

Pronto il piano del governo, bloccati i fondi

## Tremila miliardi per l'aeronautico

ROMA. Il piano del governo per il settore aeronautico è pronto. Lo ha confermato il sottosegretario all'Industria Giovanni Zanetti. Ma per farlo decollare un «passaggio essenziale» è ora il varo di un decreto che sblocchi i circa 1.050 miliardi già stanziati per progetti e programmi di sviluppo (nell'ambito del rifinanziamento della legge 808) ai quali vanno aggiunti ulteriori impegni di spesa per circa 2.000 miliardi (fino al 2000) previsti nella recente legge Finanziaria. Zanetti, nel suo intervento a una conferenza sulle prospettive del settore aeronautico organizzata ieri da Fiom, Fim e Uilm, ha quindi precisato che, nel periodo 1994-2000, il 34,6% dei fondi sarà attribuito all'Alenia, il 17,2 alla Fiat Avio, il 14,4 all'Agusta, l'11,5 alla Macchi, il 9,1 alla Alfa Romeo Avio, il 7,9 all'Electronica, il 5,3 alla Fiar. Per quanto riguarda la distribuzione per centri di spesa, sempre nello stesso periodo, il 32,9% dei fondi sarà destinato alla motoristica, il 29 agli aerei militari, il 17,9 all'elicotteristica, il 16,5 al settore avionico-elettronico, il 3,7 agli aerei civili.

L'obiettivo da non mancare — è stato sostenuto ieri anche dai sindacati — è quello della competitività, considerando anche che molte fonti di previsione concordano nel dire che si è alla vigilia di una ripresa significativa della domanda. Per questo i sindacati chiedono al governo l'istituzione di un'Agenzia nazionale aeronautica con compiti di indirizzo, di verifica dei programmi e di controllo della spesa, interventi sul piano normativo per

rimuovere un eccesso di vincoli alla commercializzazione dei prodotti che penalizza l'Italia, la definizione di compensazioni industriali a fronte di acquisti all'estero di prodotti ad alta tecnologia». Il governo — ha osservato il segretario nazionale della Fiom Gaetano Sateriale — deve decidere in quali comparti del settore bisogna rimanere e qualificarsi e in quali no. Deve verificare la possibilità reale di ingresso nel consorzio Airbus e l'effettivo impegno dei partners sui programmi Efa, Fla e 100 posti. Insomma — ha detto — l'intervento dell'esecutivo deve essere permanente e non a spot.

L'incontro di ieri è stato anche un'occasione per fare il punto sulla vertenza Alenia. Il capo azienda Giorgio Zappa, dopo aver confermato gli impegni dell'Alenia a livello internazionale (Efa, Fla, velivoli regionali), ha assicurato di non avere alcun interesse a «fare il becchino dell'industria aeronautica» e ha rivolto ai sindacati l'invito «perentorio» a sedersi insieme intorno a un tavolo per cercare l'accordo, a prescindere da una eventuale convocazione di Palazzo Chigi «che pure è auspicabile». Fiom, Fim e Uilm, per parte loro, hanno ribadito la posizione unitaria già assunta su Alenia: non accetteranno nessun ulteriore ricorso alla cassa integrazione a zero ore, viste le precedenti e non ancora risolte esperienze. Se, come è parso di capire dagli interventi, il futuro di Alenia appare un po' meno nero, sarà allora il caso che l'azienda riveda il suo piano di ristrutturazione. Allora si potrà discutere.

IL CASO. Piazzali stracolmi di auto: 7.000 operai in «cig» per tre giorni



La Porta/Controluce

## Concordato fiscale Il Senato dice sì agli «sconti»

NEDO CANETTI

ROMA. A larga maggioranza, il Senato ha ieri espresso voto favorevole al decreto-legge sul concordato fiscale. Passa ora all'esame della Camera; scade il 18 ottobre. Hanno votato a favore tutti i partiti del centro-sinistra, Forza Italia, Cdu e Ccd; contro Rifondazione, astenuta An.

Il sottosegretario alle Finanze, Franco Caleffi, manifestando soddisfazione per il voto di Palazzo Madama, ha voluto subito precisare che, nel caso il provvedimento non venisse definitivamente convertito in legge, a Montecitorio, nei termini stabiliti, non verrà reiterato. «Il governo — ha polemicamente aggiunto — è venuto incontro alle richieste delle forze politiche e delle categorie economiche, concedendo nuovi sconti e facilitazioni; si tratta del massimo che potevamo fare: a questo punto ognuno dovrà assumersi le proprie responsabilità». Caleffi ha ricordato che dal provvedimento il governo si attende il gettito stabilito dalla precedente finanziaria. «Qualora ciò non accadesse — ha precisato — per colmare il buco non ci si rivolgerà di certo ai pensionati».

**Le novità.** In effetti, il testo, che risale al ministro Tremonti del governo Berlusconi, è stato largamente modificato, per renderlo meno ostico a quanto desiderano «concordare». Gli emendamenti approvati prevedono l'azzeramento degli interessi; la riduzione delle sanzioni ad un ottavo del minimo; lo sconto del 50% per le somme eccedenti i 5 milioni per le persone fisiche e 10 milioni per le persone giuridiche e società di persone; l'abbassamento dei limiti degli importi per la rateizzazione; potranno essere pagate in due rate uguali (il 31 marzo e 30 settembre) le somme eccedenti i cinque e dieci milioni rispettivamente per persone fisiche e giuridiche; sono comunque dovuti gli interessi legali a partire dal 15 dicembre 1995.

Inoltre, se il riporto delle perdite di impresa riguarda periodi di imposta per i quali non è stato chiesto il concordato, il recupero della differenza d'imposta dovuta comporta l'applicazione di sanzioni ridotte; l'adesione per gli anni pregressi non implica nuovi accertamenti a fini Icip. Per quanto concerne i contributi Inps, sui quali molto si è dibattuto, si stabilisce che le maggiori somme versate concorrono alla determinazione dei contributi previdenziali nella misura del 60 per cento.

Dal concordato vengono esclusi solo i contribuenti ai quali sia stato comunicato il verbale di verifica con esito positivo per Irpef o Irpeg o Iva entro il 30 maggio 1995. Viene anche allargata la possibilità di aderire al concordato a quei soggetti che hanno commesso irregolarità formali di rilevanza penale (erano esclusi), e a quelli che hanno ricevuto un accertamento formale sintetico, in base all'art. 41 bis, a condizione che il contribuente versi entro il 15 dicembre anche le somme derivanti dall'accertamento parziale.

**Altre misure.** L'adesione al concordato inibisce a partire dalla data del pagamento, a qualsiasi organo inquirente di procedere ad accertamenti fiscali, ai quali il contribuente si può opporre, esibendo gli attestati di versamento e l'atto di adesione al concordato; l'omesso versamento nei termini previsti delle due rate da pagare nel 1996 non determina l'inefficacia del concordato; per il recupero delle somme non versate alle scadenze previste (31 marzo e 30 settembre) si applica una sovrattassa del 40% ridotta alla metà in caso di versamento entro i 10 giorni successivi alle rispettive scadenze.

Infine, si stabilisce che le somme eventualmente già versate a titolo di interessi di quanti hanno già aderito al concordato, possono essere «scontate» sulle restanti somme da versare oppure essere richieste agli uffici come rimborso.

Per il progressista Massimo Bonavita, i miglioramenti introdotti nel testo, non solo impediscono che resti in vita un testo senz'altro peggiore, ma anche di trovarsi di fronte alla necessità di dover definire nuove modalità per reperire introiti di cui l'erario ha assoluto bisogno. Nell'annunciare il voto favorevole dei Progressisti-federati, Fausto Vigevari ha voluto sottolineare che «il provvedimento non favorisce né contrasta l'evasione, ma risulta finalizzato soltanto a realizzare importanti nuove entrate».

## Metalmeccanici Verso il '96 ancora a gonfie vele

ROMA. Vento in poppa per il settore metalmeccanico. Il quadro, roseo, emerge dal secondo rapporto congiunto sull'industria metalmeccanica presentato ieri nella sede del Cnel da Fedemeccanica e dai sindacati di categoria. Il saldo della bilancia metalmeccanica ha registrato, nei primi sei mesi del '95, un attivo di circa 20mila miliardi di lire, 3.200 in più rispetto al corrispondente periodo del '94. Una situazione che permette ai sindacati di avanzare solide richieste in vista dell'inizio della contrattazione aziendale. «Chiediamo — dice Cesare Damiano, vicesegretario della Fiom Cgil — il rispetto totale dell'accordo di luglio. Non ci saranno quindi sconti di categoria. E tutte le aziende dovranno partecipare alla trattativa». Ma direttore generale di Fedemeccanica Bruno Soresina ribatte che nessuno intende sottrarsi agli impegni presi, però «si distribuirà quello che si può distribuire».

## Ex Ilva Genova Lavoratori di nuovo in piazza

GENOVA. Lavoratori dell'Ilva nuovamente in piazza ieri per protestare contro la politica industriale dell'imprenditore Emilio Riva. Dopo un incontro in Prefettura, gli operai dell'impianto siderurgico hanno inscenato una manifestazione di protesta nel centro di Genova. Le ragioni? Il 28 aprile 1995 — si legge nel volantino — lo stabilimento Ilva di Genova Comigliano del gruppo Iri diventa proprietà di Riva con clausola che per tre anni tutto sarebbe rimasto invariato. Il 9 giugno inizia l'odissea. La proprietà manifesta l'intenzione di voler anticipare i tempi, non attendere la scadenza dei tre anni. Al momento dell'acquisizione, l'organico era così composto: 1.132 dipendenti e 200 lavoratori delle ditte appaltatrici. Riva, si legge nel volantino, «prospetta così la sua nuova organizzazione, non c'è trattativa sindacale, lo scopo della proprietà è eliminare 200 unità delle ditte».

# Scioperano tutti i Tir E la Fiat ferma Rivalta

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

TORINO. Sui piazzali che circondano le grandi fabbriche della Fiat — Mirafiori, Rivalta, Cassino, Pomigliano, Melfi, Termini Imerese — si rivede in questi giorni uno spettacolo al quale non si assisteva più dagli anni '70, dai tempi della prima crisi dell'automobile: migliaia di auto ferme che nessuno porta via. Questa volta però non è un calo di vendite a provocare i «mega-stoccaggi», ma uno sciopero ad oltranza: quello intrapreso dai camionisti delle «bisarche», gli autotrasportatori a due piani attrezzati per il trasporto delle vetture nuove, che hanno incrociato le braccia il 22 settembre, dovevano rimanere fermi fino a sabato prossimo, ma ora sembrano intenzionati a proseguire l'agitazione anche oltre.

### Scatta la cassa integrazione

E le conseguenze cominciano a sentirsi. In la Fiat ha messo in cassa integrazione per tre giorni 7.000 lavoratori dello stabilimento di Rivalta, l'unico a non disporre di un collegamento ferroviario che possa fungere da alternativa al trasporto su gomma. Ma anche negli altri stabilimenti la situazione diventa critica, perché solo un quinto delle auto nuove venivano spedite per ferrovia e non c'è un numero di cam merci bastevole a sostituire le

«bisarche». I danni subiti dalla Fiat sono già considerevoli, non solo per i costi di manutenzione degli stoccaggi, ma soprattutto perché — si rivede in questi giorni — un enorme capitale immobilizzato, che non rende una lira. Danni accusano anche le aziende che importano in Italia vetture straniere.

Forse adesso in corso Marconi qualcuno comincerà a riflettere sulle contraddizioni del «just in time», il sistema di gestione «in tempo reale» della produzione che la Fiat ha copiato dai giapponesi. Obiettivo del «just in time» è l'eliminazione di magazzini, scorte e stoccaggi. Per le merci e i componenti in entrata nelle fabbriche, ciò si dovrebbe ottenere obbligando i fornitori a portare giorno per giorno direttamente sulle linee di montaggio i pezzi occorrenti per la giornata. Il guaio è che il sistema dovrebbe funzionare con puntualità cronometrica, mentre l'efficienza italiana non è quella giapponese. Proprio a Rivalta qualche tempo fa centinaia di vetture rimasero in panne sui piazzali, perché il fornitore non aveva portato in tempo un piccolo componente: la molla che tiene chiuso lo sportellino della benzina.

Il «just in time» è stato applicato anche in uscita, allo smaltimento delle vetture finite. Dopo la crisi degli anni '70, la Fiat ha deciso di non ripetere più l'esperienza degli stoccaggi di migliaia di auto invendute, che le avevano procurato un danno anche d'immagine. Si è organizzata per produrre solo il numero di auto ordinate dai concessionari, ai quali vengono immediatamente spedite. Così si scarica sui concessionari l'onere di stoccare eventuali auto invendute. Ciò ha comportato un flusso molto più frenetico di trasporti, affidato ad alcuni grandi spedizionieri, che a loro volta subappaltano il lavoro a 1.300 «padroncini», proprietari di circa 2.000 «bisarche».

## E anche negli Usa l'industria dell'auto è in tilt

Il sindacato degli autotrasportatori sta creando seri problemi anche all'industria automobilistica americana. Lo sciopero a cui da otto settimane partecipano i 5.000 camionisti della Ryder System Inc. (una delle maggiori società di autotrasporti Usa) aderenti all'International Brotherhood of Teamsters («Fratellanza internazionale dei camionisti») ha già fatto sentire i suoi effetti sulle vendite di veicoli di GM e Chrysler nel mese di settembre. E molti temono che, se non verrà raggiunto un accordo, anche la performance di ottobre delle aziende di Detroit potrebbe rivelarsi deludente. In settembre la General Motors ha venduto complessivamente 401.463 veicoli, con un incremento di un metro 1% rispetto a un anno prima. Ma gli analisti fanno notare che questi numeri includono consistenti vendite all'ingrosso a grandi aziende e società di autologgio che vengono conteggiate già al momento della produzione. Il «pedaggio» pagato da Chrysler è stato ancora più pesante: le vendite di settembre sono scese del 6,6% a 157.004 unità.

### La protesta dei «padroncini»

Sono questi «padroncini», camionisti che hanno firmato mazzette di cambiali per comprarsi la «bisarcha», a subire le conseguenze peggiori del sistema: orari massacranti di guida a rischio di incidenti, impossibilità di guadagnare qualcosa di più effettuando i viaggi di ritorno con altri carichi. Così i «bisarchisti», organizzati dall'Unatras (Unione associazioni autotrasporto merci), hanno chiesto un contratto nazionale con tariffe obbligatorie, come hanno già i camionisti delle cisteme e dei container. Finora non hanno ottenuto neppure un tavolo di trattativa. E la loro lotta si esaspera.

Operai esasperati: corteo a Sesto San Giovanni, bloccata anche la «A4»

# In piazza la rabbia della Falck

ANGELO FACCINETTO

MILANO. Il martello picchia sul bidone vuoto. Un ritmo lento, nel silenzio dell'autostrada bloccata. Lo sanno di non fare più notizia, gli operai della Falck. Sono troppi mesi che la loro fabbrica si trascina in una lenta — studiata — agonia. Escono troppi mesi che leggono — e sentono — di alternative sempre più vaghe e lontane. Così, il giorno dell'incontro in Regione tra azienda, sindacato e istituzioni, non resta altro da fare per far sentire la propria voce. In testa qualche striscione, un cartello contro la «481» — la legge che promette finanziamenti miliardari alle acciaierie che chiudono — e via in corteo per la periferia di Sesto, fino all'autostrada. Non l'avevano mai fatto, finora, in questi anni travagliati. Sono in tre-quattrocento, il turno quasi al completo. Raggiungono il raccordo tangenziale della A4 Milano-Venezia, occupano gli svincoli di viale Zara, invadono le corsie. Per più di un'o-

ra bloccano il traffico del mattino. Le colonne di auto, di tir, si perdono a vista d'occhio nelle due direzioni. Qualche colpo nervoso di clacson. C'è anche un incidente: una Kadett bianca tenta di forzare il blocco, due operai le si parano davanti, il parabrezza finisce in frantumi. Ma gli animi si placano in fretta, resta il silenzio dei motori spenti.

### Senza prospettive

E loro, gli operai, tra i bip-bip delle ricetrasmittenti della polizia e i trilli petulantini dei cellulari degli automobilisti bloccati, raccontano la loro preoccupazione. La loro rabbia, anche. Perché si sentono presi in giro, i lavoratori della Falck. Prima promesse, il centro commerciale, la piattaforma ecologica, il centro d'interscambio: attività produttive e colate di cemento. Venti, venticinque anni ai fomi in cambio di un posto da commess- o da manovali, ma pur sempre

un posto, in un mercato che alla loro età — quarant'anni o poco più — li considera irrimediabilmente vecchi. Poi, davanti ai primi no più nulla. Nessuna alternativa. Solo silenzio e una fabbrica che comincia a rallentare i ritmi produttivi, che non riceve più commesse, che si «dimentica» gli ordini. Come se l'azienda e il «dottor Alberto» puntassero alla drammatizzazione per ottenere dalle istituzioni quello che nella normalità le istituzioni non possono e non vogliono concedere.

Parlano, gli operai, e attorno sentiti farsi palpabile la tensione. Quella che ha portato qualcuno a scrivere sul capannone più alto «un solo grido, lavoro».

Lui è stato licenziato dalla Breda cinque anni fa. Da allora non ha più trovato lavoro. Ha 52 anni e a bloccare l'autostrada ci è venuto con la moglie, 42 anni. Lei è operaia Falck, appena uscita dal turno di notte, rischia di perdere il posto ed è l'unica fonte di reddito della

famiglia. È come un film già visto — dice lui — ricordando la vicenda Breda. Speranze? «E come si fa?».

### «Siamo esasperati»

È fuori luogo, qui sulla A4, parlare di speranza. Nessuno si fa illusioni. «È imminente — conferma un operaio quarantenne — lo vediamo in fabbrica, giorno dopo giorno». Come i suoi compagni spera soltanto con questa manifestazione di avere una risposta. Capire cosa gli riserverà un futuro che adesso fa paura. Perché per un anno c'è la cassa integrazione. Ed è meglio che niente. Ma senza un lavoro i problemi crescono comunque, in famiglia. Non solo quelli economici. Certo, non si possono fare più progetti, si tengono stretti quei quattro soldi messi da parte in anni di sacrifici ma il peggio è che ci si sente finiti, inutili. Scaricati sulla collettività. A quarant'anni. «Quando vado a fare un colloquio e alla fine dico l'età — spiega uno di loro — mi guardano freddi e mi dicono «le faremo sapere». Più sentiti,



La manifestazione dei lavoratori della Falck

«Eppure siamo in Lombardia — dice un altro — se la Regione volesse potrebbe fare molto».

Ma cosa, visto che i progetti di Falck esistono solo sulla carta? Che ipotesi per un nuovo insediamento produttivo formulata dal sindacato pidessino di Sesto di non è mai stata presa in considerazione dall'azienda? Che di prospettive di ri-

collocazione sul mercato «libero» si può parlare giusto per qualche meccanico, per qualche elettricista? Il sindacato una proposta ce l'ha. Utilizzare per la riconversione i 200 miliardi destinati allo smantellamento. Sulla base di progetti realizzabili e concordati. Che ancora, dopo l'incontro al Pirellone, l'azienda? Che di prospettive di ri-