

Borsa  
+1,70  
Indice  
Mib 1078  
(+7,8 dal  
4-1-1988)



Lira  
Flessioni  
irrisorie  
tra le  
monete  
dello Sme



Dollaro  
Al livello  
più alto  
dal 24 marzo  
(in Italia  
1246,50 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

**Dopo il «no» di Fiumicino**  
Difficile sintesi  
delle posizioni sindacali  
per uscire dall'impasse

**Assemblee coi lavoratori**  
Poi nuovo confronto  
con l'Intersind  
per la stesura finale

# Cgil, Cisl, Uil: «L'accordo va rivisto sull'orario»

**Sindacati polemici e Libertini precisa**

ROMA. Il «caso Fiumicino» solleva nuove polemiche. La giornata di ieri ha registrato, infatti, attorno ad una presunta dichiarazione di Lucio Libertini, responsabile per il Pci del settore trasporti, una sdegnata levata di scudi. Riepiloghiamo i fatti. Libertini, secondo le agenzie di stampa, avrebbe dichiarato l'altro giorno, che la Cgil era stata pressoché costretta da Cisl e Uil a sottoscrivere l'accordo, poi respinto dai lavoratori, senza consultare prima gli stessi lavoratori. E questo per distinguere il sindacato e in particolare la Cgil e favorire la ristrutturazione voluta dall'Alitalia. Vessantemente la replica di Cisl e Uil che hanno parlato di «avventuristica provocazione». Non solo: un segretario della Uil, Roberto Bonvicini, faceva sapere di non voler più partecipare alla Conferenza sui trasporti in corso, proprio in queste ore a Roma e organizzata dal Pci.

Ma ecco, poco dopo, la tranquillizzante precisazione dell'«imputato» Libertini: «Non ho rilasciato nessuna dichiarazione a nessuna agenzia che abbia i contenuti e i toni ai quali si riferiscono Cisl e Uil. L'accusa di delegittimare il sindacato e di coprire ristrutturazioni selvagge dell'Alitalia l'ho rivolta oggi e nei giorni scorsi al governo e alla stessa Alitalia. Non davvero al sindacato. Non si può confondere dunque il legittimo e duro attacco che ho rivolto ad Alitalia e governo con una riserva che ho espresso sull'atteggiamento di taluni dirigenti sindacali nella fase conclusiva della vertenza. Sono convinto, oggi più di ieri, che avessero ragione quei dirigenti Cgil che, prima di firmare l'accordo sindacale, volevano consultare la base. E a questo riguardo so che vi erano dirigenti Cisl e Uil che avevano un parere contrario, alla prova dei fatti sbagliato. Ma in questa vicenda vi sono solo due imputati: Alitalia e governo».

La Cgil, ha commentato: «Libertini sembra oggi correggere l'infelice dichiarazione che le agenzie avevano diffuso nella giornata di ieri. La Cgil ne prende atto ricordando a tutti, anche al senatore Libertini, il dovere, nelle situazioni complicate, di evitare cadute di gusto ed atteggiamenti irresponsabili». A chiarezza il tutto ecco una puntualizzazione di Piero Fassino, membro della segreteria del Pci. «Già il senatore Libertini ha ammetto... In ogni caso proprio ieri l'on. Bassolino aveva sottolineato che spetta ai sindacati valutare la situazione e decidere le misure più appropriate per fronteggiarla e per riaprire la trattativa sulle questioni su cui più forte si è espresso il dissenso della maggioranza dei lavoratori. Le polemiche retrospettive sono dunque inutili. La delicatezza della situazione impone a tutti - sindacati, forze politiche, Alitalia, governo - una riflessione serena sull'esito del referendum che consente adesso di acquisire una soluzione contrattuale soddisfacente per i lavoratori».

Cgil-Cisl-Uil torneranno a discutere con i lavoratori e con loro decideranno il percorso da attuare per uscire dall'impasse creato dal No di Fiumicino. La soluzione individuata da Cgil-Cisl-Uil è quella di apportare modifiche al contratto nella fase della sua stesura finale. L'obiettivo - dicono - è rendere effettiva la riduzione d'orario. E di chiudere definitivamente la vicenda entro aprile.

PAOLA SACCHI

ROMA. Il comunicato finale non parla di riapertura della trattativa. Ed esclude la ripresa di un negoziato su tutto il contratto. Dice invece, in sostanza, che l'ipotesi d'accordo siglata il 13 marzo scorso deve essere ritoccata, attraverso alcune modifiche, sulla parte relativa alla riduzione dell'orario di lavoro degli aeroportuali. Cgil, Cisl, Uil e le rispettive federazioni di categoria ieri sera, al termine di una riunione durata l'intero pomeriggio alla presenza anche delle tre segreterie generali, hanno preso questa decisione unitaria. Decisione scaturita da lunghe e anche non semplici mediazioni svoltesi pure nei giorni scorsi. Il segretario generale della Cisl Marini ha parlato di riscrittura del-

questa contrattazione slitti di un anno. Silvano Veronesi, segretario confederale della Uil, ha affermato che nella fase di stesura del contratto la parte relativa all'orario di lavoro «può essere rimodellata senza cambiare la sostanza dell'intesa».

Ognuno lo ha detto a suo modo. Ma quel che è chiaro è che Cgil-Cisl-Uil, sull'onda di quel no che ha bocciato il contratto dei dipendenti di terra degli aeroporti, intendono in qualche maniera riaprire una sorta di trattativa con l'Alitalia per cercare di superare i nodi relativi alla parte dell'orario di lavoro tanto contestata dagli aeroportuali di Fiumicino che, a differenza di quelli di Milano, non hanno ancora le 37 ore e mezzo settimanali. «Ora i sindacati - ha detto Ottaviano Del Turco, segretario generale aggiunto della Cgil - apriranno una fase di confronto con i lavoratori. Spiegheranno i loro ragioni, cercheranno di capire quale di chi ha votato no, lavoreranno insieme ai dipendenti di Fiumicino per superare i loro dissensi». L'obiettivo è quello di concludere questa fase entro aprile, «garantendo nella ripresa del confronto per la stesura finale del contratto la riduzione effettiva dell'orario di lavoro». E per questa ragione Cgil-Cisl-Uil chiederanno presto un incontro all'Intersind, l'associazione sindacale delle aziende controllate dall'Iri come l'Alitalia. Ma come ritoccare l'accordo? Per ora circolano solo ipotesi. Ad esempio - è stato detto ieri - si può lavorare anche perché la riduzione d'orario, che gradualmente porterà i turnisti sulle 24 ore a 37 ore e mezzo settimanali entro il '91, non sia più legata, in questo periodo di transizione, alla presenza, o meglio alla prestazione effettiva del lavoratore.

Vale a dire che, ad esempio, se un lavoratore un giorno si assenta, oppure manca temporaneamente, gli andrebbe tolta in base alla quantità di questa assenza una quota di riduzione d'orario. I sindacati ora invece stanno discutendo su come superare questo meccanismo, tanto contestato dai lavoratori. E deve essere esplicitamente detto che la riduzione dell'orario non è monetizzabile da parte dell'azienda.

I sindacati vogliono dunque che entro il '91 per i turnisti sulle 24 ore e entro il '93 per

quelli sulle 16 ore e per i turnisti sulle otto ore le riduzioni d'orario previste dall'intesa siano effettive. E questo l'obiettivo finale.

Intanto, ieri il consiglio generale della Cisl ha respinto le dimissioni dei dirigenti del settore del trasporto aereo della confederazione. Ma i sindacalisti le hanno riconfermate. In ogni caso hanno detto che la vicenda sarà valutata attentamente negli organismi dirigenti alla fine di questa vicenda. «In questa fase - ha detto il segretario generale della Fil Cgil, Luciano Mancini - dobbiamo concludere il contratto. La soluzione delle dimissioni è solo un atto ad effetto. Saranno poi i congressi di categoria a giudicare l'operato dei dirigenti sindacali».



La Uil ha fatto sapere di aver invitato il gruppo dirigente del «trasporto aereo» che aveva manifestato disponibilità a rimettere il proprio mandato a «sopraspedire dalla decisione».

Ieri la Dc è tornata all'attacco nei confronti dell'Alitalia. Il deputato Dc Vito Napoli, ha presentato un'interrogazione ai ministri dei Trasporti e delle Partecipazioni statali per sapere i motivi che hanno portato alla gestione diretta da parte dell'Alitalia dell'aeroporto di Fiumicino. Un attacco all'istituto del referendum viene fatto dal vicepresidente dei deputati del Pri De Carolis. Giugni dice che è urgente l'esame da parte del Senato della regolamentazione del diritto di sciopero.

**Quanto pagherà di tasse De Benedetti?**



Il sen. Luciano Barca del Pci (nella foto) ha rivolto una interrogazione al ministro delle Finanze per sapere quale sarà il trattamento fiscale cui sarà sottoposto l'ing. Carlo De Benedetti il quale «avendo acquistato e rivenduto le società Buitoni e Penagna in un periodo di tempo inferiore a tre anni ha chiaramente dimostrato di non avere operato a scopo industriale» e quindi Barca chiede di sapere se nell'intervallo di tempo compreso tra il 1985 e il 1988 le società Buitoni e Penagna, e per esse l'azionista di controllo, cioè l'ing. De Benedetti, hanno goduto (e di quali) benefici statali diretti e indiretti. Barca ricorda nella sua interrogazione che «la rendita finanziaria di un piccolo risparmiatore è colpita fiscalmente con un'aliquota del 30% e che il proprietario che si trova costretto a rivendere l'immobile a pochi anni dall'acquisto rischia di essere considerato dal fisco come un operatore immobiliare».

**Rinviate in Francia la decisione per la Buitoni**

Il tribunale di commercio della regione parigina ha deciso di rinviare alla prossima settimana l'esame della richiesta, presentata da Credit Agricole, di nominare un esperto per esaminare le condizioni di vendita della Buitoni alla Nestlé. Il Credit Agricole detiene il 10% del capitale della Buitoni e ha chiesto la nomina di un esperto per tutelare gli azionisti di minoranza della società.

**Si prepara una nuova legge sui fondi chiusi di investimento**

È stato preparato un nuovo disegno di legge sull'attuazione dei fondi chiusi di investimento mobiliare. Il provvedimento dovrebbe essere discusso al Senato alla ripresa dei lavori parlamentari. Nel passato, nonostante la unanimità riscontrata sulla necessità di dar vita a questo tipo di fondi, sorsero difficoltà nell'avviare un processo di sintesi dei tre progetti di legge presentati da Dc, Pci e Psi. Un comitato ristretto ha ora preparato un «stesso base» che tiene conto delle varie posizioni politiche.

**Italia ed Europa alla Fiera di Milano**

«L'Italia e l'Europa al incontro nel mondo». Sarà questo lo slogan della prossima Grande Fiera d'Aprile che si terrà a Milano dal 16 al 25. La manifestazione proseguirà gli esperimenti degli ultimi anni nell'intento di recuperare interesse attorno a una rassegna ormai sopraffatta dalle fiere specializzate. La manifestazione sarà suddivisa in vari filoni, fra i quali c'è quello denominato «Creare e diversificare» (artigianato, turismo, fai da te, eccetera) al quale è affidato l'improbabile compito di riportare alla Grande Fiera le imponenti folle dei bei tempi andati.

**Gli addetti ai rimorchiatori contestano l'Agip**

Ortona Mare un documento nel quale contestano l'Agip perché in seguito allo sciopero ha utilizzato alcuni rimorchiatori privati. Questa iniziativa - sostengono i marittimi - fa sorgere sospetti e che «riguardo ai contratti di noleggio si potrebbe supporre che gli interessi in gioco sono rilevanti e qualche volta non proprio limpidi». Secondo i marittimi, la società dell'Eni potrebbe ridurre i costi dei servizi eliminando gli sprechi che si registrano in altri settori.

**Licenziati i pubblicitari per propaganda antifumo**

Nabisco ha parlato, a proposito della rottura, di «divergenze filosofiche» con l'agenzia di pubblicità.

**Cresciuti del 26,6% gli utili della Meta**

La Montedison ha annunciato i risultati di bilancio della controllata Iniziativa Meta, l'ultimo prima della prevista incorporazione nella Ferruzzi Finanziaria. Il gioiello di Foro Bonaparte, già pupilla degli occhi di Mario Schimberni, conferma tutto il suo valore con un utile netto di 80 miliardi (63,2 nel '86) realizzato con i dividendi della Fondiaria, della Standa e delle altre controllate del terziario. La quota nella Fondiaria è giunta al 49,95%. Il patrimonio netto è salito di 400 miliardi in un anno, giungendo a quota 1.829 miliardi.

BRUNO ENRIOTTI

**Agitazioni degli autonomi in tutti i settori per la seconda metà di aprile**  
I Cobas macchinisti si costituiscono in sindacato?

## Aerei, treni, navi: raffica di scioperi

Si annuncia una nutritissima serie di scioperi nei trasporti che renderà molto dura la vita ai viaggiatori nella seconda metà di aprile. Promotori soprattutto organizzazioni e sindacati autonomi, le agitazioni riguarderanno treni, aerei e navi. Intanto i Cobas dei macchinisti dichiarano in pratica chiusa la fase di un possibile dialogo con le confederazioni e pensano alla costituzione di un loro sindacato.

EDOARDO GARDUMI

ROMA. Sarà un aprile travagliato per tutti i trasporti: aerei, treni e navi. Chiusa la tregua pasquale, diverse organizzazioni sindacali autonome hanno annunciato una raffica di scioperi. Nel settore del trasporto aereo alle incertezze legate alla travagliata vicenda contrattuale dei lavoratori dello scalo di Fiumicino, si sono andate aggiungendo negli ultimi giorni le annunciate proteste dei controllori di volo e dei piloti dell'Anpac. Nel comparto ferroviario sono già previste agitazioni indette dalla Fisafs e dai Cobas dei macchinisti. È stato infine dichiarato, dai sindacati confederali, lo stato di agitazione dei marittimi impegnati nel rinnovo del contratto e presannunciato uno sciopero di 24 ore su tutte le navi in partenza dal 26 aprile al 4 maggio. Vediamo più in dettaglio calendari e motivazioni dei blocchi previsti.

**AEREI.** I controllori di volo dello scalo di Fiumicino si asterranno dal lavoro il 16 e il 24 aprile dalle ore 8 alle 20. La loro agitazione paralizzerà quasi completamente il trasporto aereo su tutto il territorio nazionale. Ieri sono poi scesi in campo i piloti dell'Anpac. Lamentando il fatto che le compagnie Alitalia e Alì «non rispettano precisi accordi e norme contrattuali», i piloti hanno procla-

no mandato». Gallori considera «naufragato» il confronto con il sindacato e ha chiesto al ministro Mannino e al presidente dell'azienda Ligato un incontro diretto perché «il coordinamento dei macchinisti uniti è l'attuale ed effettiva forma organizzativa stabile dell'azione sindacale dei ferrovieri». Ligato in una dichiarazione alla stampa ha definito ieri «sciocchezze» le motivazioni addotte a giustificazione degli scioperi sostenendo che l'azienda non ha alcuna intenzione di effettuare tagli occupazionali e che l'ultimo contratto della categoria è «uno dei migliori contratti possibili». «Vogliamo più soldi? - ha aggiunto Ligato - io voglio più lavoro».

Il presidente delle Fs ha poi detto che i costi per il personale ammontano a 8.700 miliardi contro solo 5mila miliardi di ricavi.

**NAVI.** I sindacati dei marittimi aderenti a Cgil, Cisl e Uil e la Federmar Cisl hanno proclamato ieri lo stato di agitazione della categoria. Si legge in un comunicato che, a sette mesi dalla scadenza del contratto di lavoro, gli armatori su pubblici che privati hanno manifestato al tavolo delle trattative «una inaccettabile chiusura su punti qualificanti della piattaforma rivendicativa». Secondo i sindacati gli armatori vorrebbero in sostanza un rinnovo contrattuale «a costo zero». È stato così deciso lo stato di agitazione, saranno svolte assemblee su tutte le navi, si svolgeranno 24 ore di sciopero su tutte le navi in partenza dal 26 aprile al 4 maggio. Per i traghetti di collegamento con le isole, i rimorchiatori e gli aliscafi, viene precisato che il blocco del lavoro verrà attuato il 3 maggio per tutta la giornata.



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

Introduce Franco Ottaviano  
Direttore dell'Istituto Togliatti

Conclude Massimo D'Alena  
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)

Numero speciale  
**il fisco**  
per pochi giorni in edicola

**TESTO UNICO**

**IMPOSTE SUI REDDITI**

D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917  
aggiornato e coordinato  
con le disposizioni  
del D.P.R. 4 febbraio 1988, n. 48  
con le modifiche introdotte dalla  
L. 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria  
1988) e dal D.L. 14 marzo 1988, n. 70  
formato pocket L. 10.000

in edicola **il fisco** in edicola