuna. Anche perchè per Tatò sono già fitti gli impegni in agenda. Tra pochi giorni sarà a Londra per presentare agli operatori finanziari inglesi l'operazione quotazione in Borsa della Mondadori-Sbe (Silvio Berlusconi Editore) che sarà ufficializzata il 15 ottobre. Un appuntamento che per la Fininvest è cruciale per tentare di ridurre una soglia di indebitamento che ha raggiunto la pericolosissima quota di 3.330 miliardi. Se avrà successo non solo porterà nelle casse esangui del gruppo 5-600 miliardi, ma sarà buon viatico per il futuro. Il progetto, infatti, è di portare in piazza Affari anche la compagnia di assicurazioni Mediolanum (l'appuntamento è per la prossima primavera) e la cosiddetta «Big Tv», ossia le attività televisive più quelle cinematografiche (epoca prevista: estate autunno '94). Tutte sfide che ora tocca a Tatò gestire e portare in porto per vincere la scommessa fatta da Berlusconi: entro il '93 portare sotto i tremila miliardi il rosso Fininvest.

E ieri, assente il cavaliere (a Roma accompagnato da Fedele Confalonieri), il nuovo «cancelliere» della Fininvest era a tutti gli effetti il numero uno. L'amministratore delegato della Mondadori - incarico che continua a mantenere ad interim - ha già cinto la corona di «Re di spade» con pieni poteri su tutto l'impero. In realtà, formalmente, c'è ancora qualche problemino da risolvere. La decisione del consiglio di amministrazione di nominare Confalonieri e Foscale (cugino di Berlusconi) vicepresidenti necessiterà, infatti, una modifica dello statuto societario. Proprio per questo è stata convocata per il 15 novembre l'assemblea straordinaria della Fininvest. Ma l'era Tatò è già iniziata. «Cento giorni per fare. Non per parlare».

L'INTERVISTA — Per la scrittrice Carla Ravaioli bisogna costruire su basi nuove il rapporto tra produzione e società

«Trovare lavoro? Cominciamo con l'abolizione dello straordinario»

«Certo che è attuale la discussione sulla riduzione dell'orario. Finalmente ci si rende conto che non si può più affidare la soluzione della disoccupazione alla crescita produttiva». Per Carla Ravaioli la diminuzione del tempo di lavoro è – lo sostiene da molti anni – un obiettivo centrale. «Non si tratta di fissare un numero di ore – dice ancora la studiosa – quanto di redistribuire il lavoro che c'è».

FRANCA CHIAROMONTE

ROMA. «La discussione sulla riduzione dell'orario di lavoro è all'ordine del giorno. Sono contenta, anche se sarebbe necessario passare dagli slogan alle proposte concrete». Per Carla Ravaioli, l'obiettivo di ridurre il tempo di lavoro è all'ordine del giorno da almeno dieci anni. Per risolvere il problema dell'occupazione, certo. Ma anche per fare fronte ai disastri – ambientali oltreché sociali – della cosiddetta «crescita illimitata». Nel suo *Il quanto e il quale*, edito da Laterza più di dieci anni fa, avanzava, infatti, la proposta di «produrre meno» cosa che, allora, fece scandalo. Concetto ripreso in *Tempo da vendere, tempo da usare* edito da Franco Angeli con in appendice un saggio in cui Claudio Napoleoni dimostra che si può ridurre l'orario di lavoro a parità di salario.

Ermanno Gorrieri, però, sostiene che l'obiettivo di una riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario è improponibile.

Potrei rispondere ricordando che molti economisti – Claudio Napoleoni, per esempio – hanno più volte dimostrato il contrario. Ma voglio fare anche un esempio concreto. Poniamo che, per fabbricare una scarpa, io impieghi un'ora di tempo; e che poi venga in possesso di una macchinetta che mi consente di fabbricare la stessa scarpa in mezz'ora. Io, quella scarpa, la vendo allo stesso prezzo di prima. Perché, allora, un'impresa dovrebbe diminuire il salario a chi gli consente di trarre lo stesso profitto in meno tempo?

Le cose non sono così semplici: per esempio, l'innovazione tecnologica, che consente, appunto, di ridurre il tempo di lavoro necessario a produrre merci, costa.

Lo so anch'io che le ristrutturazioni costano. Oggi, però, i governi dei paesi occidentali spendono moltissimo in cassa integrazione, contratti di formazione lavoro, sussidi di disoccupazione, sussidi a imprese in crisi e così via. Insomma, un'enorme massa di danaro viene spesa per mantenere la disoccupazione. Una massa che andrebbe spostata, e subito, per sostenere l'unica misura in grado di risolvere il problema della disoccupazione: la riduzione dell'orario di lavoro.

Qualche giorno fa, «Le Monde» ha pubblicato un'intervista in cui lo studioso Pierre Larrouturou, animatore dei gruppi francesi «per il passaggio rapido alla settimana lavorativa di quattro giorni», sostiene che le 35 ore settimanali – che saranno rilanciate al convegno organizzato dalle donne del Pds per l'8 ottobre prossimo – non servono a risolvere il problema della disoccupazione. Cosa che invece farebbe la riduzione della settimana lavorativa. Che ne pensa?

Penso che non ci si debba dare obiettivi definitivi. Anche se, devo dire che riproporre oggi le 35 ore mi pare un po' arretrato di fronte alla realtà che ci descrive un futuro molto prossimo nel quale, per forza, si lavorerà molto meno. Più in generale, credo che occorra cambiare ottica: non si tratta più, infatti, di definire il numero di ore che bisogna lavorare, quanto di redistribuire il lavoro che c'è. Se le nuove tecnologie consentono che si faccia lo stesso lavoro di prima in due terzi del tempo, due sono i casi: o si caccia un terzo dei lavoratori, dando vita a quella mostruosità sociale per cui un gruppo sempre più ristretto lavora a tempo pieno e un gruppo sempre più largo è disoccupato a tempo pieno o si riduce di un terzo l'orario di lavoro.

Sta dicendo che non bisogna fissare per legge il numero delle ore di lavoro?

Sto dicendo che, per farlo, bisogna partire dalla quantità di lavoro necessario. Poi, va distribuito tra le persone attive sul mercato. Una cosa, però, bisogna fare subito per legge: vietare lo straordinario.

Ma davvero la disoccupazione si risolve solo riducendo il tempo di lavoro?

No, non è così. Contemporaneamente, occorre che vi sia una valorizzazione di quelli che vengono definiti lavori sociali. Del resto, il lavoro nel mercato non produce tutto ciò di cui la gente ha bisogno. Ancora, si potrebbero spostare investimenti – come suggerisce la Legambiente – dai settori nocivi (le autostrade, per esempio) a quelli con minore impatto ambientale (le metropolitane, per esempio, che, inoltre, hanno il vantaggio di creare posti di lavoro). Per non parlare del superamento della divisione sessuale del lavoro che affida a un solo sesso tutte quelle attività (marginalizzate, in un'ottica che considera centrale il lavoro produttivo di mersi) legate alla cura delle persone. Insomma, si tratta di uscire da quella dissennata logica del «quanto» che ha caratterizzato gli anni 80. Da questo punto di vista, la crisi rappresenta un'occasione per costruire un nuovo modello sociale.

Un'occasione?

Sì, un'occasione. Fino a qualche tempo fa, infatti, il mito produttivistico – fatto proprio anche dalla sinistra – se pur criticabile, trovava riscontro nel fatto che, obiettivamente, alla crescita produttiva corrispondeva una crescita del benessere. Era un benessere a spese del terzo mondo e dell'ambiente, ma allora non ci si faceva tanto caso. Oggi è esperienza di tutti, di tutte che l'aumento della produzione non comporta un miglioramento della qualità della vita, per non parlare dei danni all'ambiente che, anche quelli, sono sotto gli occhi di tutti. Infine, oggi si può vedere come l'aumento della produzione, anziché ridurre la distanza tra classi ricche e classi povere, la accentui, generando tensioni sociali sempre meno gestibili.

Il primato del «quanto» sul «quale», imperante negli anni 80, è stato però condiviso da molti...

...Generando, tra l'altro, Tangentopoli.

Appunto: non crede che vi sia, innanzitutto, da lavorare sulle coscienze? Le lotte sindacali, per esempio, difficilmente hanno al centro la necessità di lavorare meno per lavorare tutti.

Ma qualcosa sta cambiando. La Camera del lavoro di Brescia dedica un seminario all'argomento e anche altre organizzazioni sindacali cominciano a muoversi in questa direzione. E anche tra gli uomini comincia a farsi strada l'idea che così non si possa più andare avanti. Nella manifestazione dei Consigli del 25 settembre, per esempio, molti slogan chiedevano di ridurre l'orario. Certo, gli slogan non bastano. Bisogna scacciare dalle coscienze l'idea, più maschile che femminile, che il valore di una persona faccia tutt'uno con il valore di mercato di quella stessa persona. Ma credo che se da parte delle organizzazioni sindacali, o da parte delle sinistre, la prospettiva di ridurre il tempo di lavoro comincia a essere presa sul serio, questo possa costituire un serio aiuto a quel lavoro volto a cambiare la gerarchia dei valori nella quale siamo vissute e vissuti finora. Insisto, la crisi, da questo punto di vista, rappresenta un'occasione.

Carla Ravaioli

Poste
Il Pds: «Subito la Spa»

ROMA. Il Pds si batterà per l'immediata trasformazione delle Poste in Spa, in sede di riconversione del decreto che invece ne ha fatto un Ente pubblico economico. La soluzione, temporanea secondo il governo (la Spa si avrebbe fra tre anni), è stata definita «una foglia di fico» che nasconde la volontà di non farne nulla dai parlamentari della Quercia Renato Grilli e Mario Pinna. Ricordando l'unanimità con cui il Parlamento (e i sindacati) aveva approvato la trasformazione delle Poste in Spa, Pinna ha indicato i motivi del «voltafaccia» del governo nel minor controllo politico che la maggioranza avrebbe potuto esercitare, in tempi vicini alle elezioni, nell'azienda postale in forma societaria: «Poco prima delle ultime elezioni politiche sono stati assunti 5mila invalidi civili», ha detto Pinna. Avrebbe inoltre frenato anche la lobby delle banche, ostile a una Spa postale pericolosa concorrente con lo sviluppo dei servizi parabancari.

Ma con 40mila miliardi di debiti accumulati – sostiene il governo – gli amministratori della Spa dovrebbero portare i libri in tribunale. Grilli risponde che è un falso problema, perché si può introdurre, per la breve transizione fino al ripiano, una deroga al codice civile; e il patrimonio a copertura – del quale il Pds esige la stima – «ha un valore certamente superiore al debito». A riprova della volontà del governo di non cambiare, Grilli ha citato la conferma al vertice dell'azienda, che per il Pds andrebbe commissariata con manager di alta capacità gestionale, del direttore generale Enrico Veschi.

l'Unità Vacanze

MILANO Via Felice Casati, 32 - Tel. 02/6704810-844
Informazioni:
presso le librerie Feltrinelli e le Federazioni del PDS

NEW YORK. UNA SETTIMANA AMERICANA DI TURISMO E CULTURA

La quota comprende: volo a/r, assistenze aeroportuali, la sistemazione in albergo di seconda categoria superiore, la prima colazione, una cena caratteristica, gli ingressi al Museum of Modern Art e al Metropolitan Museum, la visita guidata della città, Gospel ad Harlem, i trasferimenti con pullman privati, un accompagnatore dall'Italia.

MINIMO 30 PARTECIPANTI
Partenza da Milano il 4 dicembre
Trasporto con volo di linea.
Durata del viaggio 8 giorni (6 notti)
Quota di partecipazione L. 1.880.000
Supplemento partenza da Roma L. 100.000
Itinerario: Italia / New York / Italia.

VIAGGIO A DUBLINO

La quota comprende: volo a/r, assistenze aeroportuali, la sistemazione in albergo di prima categoria, la mezza pensione, gli ingressi ai musei e il tour guidato nei pub letterari della città, tutte le visite previste dal programma, un accompagnatore dall'Italia.

MINIMO 30 PARTECIPANTI
Partenza da Milano il 4 dicembre
Trasporto con volo di linea.
Durata del viaggio 5 giorni (4 notti)
Quota di partecipazione L. 1.540.000
Supplemento partenza da Roma L. 40.000
Itinerario: Italia / Dublino / Italia.