La Camera approva quasi per intero la previdenza integrativa. Forza Italia insiste sulla «salvaguardia»

Pensioni, è scontro su conti e risparmi

Intanto la riforma avanza

Lavori in corso fra maggioranza e Forza Italia per accordi sulla parte più spinosa delle riforma pensionistica, la previdenza obbligatoria. La Camera ha approvato, con gli emendamenti della Commissione e del governo, la parte sui Fondi pensione, lasciando alla fine l'articolo sulle assicurazioni su cui però l'accordo c'è già. La trattativa parte dalle garanzie sui conti previdenziali, con alti e bassi nei rapporti fra centrosinistra e azzurri.

RAUL WITTENBERG

■ ROMA. E siamo arrivati al cuore della riforma previdenziale, a quella parte del disegno di legge che definisce il nuovo sistema obbligatorio, indicando i percorsi per arrivarci nella transizione. Ieri la Camera ha terminato di votare il pacchetto sul secondo pilastro del sistema, quello dei Fondi pensione, quasi per intero. Resta in coda a tutto, prima del voto sul complesso della riforma, il famoso articolo 42 che disciplina i rapporti tra i Fondi e le istituzioni che dovranno gestire al meglio le loro risorse (banche, Sim e assicurazioni). Ma su questo s'è già raggiunto un accordo fra centro-sinistra, Lega e Forza Italia. E quindi non sarà l'articolo 42 a mettere a rischio la riforma. Le incertezze riguardano il resto, con una componente politica di tutto rilievo, la possibilità che anche Forza Italia voti a favore – o quanto meno si astenga – facendo passare alla Camera la riforma delle pensioni nonostante sia all'opposizione del governo Dini. Del resto ieri gli «azzurri» hanno votato con la maggioranza i quattro articoli sulla previdenza integrativa sottoposti alla scelta dei deputati: tra gli altri, quello che supera la delega sulla commissione di vigilanza sui Fondi pensione, istituendo una «autority» simile alla Consob.

Clausola di salvaguardia

Intanto si tesseva la tela di possibili accordi sulla parte più scabrosa della riforma, a partire dall'applicazione del sistema contributivo: al di là degli emendamenti ostruzionistici di Rifondazione comunista – che comunque pesano sull'intera vicenda, ricorda il progressista Rastrelli – Forza Italia condiziona il suo consenso all'inserimento nella riforma di una «clausola di salvaguardia» che impegni *il governo ad intervenire con* una manovra correttiva nel caso in cui non tornino i conti previdenziali per un eccesso di spesa. La maggioranza non è contraria a meccanismi che garantiscano gli equilibri finanziari del sistema, ma si discute sulle forme e sui modi di funzionamento del meccanismo. Nel suo emendamento originario Forza Italia obbliga il governo a tagliare automaticamente le pensioni in caso di scostamento, i Progressisti lo ritengono inaccettabile. Dovranno essere il governo e il Parlamento – sostengono – ad assumersi la responsabilità di scegliere lo strumento tra quelli possibili: fiscalità generale, aumento dei contributi, riduzione *delle prestazioni*.

Per tutta la mattinata il comitato dei nove, la «ristretta» dell'aula rappresentativa di tutti i gruppi, sotto la guida del relatore Marco Fabio Sartori (Lega) ha discusso questo punto, e ad un certo momento il deputato azzurro Michele Caccavale dichiarava che s'era praticamente alla rottura («il rapporto con la maggioranza si è molto incrinato») per cui Forza Italia tornava alla sua prima posizione. Una dichiarazione di guerra, in parte rientrata con segnali più tranquillizzanti di esponenti dello stesso partito come Mario Masini («mi auguro che non si giunga alla rottura») e Giuseppe Pisanu («il governo è certamente in grado di avanzare una ragionevole mediazione»).

La mediazione di Sartori

E una mediazione, sottoscritta anche dal governo, è venuta dal relatore Sartori: la verifica – su proiezione decennale – dei conti previdenziali e l'indicazione delle «correzioni da apportare» alla riforma sono affidate al documento di programmazione economica e finanziaria del governo che dovrebbe intervenire «con apposito provvedimento». «Occorrono ulteriori limature», questo il giudizio di Masini. «Troppo precipitosa la dichiarazione di Caccavale – commentava il progressista Innocenti – è un gioco delle parti: in realtà occorre lavorare con affinamenti progressivi».

Fatto sta che il comitato dei nove rinviava a stamane alle 8,30 i suoi lavori, mentre l'aula si convocava per le 10. Per affrontare il primo articolo della riforma, quello della «blindatura» della spesa. Ma non è detto che si cominci subito dalle pensioni. Il progressista Gianfranco Rastrelli sottolinea «la delicatezza» di questa fase della trattativa, e in Transatlantico si faceva l'ipotesi di uno slittamento – all'ordine del giorno vi sono anche altri provvedimenti – del voto in aula per dar tempo a un accordo che dovrebbe andare oltre la clausola di salvaguardia: anche il passaggio dal sistema retributivo al contributivo, i lavori usuranti e la reversibilità.

Dal governo, segnali ottimistici. Il ministro del Lavoro Treu insiste sulla prospettiva di un «ampio consenso», e se fiducia dovrà proporsi si deciderà al momento opportuno. Il sottosegretario al Tesoro Giarda ritiene che i deputati potrebbero votare la riforma «entro la settimana», e che maggioranza e Forza Italia «alla fine si metteranno d'accordo». *Incoraggiante è l'affer*mazione del coordinatore azzurro Adriano Teso: «le convergenze ci sono, se ci sono problemi non sono problemi di pensioni».

Il ministro del Lavoro Tiziano Treu — Rodrigo Pais

Venerdì nuovi scioperi a Linate e Malpensa

Il governo decide: aeroporti ai privati

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA. Gli aeroporti aprono ai privati. Il consiglio dei ministri ha approvato, su proposta del ministro dei Trasporti, Giovanni Caravale, il disegno di legge per il riordino delle gestioni aeroportuali che elimina le norme speciali sui limiti della partecipazione azionaria e sui vincoli degli utili. Il provvedimento, che si propone di adeguare gli aeroporti italiani agli standard comunitari, prevede una regolamentazione unitaria in materia di affidamento delle gestioni e fissa la durata delle concessioni, correlate all'entità degli investimenti infrastrutturali, fino a 40 anni.

Il «ddl Caravale»

I servizi di assistenza a terra saranno regolamentati con particolare riguardo alla sicurezza, alla qualità delle prestazioni e alla salvaguardia dei livelli di occupazione. *Per gli aeroporti essenziali al servi*zio pubblico sono garantiti i contributi dello stato, mentre per quelli essenziali allo sviluppo turistico e commerciale è previsto, per un massimo di 5 anni, un contributo finalizzato a progetti di ammodernamento e ampliamento delle infrastrutture. A tali contributi si provvede con una quota degli introiti relativi ai canoni per le concessioni aeroportuali. È prevista, infine, la riorganizzazione della scuola nazionale per l'assistenza al volo, anche con eventuale decentramento.

Il provvedimento approvato ieri interessa il 90% degli aeroporti italiani e, in particolare, spiana la strada alla privatizzazione, annunciata *come imminente*, della Società Aeroporti di Roma, eliminando l'attuale vincolo legislativo che impone la partecipazione di maggioranza dell'azionista pubblico.

Dall'entrata in vigore della legge, recita l'articolo 1 del disegno di legge, «sono abrogate le norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'Iri, delle Regioni e degli enti locali nelle società di gestione aeroportuale».

Le dismissioni delle partecipazioni azionarie pubbliche verranno quindi regolate dalla legge 474 del 30 luglio 1994 per l'accelerazione del processo di privatizzazione. Spetta al ministro dei Trasporti di concerto con il ministro del Lavoro, definire con apposito decreto e a 30 giorni dall'approvazione della legge il regime dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, stabilendo condizioni e limiti delle autorizzazioni per la loro gestione per «salvaguardare la sicurezza dell'attività aeroportuale, l'affidabilità economica delle gestioni, i livelli *qualitativi delle prestazioni offerte* agli utenti, i livelli occupazionali». Vengono inoltre garantiti contributi dello Stato per gli aeroporti essenziali per assicurare il servizio pubblico di trasporto aereo, nonché temporanee forme di contribuzione ad aeroporti di rilevante interesse economico per le aree interessate per garantire il loro sviluppo e l'ammodernamento.

Per attuare ciò viene introdotto il meccanismo della riassegnazione, già previsto da una legge dell'85, in base alla quale, una volta acquisito al bilancio dello Stato l'introito relativo ai canoni per le concessioni aeroportuali, il ministro dei Trasporti determina la quota di contri*buto da erogare alle gestioni*. L'ammontare dei canoni è pari a 41 miliardi (valore 1992). Quelli più alti sono pagati da Roma Fiumicino, 12 miliardi e 680 milioni, e da Milano Linate, 11 miliardi e 474 milioni.

Nuovi scioperi

Se sul fronte «istituzionale» gli aeroporti si preparano a mutare volto, su quello sindacale i problemi stentano a trovare soluzione. Il sindacati confederali hanno infatti dichiarato per venerdì 14 luglio una giornata di lotta dei lavoratori aeroportuali negli scali milanesi di Linate e Malpensa. La Sea, la società che gestisce i due impianti, ha co*municato che potranno verificarsi* ritardi nei voli e disagi per i passeggeri. Nelle fasce orarie dalle 7 e dalle 10 e dalle 18 alle 21 saranno garantiti tutti i servizi agli utenti.

Parla il presidente Gaetano Veneto

«Caripuglia è a un bivio O nuovi capitali, oppure...»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
LUIGI QUARANTA

■ BARI. La Banca d'Italia ha intrapreso una delicata opera di persuasione per dipanare l'ingarbugliata matassa della ripatrimonializzazione di Caripuglia, dopo che lunedì scorso nell'assemblea dei soci della prima banca di Puglia non era stato possibile raccogliere la maggioranza qualificata del 70 per cento intorno alla *proposta avanzata dal consiglio di amministrazione*.

A Cariplo (che detiene poco più della metà del capitale) e alla gran parte degli azionisti privati, si contrappone la Fondazione Cassa di Risparmio di Puglia, contraria all'ipotesi di procedere alla raccolta di 250 miliardi di denaro fresco attraverso un mix di aumento di capitale e prestito obbligazionario convertibile.

Immediatamente dopo l'assemblea il presidente di Caripuglia Gaetano Veneto e il direttore generale Alberto Mauri avevano *ipotizzato il ricorso immediato* ad una prestito della capogruppo per far fronte all'urgente necessità di riequilibrare il rapporto mezzi propri-impieghi, ed avevano anche sottolineato come questa strada, che appariva obbligata per non incorrere nei fulmini di Bankitalia, avrebbe appesantito i conti già in rosso della banca di altri 12 miliardi all'anno.

Apertasi tra dure polemiche anche politiche (con Tatarella e Poli Bortone a spalleggiare la Fondazione e il Pds a denunciare la plateale ingerenza di An che «nel più classico stile della vecchia classe di governo cerca di mettere le mani sulle leve del credito in Puglia») la settimana si è chiusa in un clima appena più disteso.

Veneto, reduce tra l'altro da un lungo incontro a via Nazionale, è cautamente ottimista: «Forse non sarà necessario ricorrere a questo prestito che avevo definito "balneare". Ho registrato il puntuale, quasi affettuoso interessamento della Banca d'Italia per la situazione di Caripuglia: mi sono sentito confermare grande apprezzamento per il progetto di ripatrimonializzazione da me avanzato in assemblea a nome del consiglio di amministrazione, e sono convinto che nei limiti di una "moral suasion" gli uffici di vigilanza stanno rappresentando la necessità di quell'operazione a tutti i protagonisti di questo delicato passaggio».

Vuol dire che è possibile una mediazione, che si faccia carico anche delle obiezioni della Fondazione e consenta la convocazione in tempi rapidi di una nuova assemblea straordinaria?

Io ho già rivolto alla Fondazione un invito alla ricucitura, perchè sono convinto che essa può giocare un ruolo fondamentale per l'incardinamento al territorio della banca. E le dirò anche che, al di là di chi strepita sulla colonizzazione, la Fondazione sta vivendo lo stesso dramma che stanno vivendo le sue tantissime sorelle sparse in ogni angolo d'Italia. Del resto qui a Bari ci siamo trovati per la prima volta di fronte, due anni fa, ad una Fondazione che diventava minoranza nella banca che essa stessa aveva di *fatto generato. Ed oggi di nuovo si trova a fare da bat*tistrada per le altre fondazioni di fronte a problemi di ripatrimonializzazione che si potranno porre anche in altre banche e che possono mettere in discussione un ruolo determinante che si può svolgere anche essendo minoranza. Le titubanze le capisco, potremo anche venire incontro limando qualche particolare della proposta originaria, però..

Ci spieghi meglio, presidente.

Caripuglia è di fronte a un bivio: poichè siamo sotto i tassi percentuali nel rapporto tra partrimonio e impegni dobbiamo fare o una riduzione di operatività o un aumento del patrimonio: e in questo momento in cui la Puglia, prima nel Mezzogiorno, comincia ad intravvedere la luce in fondo al tunnel della crisi, ridurre l'operatività sarebbe un colpo devastante proprio all'economia del territorio di cui ci si proclama rappresentanti.

A Caripio e al consiglio di amministrazione da lei presieduto sono stati rimproverati però i risultati di quest'anno...

Ho ripetuto più volte che sono già visibili le condizioni che ci permetteranno di passare in soli due esercizi dai 235 miliardi di perdite dello scorso anno - una cifra alla quale siamo arrivati facendo pulizia negli angoli più bui di una banca gloriosa ma fin troppo bistrattata nel recente passato - al pareggio. Ma ho l'impressione che certe accuse siano lanciate nella speranza di trovare sponde politiche a Milano per provocare l'abbandono di Caripio.

Con quali scopi verrebbero fatte queste pressioni?

Non so che vantaggio politico ne trarrebero coloro che si sbracciano contro la «colonizzazione»; so di certo che danno ne avrebbe l'economia pugliese e meridionale che ha bisogno di forti banche regionali integrate in grandi gruppi di peso internazionale. Forse non sta bene che lo sottolinei il presidente di una banca, ma sono anche un vecchio docente di Diritto del Lavoro e mi ha fatto veramente piacere che chi lo ha detto meglio di tutti in questi giorni sia stata la Cgil pugliese».

Montedison

«American Maize» passa all'Eridania

■ PARIGI. Endania Beghin-Say (Ebs) ha annunciato ieri a Parigi di aver siglato un accordo con gli azionisti della GIH Corp. guidata da William Ziegler III per un acquisto della loro quota di American Maize (il colosso agroalimentare Usa, che ha un fatturato di circa *1.000 miliardi di lire*) al prezzo di 40 dollari per azione. Costo complessivo dell'operazione, 660 miliardi. L'acquisto è condizionato dal voto del consiglio di amministrazione e dell'assemblea generale di American Maize in favore della fusione con Cerestar USA, la filiale di amidi e derivati del gruppo *agroalimentare franco-italiano*. Se l'operazione sarà approvata Ebs rivenderà ad un gruppo guidato da Ziegler, per 165 milioni di dollari, l'88% della filiale di tabacco di American Maize di cui Ebs conserverà il 12%.

Compiaciuto il commento all'intesa del presidente di Endania Stefano Meloni. «Ci auguriamo che aprirà la via alla concretizzazione della nostra strategia d'espansione del settore amidi in Nord America anche attraverso lo sviluppo del potenziale di American Maize». In febbraio il consiglio di amministrazione di American Maize aveva approvato la fusione con Cerestar e il lancio di un'offerta pubblica di acquisto amichevole sul 100% del suo capitale al prezzo di 40 dollari per azione. L'offerta pubblica d'acquisto aveva permesso a Ebs di raccogliere più del 60% del capitale totale. Ma in maggio l'operazione era stata annullata per il rifiuto di Ziegler di cedere la sua partecipazione. American Maize possiede tre stabilimenti: due (Texas e Alabama) che producono isoglucosio, e uno di prodotti derivati dell'amido in Indiana.

Superjumbo

Pochi clienti Rinviato il progetto

■ ROMA. Dopo oltre due anni di ricerche congiunte, l'alleanza euro-americana che intendeva realizzare il super-aereo da 800 posti sta per gettare la spugna: Boeing e Airbus Industries hanno infatti deciso di sospendere studi e sperimentazioni finchè il mercato aeronautico non presenterà una situazione più favorevole. La domande di «superjumbo» da parte delle compagnie aeree è infatti ancora molto limitata rispetto ai 15 miliardi di dollari di investimento necessari alla sola progettazione. Soltanto la British Airways e la Singapore Airlines hanno infatti dichiarato l'interesse ad acquisire un mega-aereo da 800 posti.

La conferma della rottura della cooperazione è arrivata da un comunicato diffuso ieri pomeriggio a Parigi. Le quattro società europee membri di Airbus Industrie che avevano avviato con la Boeing statunitense la seconda fase dello studio di fattibilità per lo sviluppo co*mune del megajumbo 'Vlct' (Very* Large Commercial Transport) hanno confermato di essere in grado di costruirlo. Ma, comunica una nota dell'Aerospatiale diramata a Parigi, «le ricerche di mercato indicano che il potenziale di domanda è tale da non giustificare per il momento il lancio di questo programma».

Le società – la stessa Aerospatiale, British Aerospace, Casa e Daimler-Benz Aerospace, nonché Boeing – «continueranno a seguire l'evoluzione del mercato e si riuniranno di nuovo ai primi del 1996 per fare il punto sulle prospettive di questo programma». Il consorzio non ha infatti cancellato il progetto ma si è limitato a metterlo nel cassetto. È stato deciso di rivedere la situazione di mercato ogni sei mesi e alla luce dei risultati valutare l'eventuale nuovo del programma.

BANDO DI APPALTO CONCORSO
AZIENDA MUNICIPALIZZATA IGIENE URBANA - MODENA

L'A.M.I.U. - Via Morandi n. 54 - 41100 Modena (Italia) - Tel. 059/585711 - Fax 059/585756 indice appalto-concorso per la fornitura di n. 1 unità mobile di triturazione per rifiuti ligno-cellulosici al fine di una loro trasformazione in compost all'interno dell'impianto di trattamento e trasformazione in compost dei rifiuti organici dell'A.M.I.U. di Modena, sito in Via Sollera-Cavezzo a Limidi di Sollera (Mo)

L'unità mobile si compone delle seguenti apparecchiature

a) telaio per la circolazione stradale; b) gruppo trituratore; c) gruppo motore; e dovrà avere le seguenti caratteristiche: potenzialità di triturazione di almeno 30 mc/h di prodotto; diametro triturabile almeno 300 mm., lunghezza del triturato fino a una media di 20-50 mm.; potenza del motore almeno 90 KW.

Costituisce oggetto dell'appalto anche l'eventuale fornitura dei seguenti optional:

a) gru caricatrice e relativa cabina, solidale col gruppo avente capacità commisurata al trituratore, almeno 400 Kg., sbraccio di almeno 5 mt., dotata di insonorizzazione, climatizzazione, filtrazione aria in grado di ridurre al minimo l'ingresso di polveri, vetro anteriore antisfondamento, protezione con griglia metallica di tutti i vetri, dimensioni tali da consentire il trasporto alle stesse condizioni indicate per il gruppo trituratore,

b) dispositivo di movimentazione del triturato in grado di spostare questo di almeno un metro dalla bocca di scarico ed in ogni caso fuori dagli ingombri del gruppo di triturazione e ad una altezza di almeno 3600 mm.;

c) comando a distanza,

d) impianto di lubrificazione centralizzato,

e) dispositivo per semovenza di lavoro in cantiere.

Luogo di consegna: Via Morandi n. 54 - 41100 Modena

L'appalto verrà aggiudicato, ai sensi dell'art. 91 del R.D. 23 maggio 1924 n. 827, a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa valutabile in base ai seguenti criteri, in ordine decrescente di importanza: prezzo - qualità - rendimento e prestazioni - termini di consegna ed assistenza tecnica - costo di gestione

Termine di consegna: max 150 giorni naturali e consecutivi dalla comunicazione dell'avvenuta aggiudicazione.

Alla gara possono partecipare anche imprese appositamente o temporaneamente raggruppate, ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 358/92

Gli inviti a presentare offerta saranno inviati entro 120 giorni dalla data di pubblicazione del presente bando.

Le domande di partecipazione redatte su carta legale dovranno pervenire a A.M.I.U. - Via Morandi n. 54 - 41100 Modena (tel. 059/585711 - fax 059/585756) entro le ore 12 del 9/9/1995 per sola via postale, e dovranno essere redatte in carta legale e chiuse in busta sigillata sulla quale vanno indicati l'oggetto della gara e la dicitura «domanda di partecipazione»

Unitamente alla domanda di partecipazione, redatta su carta legale, ciascuna impresa dovrà allegare la seguente documentazione:

a - dichiarazione rilasciata con la forma di cui alla Legge 4 gennaio 1968 n. 15, attestante che la Ditta non si trova in una delle situazioni previste all'art. 11 - comma 2 del D.Lgs 358/92,

b - certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A., in data non anteriore a tre mesi dalla data di richiesta di partecipazione;

c - n. 1 idonea dichiarazione bancaria attestante la capacità finanziaria ed economica del costruttore;

d - dichiarazione, in carta semplice, concernente

– l'importo globale delle forniture e l'importo relativo alle forniture identiche a quelle oggetto della gara, realizzate negli ultimi tre esercizi (1992 - 1993 - 1994),

– elenco delle principali forniture effettuate durante gli ultimi tre anni con il rispettivo importo, data e destinatario, se trattasi di forniture effettuate ad Amministratori od Enti Pubblici, esse devono essere provate da certificati rilasciati o vistati dagli stessi, se trattasi di forniture ai privati i certificati possono essere rilasciati dall'acquirente e quando non sia possibile è sufficiente la dichiarazione del concorrente.

Le domande di partecipazione non vincolano la stazione appaltante.

L'A.M.I.U. si riserva la facoltà di non aggiudicare la fornitura base e/o gli optional

Modena, 3 luglio 1995

IL DIRETTORE: dr. A. Peroni

Prot. 6682