

Borsa  
-0,47  
Indice  
Mib 1061  
(+ 6,1 dal  
4-1-1988)



Lira  
Qualche  
flessione  
tra le  
monete  
dello Sme



Dollaro  
Non è variato  
molto  
da venerdì  
(in Italia  
1231,12 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

Dopo il «no» di Fiumicino oggi e domani i sindacati confederali e di categoria decidono come reagire

Parla il segretario Cgil che ha firmato l'intesa che possono essere margini sull'orario di lavoro

# De Carlini: «Rinegoziamo, ma non partiamo certo da zero»

## «Ma l'Alitalia non può stare alla finestra»

ROMA. Referendum perso, che fare? Decisioni ufficiali verranno prese nella riunione unitaria convocata per domani. Intanto l'esame è già iniziato ieri. Riunioni su riunioni, in forma separata, si sono susseguite nelle sedi sindacali. Alcuni dirigenti sindacali hanno già lanciato proposte su come reagire alla brutta sconfitta venuta venerdì scorso dalle urne del referendum sul contratto dei dipendenti di terra degli aeroporti. E una volta è il no degli aeroportuali l'ha avuta anche nel mondo politico. Giorgio Benvenuto propone un altro referendum per avere un quadro esatto delle richieste di modifica da parte dei lavoratori. È un'ipotesi quella del leader della Cgil che però non piace a Rino Caviglioli, segretario confederale della Cisl. In sostanza Caviglioli, in un editoriale che apparirà oggi sul giornale della Cisl «Conquiste del lavoro», dice che ora quella maggioranza che ha espresso il no deve sapersi misurare sul futuro del contratto, facendosi carico fino in fondo dei meccanismi che ha scatenato e quindi avere la forza di aprire un negoziato. Caviglioli chiede anche che si facciano congressi straordinari delle tre organizzazioni di categoria. Infine il dirigente Cisl afferma che il referendum non è lo strumento adatto per la ratifica di una trattativa. Ottaviano Del Turco, segretario generale aggiunto della Cgil, invece, afferma che «in discussione non è lo strumento del referendum, ma le regole del gioco». «È necessario - aggiunge - sapere quali devono essere le maggioranze per approvare le piattaforme e quali quelle per siglare gli accordi. Dopo che i «saggi» hanno definito le regole per il diritto di sciopero, sarebbe il caso che Cgil-Cisl-Uil li consultassero nuovamente per definire le regole di democrazia». Sulle soluzioni da adottare, Del Turco afferma che: «L'Alitalia farebbe

opera saggia se, nell'interpretazione del testo dell'accordo, eliminasse tutte quelle parti che discriminano i lavoratori di Fiumicino, dandone una lettura più distensiva. La trattativa ha dato tutto quello che poteva dare, questa è una fase in cui bisogna evitare di tornare su ritratti già consumati e tentare strade più innovative». Nel dibattito sull'istituto del referendum ieri è intervenuta con un'ulteriore nota la Uil secondo la quale «gli strumenti di democrazia sindacale vanno arricchiti e non abbondonati specie quando pongono problemi seri di rappresentanza». Vasta eco, dicevamo, la sconfitta di Fiumicino l'ha avuta anche sul versante politico. «È indispensabile - ha dichiarato Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti della Direzione del Pci - che si tenga fino in fondo conto dei risultati del referendum, rimediando così anche ad una frettolosa conclusione contrattuale, avvenuta sulla testa dei lavoratori e che è causa delle attuali difficoltà. Se l'Alitalia rifiuterà un ulteriore sviluppo del negoziato si assumerà gravi responsabilità e condurrà la situazione in un vicolo cieco. Tanto più che il referendum ha consentito di individuare i punti deboli dell'accordo: orario e durata del contratto». «C'è da sperare - ha concluso Libertini - che tutti si persuadano che il sindacato è legittimato soltanto dalla effettiva consultazione dei lavoratori». In un editoriale che comparirà oggi sul «Popolo», Paolo Cabras afferma che il referendum non va abolito, che non servono reazioni emotive. «Senza liquidare tutto come corporativo - scrive Cabras - o antisindacalista (anche se queste deviazioni sono presenti nelle rivendicazioni dei Cobas) si tratta di creare condizioni generali di politica economica, sociale e istituzionale che agevolino il recupero della rappresentatività dei grandi sindacati». □ P.Sa.

Una riunione unitaria questa mattina tra confederazioni e federazioni dei trasporti. Ieri si è anche parlato di un incontro in serata dei leader sindacali. Domani nuova riunione unitaria dalla quale scaturiranno decisioni. Il sindacato riflette sulla sconfitta di Fiumicino. Ne parliamo con Lucio Carlini, segretario confederale della Cgil, uno dei firmatari dell'accordo bocciato.

PAOLA SACCHI

ROMA. E ora, De Carlini, che farete? Il contratto non c'è. Il no, anche se di misura, ha prevalso e ci obbliga ad una rinegoziazione per dare rapida risposta a tutti i lavoratori: sia a quelli che hanno votato sì, sia a quelli che hanno espresso parere negativo.

Rinegoziamo. Ma come? Ripartendo da zero?

No, assolutamente. La sostanza dell'accordo, sul quale comunque ribadisco un giudizio positivo, non va che rinegoziata. Occorre però intervenire su alcuni punti. Ne discuteremo in una serie di riunioni unitarie. Certo è che ora nessuno può autoescludersi: anche i lavoratori che hanno detto sì dovranno partecipare alla nuova fase di negoziazione.

Su cosa pensi che si possa continuare a trattare?

Avendo ben chiara l'ipotesi d'intesa siglata, dobbiamo distinguere tra gli obiettivi perseguibili e quelli che, invece, pur rispondendo a legittime richieste, adesso sono impossibili da raggiungere. Penso che ci siano ancora margini di negoziato sulle forme con le quali verrà distribuita la effettiva diminuzione dell'orario di lavoro, in modo da raggiungere per tutti i dipendenti turnati le 37 ore e mezzo settimanali. Anche se qualcuno le farà, come prevede l'accordo, oltre la durata del contratto. Occorre verificare, ad esempio, se i lavoratori preferiscono la riduzione d'orario giornaliera o se la vogliono tramutare in giornate di riposo.

Fiumicino però ha già contestato i meccanismi gradualmente attraverso i quali si arriverà alle 37 ore e mezzo. Le vuole subito...

Ma i dipendenti di Fiumicino vi rivolgono anche accuse di tipo più «politico»: «Non ci avete consultato prima di firmare l'accordo», oppure: «Nel '78 avete fatto un contratto che prevedeva appena 18.000 lire d'aumento stagionale in tre anni...»

Abbiamo informato ripetutamente i lavoratori sullo stato della trattativa. Il nostro mandato era quello di migliorare sensibilmente la proposta dei ministri. E questo lo abbiamo fatto. Non c'è nessuno, a parte chi è in malafede o i rappresentanti del cosiddetto coordinamento, che può negarlo.

Certo, però quel no pone un problema di rappresentatività del sindacato... Ci sono, è vero, questioni di democrazia sindacale. Ma io in queste ore preferisco rispondere sulle questioni di merito e non sulle tematiche generali del rapporto sindacato-lavoratori. Certo, a Fiumicino vi è un problema reale: da quattro anni, da quel 14 febbraio '84, le strutture di base non sono state più rinnovate. Contemporaneamente a quella della rinegoziazione chiediamo a Cisl e Uil un impegno per rieleggere le rappresentanze unitarie. Occorre riflettere su cosa fare per risolvere questa crisi di rappresentatività. Il sindacato lo deve fare criticando il suo passato ma senza buttare via il suo futuro. Così verrà eliminata la distanza tra i sindacalisti che chiedono e quelli che chiudono i contratti. Per quanto riguarda, infine, le critiche che i lavoratori fanno sui contratti del passato, cosa dire? A Fiumicino in questi anni hanno ottenuto poco o tanto, così come più o meno è avvenuto negli altri settori. Ma distruggere ora le conquiste che pure sono state fatte sarebbe solo fare un regalo all'Alitalia.

Come ti spieghi questa

## Milano: «Noi non scioperiamo»

LUCA FAZZO

«Ragioniamo sull'unico dato chiaro: che in Lombardia il contratto è stato approvato da ottantatré lavoratori su cento. Noi possiamo anche dire a questi ottantatré lavoratori che devono tornare a scioperare per difendere l'unità della categoria e in solidarietà con i colleghi di Roma. E lo sciopero lo farebbero in dieci: quelli che scioperavano anche in solidarietà con il Cile o il Vietnam». In consiglio d'azienda, all'aeroporto di Linate, due giorni dopo il referendum il clima è questo. Ed è lo stesso clima che si respira sui piazzali e al robog, il nastro portabagagli dove decine di operai lavorano (e non per scelta loro) quattro ore al giorno per cinquecentomila lire al mese;

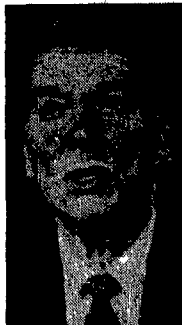
è il clima che si respira ai banchi dell'accettazione e negli uffici. «Da due giorni la gente non fa che fermarmi - dice Mino Cortorillo, delegato, iscritto alla Cgil - per chiedermi cosa succederà adesso, cosa farà il sindacato. Molti si preoccupano per le conseguenze che questo referendum potrà avere sull'unità della categoria; ma molti si preoccupano più che altro di quel milione che, se tutto fosse filato liscio, gli sarebbe entrato in busta paga tra aprile e maggio e che adesso nessuno sa che fine va a fare». E ci sono anche quelli che chiedono i soldi subito, facendo un contratto solo per i «milanesi». «Certo, ci sono anche questi. D'altronde fino a quindici

anni fa di contratti nazionali unici con Alitalia, Sea e le altre aziende locali non si parlava nemmeno». Vuol dire che non vogliono la riapertura delle trattative? «La maggioranza chiede che la democrazia sia rispettata, che venga applicato il risultato del referendum. Ma fanno anche sapere che, se c'è da tornare a lottare, non dobbiamo contare su di loro». Così Linate si chiama fuori. Assieme a Linate si chiamano fuori la Malpensa, Orio al Serio, gli uffici Alitalia di Milano: tutte realtà dove il sì all'ipotesi d'accordo ha vinto. «Ma è troppo comodo dire che noi abbiamo votato sì perché siamo dei privilegiati, perché abbiamo già quello che a Fiumicino devono ancora conquistare - dicono in consi-

glio d'azienda -, la verità è semmai l'opposta: che a Linate questo contratto porta benefici minori di quelli che porta a Fiumicino». Chi ha ragione? Un dato è certo: i lavoratori di Linate partono da condizioni di miglior lavoro rispetto ai loro colleghi romani. Perché di fronte non hanno l'Alitalia o l'Aeroporto di Roma (cioè sempre l'Alitalia) ma la Sea, una società controllata interamente dal Comune e dalla Provincia di Milano, con presidente socialista e vicepresidente comunista: «Una società che non ci ha mai regalato niente, che ci ha fatto sudare ogni conquista - dice Franco Brioschi, della Filil Cgil - ma che si è sempre ricordata di gestire un servizio pubblico e, quindi, di doversi sempre ri-

cordare in primo luogo dei diritti degli utenti». La conseguenza è che già dal 1974 qui i turnisti hanno diritto alla mezz'ora di mensa pagata; e che il premio di produzione (che d'importo è pari grosso modo a quello di Fiumicino) qui non è legato alla presenza effettiva al lavoro. Ma altrettanto certo è che, proprio per questo, le dieci giornate di riposo conquistate dal nuovo contratto per i turnisti di Fiumicino qui non si sarebbero mai applicate. E allora? «Allora - conclude Brioschi - si conferma che il voto di Fiumicino non è stato un voto sul contratto ma sui rapporti con il sindacato. E dunque la prima risposta che a Fiumicino il sindacato deve dare è tornare ad eleggere il consiglio dei delegati: tra tutti i lavoratori, come una volta».

## Reagan ora se la prende con 7 aziende italiane



Il protezionismo negli States - incoraggiato dallo stesso presidente Reagan (nella foto) - non sembra conoscere limiti. Ora nel mirino dei difensori ad oltranza del «mercato chiuso» c'è un gruppo di aziende italiane, esportatrici di granito (che da sole coprono il sessantatré per cento del marmo pregiato «made in Italy» acquistato dagli Usa). Secondo gli americani le imprese toscane (Carlos Campolonghi Spa, Henraux, Savema, Euromarble, Pisanì, Canale e la Fratelli Guardia di Brescia) assieme ad altre società spagnole praticerebbero prezzi stracciati «mettendo così sull'orlo del fallimento alcune aziende americane» (le virgolette riportano una frase dell'organo governativo che analizza la regolarità di tutti gli scambi commerciali). Spinte evidentemente dalle imprese, le autorità americane leccero partire l'anno scorso due indagini: la prima che accusava le società italiane di «dumping» (la vendita cioè di un prodotto a prezzi inferiori a quelli di produzione), l'altra che accusava le nostre imprese di essere finalizzate dallo Stato italiano (e quindi di concorrenza sleale). Qualche giorno fa, un gruppo di esperti americani è arrivato in Toscana per svolgere indagini «in loco», raccogliendo una mole enorme di documenti. Prima di prendere l'aereo per New York gli «esperti» governativi hanno fatto però capire che l'esito «della sentenza» a loro avviso appare scontato: difficilmente sarà favorevole alle nostre imprese.

## De Benedetti ha un nemico in più: è il Credit Agricole

perché quest'organismo nomini un rappresentante degli azionisti di minoranza della Buitoni (le cui attività, come è noto, sono state vendute alla Nestlé). Tra le obiezioni sollevate dal Credit Agricole all'accordo tra la Cisl e la Nestlé, c'è soprattutto il prezzo dell'operazione - attorno ai seicento miliardi di lire - che i francesi giudicano troppo basso.

## Da Farmitalia e Tecnimont nasce la «Ficetec»

Il più alto che sarà abbreviato in quello più semplice di «Ficetec». La nuova azienda opererà nel settore della salute, seguendo in particolare lo studio e la realizzazione di impianti chimico-farmaceutici, di laboratori di ricerche, di strutture ospedaliere. La situazione di «Ficetec» risponde ad una forte espansione della domanda di servizi in questo settore, e a detta dei promotori «tra i presupposti nelle lunghe esperienze maturate nel campo da entrambe le società che ne hanno voluto la nascita».

## Inizia oggi il congresso dei chimici Cgil

La relazione introduttiva sarà svolta da Sergio Cofferati, comunista, segretario generale che prenderà la parola davanti a settecento delegati. La scelta di tenere il congresso in un paese della Sicilia, è scritta in una nota, è un modo, certo «simbolico», per rafforzare l'impegno meridionale di tutto il movimento sindacale. Al congresso di Giardini Naxos sono previsti interventi e tavole rotonde con i rappresentanti di Cisl e Uil, e - cosa davvero importante - anche di esponenti del mondo imprenditoriale.

## La «Arthur Andersen» cacciata dall'Albo?

violato le norme deontologiche professionali. Inoltre la «Andersen» avrebbe violato «il dovere di astenersi nei rapporti con i clienti da riferimenti a proposte, comportamenti o qualità dei concorrenti».

STEFANO BOCCONETTI

## Fiumicino Altri scioperi il 16 e 24

ROMA. Tornano i disagi per chi viaggia in aereo. I controllori del traffico aereo scioperano all'aeroporto di Fiumicino sabato 16 aprile e domenica 24. Lo sciopero è stato indetto dalle strutture sindacali di base di Cisl, Uil e Anpac. Motivi della protesta, che in entrambe le giornate comincerà alle 8 per terminare alle 20, sono: la ristrutturazione della torre di controllo e della stazione meteo; la mobilità professionale; i carichi di lavoro in continuo aumento. Nelle fasce orarie interessate allo sciopero è prevista ad Leonardo Da Vinci la totale paralisi del traffico aereo. Saranno assicurati solo i voli di Stato, le emergenze, i voli militari ed i collegamenti da e per le isole.

## Treni Blocco dei Cobas il 14

ROMA. Aprile sarà un mese di fuoco anche per chi viaggia in treno. Ieri i Cobas dei macchinisti hanno annunciato per domani una conferenza stampa a Roma nel corso della quale confermeranno con tutta probabilità lo sciopero di 24 ore dalle 16 del 14 aprile alla stessa ora del 15 che avevano già deciso nei giorni scorsi nel corso di una riunione a Firenze. Si interrompe così quel lungo e travagliato confronto tra Cobas e sindacati confederali che aveva anche portato alla stesura di una prima bozza d'accordo poi contestata dai Cobas. I sindacati dal canto loro hanno preferito tempo fa rivolgersi direttamente alle Rf, con una lettera inviata solo per conoscenza a Cgil-Cisl-Uil, impedendo così l'elaborazione della piattaforma da inviare all'ente.

## Il ministro Sengjakov spiega la riforma in Urss In Unione Sovietica l'impresa ha scoperto la finanza

MARCELLO VILLARI

ROMA. Se si pensa che il 30 per cento dei funzionari pubblici dovrà abbandonare il suo posto, nel quadro di un processo di snellimento dell'apparato statale; che bisognerà riportare in attivo quanto più possibile di quel 49 per cento di imprese che producono in perdita, perché l'obiettivo è che nel 1989 tutte le imprese siano autosufficienti sul piano finanziario, si può facilmente capire quanto sia accidentato il cammino della riforma sovietica. Così ieri il viceministro delle Finanze dell'Urss, Konstantinovic Sengjakov - uno dei massimi esperti degli aspetti finanziari del nuovo meccanismo economico che si sta introducendo in Unione Sovietica - ha parlato, nel corso di una conferenza stampa presso la sede della Bnl, a Roma, delle novi-

ta che stanno «convolvendo» l'economia sovietica nell'era gorbacioviana. Anzitutto Sengjakov ha ricordato come una delle principali novità sia costituita dal fatto che gli aspetti finanziari non occupano più un posto secondario nell'ambito della pianificazione economica. Fino ad oggi - ha detto Sengjakov - il primato veniva assegnato alla produzione di risorse fisiche, mentre si pensava che reperire risorse finanziarie non fosse un grosso problema. Per fare un esempio, il ministro sovietico ha ricordato lo squilibrio finanziario che esisteva tra il settore dell'industria pesante e quello dell'industria dei beni di consumo. Mentre al primo settore venivano assegnate molte più risorse pubbliche di quanto non fosse giustificato dalla

sua partecipazione all'accumulo del capitale nazionale, il settore dei beni di consumo, che produce circa 1/3 del capitale nazionale, riceveva solo il 3 per cento delle risorse finanziarie statali. Ma ora le cose stanno cambiando: la nuova legge impone alle imprese la regola dell'autofinanziamento. In pratica esse devono produrre utili se vogliono trovare le risorse necessarie per andare avanti ed essere competitive. Devono cioè finanziarsi da sole gli investimenti. Possono certo ricorrere al credito, ma solo per investimenti in innovazioni tecniche e in ogni caso «solo» se sono in grado di fronteggiare il prestito e pagare gli interessi. Prima non era così: quando prendevano soldi in prestito dallo Stato, non erano obbligate a restituirli. Tutto ciò, naturalmente,

comporta inevitabilmente un rapporto diverso fra il bilancio pubblico e l'impresa, nel senso che lo Stato lascerà una maggiore quota di utili alle imprese, nel quadro di una riforma generale del sistema fiscale. Il ministro Sengjakov ha parlato poi dei problemi che pone l'obiettivo della convertibilità del rublo. E ha detto che è stato firmato un protocollo di intesa con gli altri paesi del Comecon in base al quale gli scambi tecnico-scientifici possono essere pagati in moneta locale. Per il momento ci si limita a questo, ha detto il ministro, ma stiamo lavorando per raggiungere la piena convertibilità del rublo con le altre monete. Insomma l'economia sovietica è in fase di grandi mutamenti e le imprese occidentali guardano ad essi (e alle possibilità di mercato) con grandissimo interesse.

## Convegno nazionale La formazione politica in un moderno partito riformatore

Introduce Franco Ottaviano Direttore dell'Istituto Togliatti  
Conclude Massimo D'Alama della Segreteria nazionale  
Presiede Emanuele Macaluso della direzione del Pci



Istituto di Studi Palmiro Togliatti, 11-12 aprile 1988  
Via Appia Nuova, km 22 - Frattocchie (Roma)