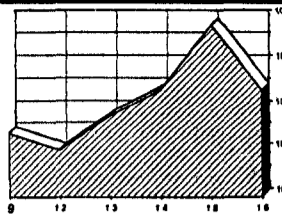


**Borsa**  
Mib  
nella  
settimana



**Dollaro**  
Sulla lira  
nella  
settimana



## ECONOMIA & LAVORO

**Tirrenia**  
Tagli  
per i  
traghetti

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
PAOLO SALETTI

GENOVA A poche decine di metri sono ormeggiati quattro dei più grandi traghetti della Tirrenia. I delegati sindacali degli equipaggi, riuniti nel salone del Fil-Cgil, indicano e dicono «non sappiamo se e quanto continueranno a navigare nei prossimi mesi». È certo che uno, la «Flaminia», sarà messo in disarmo tra qualche giorno. E i marittimi? Per i più «fortunati» c'è la prospettiva di rimanere a casa con un salario di 700mila lire al mese sino al prossimo imbarco. Per gli altri, quelli del turno particolare, neanche una lira e solo la speranza di un imbarco la prossima estate e quelli «stagionali» neppure la speranza. L'autunno, sulle navi della flotta pubblica, è carico di problemi e negli equipaggi sale la tensione. Il governo ha preannunciato tagli consistenti alle sovvenzioni alle linee di armamento pubblico. Per la Tirrenia, incaricata dei vitali collegamenti con le isole, i tagli che il 1° ottobre faranno un colpo duro che, secondo la denuncia dei sindacati, non viene contrastata dai dirigenti Tirrenia con una visione imprenditoriale capace di trovare nuovi sbocchi commerciali ma con operazioni di bilancio. Quello che si preannuncia sono tagli sui lavoratori (sono circa 500 gli amministrativi, 2200 i marittimi in ruolo cui si aggiungono altri 400 marittimi in turno particolare e circa 700 stagionali) e disarmo di navi.

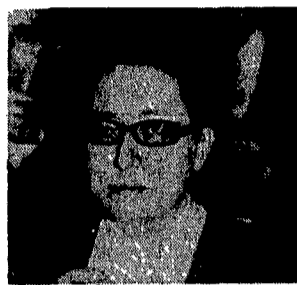
«Non c'è dubbio che il traffico traghetti sia concentrato per il 70% nei quattro mesi da giugno a settembre con i massimi dal 15 luglio al primo agosto», dice Mario Santarita responsabile dei marittimi per il Fil-Cgil. «Se nessuno si sogna di mantenere in linea a novembre le stesse navi che viaggiano a Ferragosto. Quello che chiediamo è di discutere con la Tirrenia una politica nell'uso della flotta, criteri imprenditoriali capaci di ridurre al minimo l'impatto negativo sui lavoratori. Tutto questo ci è negato».

Gli interventi dei marittimi espongono una situazione di disagio fortissimo. «Abbiamo lavorato questi mesi facendo una vita da pazzi, avanti e indietro, senza sosta, caricando auto e passeggeri da prua mentre scaricavamo gli altri da poppa, neanche fosse belati», dice Mario Santarita. «E adesso? Ci lasciano a terra. Come se si fa a mantenere una famiglia con 700mila lire al mese? Occuparemo le navi se non ci sarà la garanzia che almeno il 40% degli equipaggi rimanga a bordo anche a nave ferma, per garantire la manutenzione». «Non basta - incalza qualcun altro - occorre almeno il 50%».

All'assemblea è intervenuto un parlamentare comunista Mario Chella, componente la commissione Trasporti. «Sul ruolo e il futuro della flotta pubblica - dice Chella - c'è uno scontro duro col governo. Noi comunisti siamo contrari al disegno di legge del ministro della Marina mercantile Prandini sul cabotaggio in cui si prevede la privatizzazione di una parte degli scali marittimi e si prefigurano finanziamenti agli armatori privati per ammodernare i porti ed acquistare nuove navi. Ai privati si fanno banche d'oro mentre si tagliano i finanziamenti alla flotta pubblica che invece, a nostro parere, deve avere un grande ruolo nello sviluppo del traffico di cabotaggio, trasportando via mare, con grande risparmio di costi, almeno 20 milioni di tonnellate di merci ogni trasferite lungo le strade della penisola».

**Donatella Turtura (Cgil)**  
spiega le ragioni  
dello sciopero generale  
nel settore trasporti

Saranno due settimane  
di scioperi articolati  
«Vogliamo investimenti  
per i mezzi pubblici



Donatella Turtura

# «Viaggi nel caos? No scioperiamo per gli utenti»

«Una grande lotta per una grande riforma». Così Donatella Turtura (Fil-Cgil) definisce il prossimo sciopero a scacchiera di tutti i settori del trasporto, contro i tagli e la manovra del governo, per difendere e riformare il trasporto pubblico e nazionale, che De Mita con le sue scelte vuol consegnare in mano alla Fiat esasperando il trasporto privato. «Uno sciopero che ridurrà al minimo il disagio per gli utenti».

RAUL WITTENBERG

ROMA Fra una settimana parte lo sciopero generale dei trasporti che, lungo quindici giorni, fino all'8 ottobre, fermerà a turno tutti i settori del trasporto pubblico, dai treni al bus, metro, traghetti ecc. È la risposta di Cgil, Cisl, Uil al tentativo del governo di ridimensionare il trasporto pubblico negandogli risorse e operando tagli nella speranza di ridurre così la spesa pubblica. Ma è anche un'azione sindacale senza precedenti della quale parlano con Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Fil, il sindacato dei trasporti della Cgil.

«Perché uno sciopero di tali dimensioni, non temete l'effetto dell'impopolarità fra la gente?»

No, perché si tratta di una grande iniziativa politica, non di una lotta corporativa né salariale. Il trasporto pubblico deve essere profondamente

cambiato, ma anche fermamente difeso. Invece il governo, con i tagli agli investimenti e senza una strategia per l'intero comparto, rilancia l'ulteriore esasperazione del trasporto pubblico. Così il risparmio per il governo sarebbe solo illusorio perché aumenterebbe la motorizzazione privata, più costosa in termini energetici, ambientali e di sicurezza. Con la nostra iniziativa vogliamo imprimere una fortissima spinta al rinnovo del contratto, per risanare davvero il bilancio e ridurre il deficit.

«Intanto però la gente si preoccupa, e di questo approfittano i grandi gruppi che vogliono continuare ad arricchirsi col trasporto privato. Con quali misure intendete contenere il disagio per gli utenti?»

Intanto non c'è lo sciopero contemporaneo di più settori. Inoltre assicuriamo (come sono tenute a fare anche le aziende) la massima informazione e garantiamo il collegamento con le isole. Per le merci è garantita la salvaguardia delle scorte vive (animali) e del materiale deperibile, il trasporto dei farmaci. Insomma, il rispetto rigoroso del codice di autoregolamentazione vigente.

«Volete risanare il bilancio e ridurre il deficit in un settore inefficiente i cui conti sono sempre in rosso. Com'è possibile?»

Abbiamo precise proposte per sottoporre a controllo tutti i centri di spesa, liquidare il marcume incrostante negli appalti e negli acquisti tecnologici, ricordare tra loro le strutture statali decassionali e per riorganizzare le gestioni. Quali, ad esempio?

«Insomma, è solo di facciata l'europeismo del governo».

«Il governo De Mita è nato all'insegna del 1992. Ma nelle scelte concrete consegna definitivamente il trasporto nazionale in mano alla Fiat, ai trasportatori tedeschi e olandesi una strada che contrasterebbe duramente tendendo la mano agli utenti, agli ambientalisti, alla cultura tecnica e urbanistica, con una grande lotta per una grande riforma».

«Dov'è la maggiore responsabilità del governo?»

«La sua linea basata sul meno rete, meno costi non solo è un attacco al lavoro nel comparto e nell'indotto, ma può avere effetti gravissimi sull'economia nazionale negli altri paesi. C'è il costo dei trasporti e del 7% sul prezzo finale delle merci, in Italia si va dal 20 al 27% a scapito della produzione e della competitività del nostro paese».

«Che cosa proponete?»

«Una strategia nuova per il comparto, trasferendo grandi quote di traffico merci e passeggeri sulle reti pubbliche ferroviaria, locale e cabotiera. E combinando queste reti con l'autotrasporto privato per le tratte medio-brevi. Una ristrutturazione «di sistema», partendo dal Mezzogiorno, per condurre il paese vincente nel mercato europeo unificato».

«Insomma, è solo di facciata l'europeismo del governo».

«Il governo De Mita è nato all'insegna del 1992. Ma nelle scelte concrete consegna definitivamente il trasporto nazionale in mano alla Fiat, ai trasportatori tedeschi e olandesi una strada che contrasterebbe duramente tendendo la mano agli utenti, agli ambientalisti, alla cultura tecnica e urbanistica, con una grande lotta per una grande riforma».

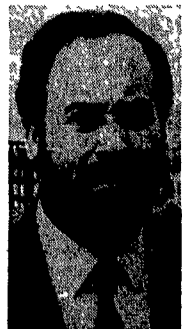
«Dov'è la maggiore responsabilità del governo?»

«La sua linea basata sul meno rete, meno costi non solo è un attacco al lavoro nel comparto e nell'indotto, ma può avere effetti gravissimi sull'economia nazionale negli altri paesi. C'è il costo dei trasporti e del 7% sul prezzo finale delle merci, in Italia si va dal 20 al 27% a scapito della produzione e della competitività del nostro paese».

«Che cosa proponete?»

«Una strategia nuova per il comparto, trasferendo grandi quote di traffico merci e passeggeri sulle reti pubbliche ferroviaria, locale e cabotiera. E combinando queste reti con l'autotrasporto privato per le tratte medio-brevi. Una ristrutturazione «di sistema», partendo dal Mezzogiorno, per condurre il paese vincente nel mercato europeo unificato».

**Del Turco**  
attenua  
le polemiche  
in Cgil



È proprio il numero due della Cgil, Ottaviano Del Turco, a temperare le polemiche nella Cgil sulla possibilità o meno di una leadership socialista nella più grande confederazione del segretario generale aggiunto della Cgil, in una intervista che apparirà sull'«Avanti!», sostiene infatti che «Pranziato ha le stesse difficoltà che avrebbe avuto chiunque avesse sostituito Lama». Il passaggio più significativo dell'intervista è però questo: «Più che di nomi, vorrei che si parlasse di rapporti a sinistra, non dei destini personali di questo o quel dirigente». Del Turco ribadisce poi che per i socialisti la Cgil deve «diventare il punto di riferimento di tutti coloro che non si rassegnano all'idea di una sinistra divisa, subalterna alla Dc».

**Battaglia: niente vertici per le Partecipazioni statali**

Non è stato fissato alcun vertice sulle Partecipazioni statali, il ministro dell'Industria non prevede che sarà fissato lo ha confermato lo stesso Battaglia secondo il quale le operazioni in corso, nell'ambito delle Partecipazioni statali, sono operazioni di politica industriale che rientrano nelle linee fissate dal governo, e in questo caso sono di competenza dell'Iri. «Comunque non vedo - ha detto il ministro - perché ogni singolo caso debba essere sottoposto al governo. Non vedo perché il governo debba ridisegnare ogni volta un gruppo industriale».

**Mammì: «Entro ottobre il piano per le telecomunicazioni»**

«Credo di poter confermare che entro il mese di ottobre il Consiglio dei ministri sarà in grado di approvare il progetto sul riassetto delle telecomunicazioni e sul riassetto del ministero, ritengo che anche per rispettare i tempi interni alla società a partecipazione statale e al gruppo Iri sia essenziale che il Parlamento abbia il più presto la decisione di cercare un'alleanza con un paese produttore che ci garantisca una fornitura certa partecipando al nostro sistema di raffinazione e distribuzione (che fanno capo ad Agip petrol)».

**L'Eni cerca partner tra i paesi petroliferi**

L'Eni è in trattative con un paese produttore di petrolio per integrare nel sistema di raffinazione e distribuzione dell'ente, lo ha annunciato il presidente dell'ente, Reviglio, in un'intervista che comparirà sul prossimo numero dell'«Espresso». «Più di un anno fa - ha dichiarato Reviglio - l'Eni ha preso la decisione di cercare un'alleanza con un paese produttore che ci garantisca una fornitura certa partecipando al nostro sistema di raffinazione e distribuzione (che fanno capo ad Agip petrol)».

**Sempre più Spa diventano Sri: pagano meno tasse**

Continua a crescere a ritmi sostenuti il numero delle società per azioni che prevede la propria trasformazione in società a responsabilità limitata. Seguendo l'esempio di alcuni grandi gruppi che hanno trasferito da Spa in Sri alcune delle loro controllate, numerose società medio-piccole (spinte da motivazioni fiscali) stanno pubblicando in questi giorni sulla «Gazzetta Ufficiale» gli avvisi di convocazione delle proprie assemblee per deliberare la modifica della forma giuridica. Nei quattro numeri dei fascicoli delle inserzioni della «Gazzetta Ufficiale» usciti questa settimana si sono registrati così ben 82 casi (contro un solo caso inverso, cioè di una «Sri» intenzionata ad essere promossa a «Spa»).

**Comitato ministero sindacati per l'Europa**

Il ministro del Lavoro, Rino Formica, ha annunciato che sarà costituito presso il ministero un gruppo di studio trilaterale (ministero, sindacati, imprese) per la messa a punto di iniziative a medio termine relative agli aspetti sociali della costruzione europea: «l'integrazione sociale, la disoccupazione, la riforma dei fondi strutturali, la libertà di circolazione e di stabilimento, l'armonizzazione della legislazione sociale, il dialogo sociale».

FRANCESCO MARZOCCHI

**ENTE NAZIONALE PER L'ENERGIA ELETTRICA**  
Roma - Via G.B. Martini, 3

**AVVISO AGLI OBBLIGAZIONISTI**

PRESTITI OBBLIGAZIONISTI CON INTERESSI SEMESTRALI INDICIZZATI E MAGGIORAZIONI SUL CAPITALE

Si rende noto che a norma dei regolamenti dei sottoindicati prestiti il valore delle cedole e quello delle maggiorazioni sul capitale da rimborsare risultano i seguenti:

PRESTITI	Cedole		Maggiorazioni sul capitale	
	pagabili il 1° 4 1989	semestre 31 3 1989	valore cumulato al 1° 4 1989	valore cumulato al 31 3 1989
1982-1989 indicizzato IV em (Gilbert)	8 — %	+3 060 %	-17,182 %	
1983 1990 indicizzato II em (Artom)	7 — %	+2 060 %	-6 881 %	
1985 1995 2000 ind III em (H.A. Lorenz)	4,95 %	0 495 %	3 815 %	
1987 1994 indicizzato II em (Gramme)	5 70 % (*)	0 570 % (*)	1 695 % (*)	
1988-1994 indicizzato II em (Millikan)	5,70 % (*)	0 513 % (*)	0,999 % (*)	

(\*) al lordo della ritenuta fiscale alla fonte del 12,50%

Le specifiche riguardanti la determinazione dei valori di cui sopra vengono pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale

**COMUNE DI GENOVA**

Con deliberazioni di Giunta n. 6610 del 28/12/87 il Comune di Genova ha deliberato l'attribuzione di incarichi temporanei a

**Infermieri professionali**  
Si invitano tutti gli interessati a mettersi in contatto con

**L'Ufficio Assunzioni Temporanee**  
Sala 27 - Via Garibaldi, 9.

**Cgil, Cisl e Uil ribadiscono l'opposizione alla manovra economica e fiscale**  
Si parla di mobilitare i lavoratori: la Filcea chiede lo sciopero generale

# Il sindacato boccia di nuovo De Mita

STEFANO BOCCONETTI

ROMA No. Proprio non ci siamo. Si è ancora tanto, troppo lontani da una riforma fiscale, cattiva, iniqua, leghista. Ma a quell'obiettivo, una vera riforma fiscale, il sindacato non intende rinunciare. E allora, non resta che affidarsi alla mobilitazione e alla lotta dei lavoratori. Se nella conferenza stampa dell'altro giorno, le parole dei tre segretari generali delle confederazioni sembravano nascondere qualche sfumatura diversa, il comunicato unitario redatto ieri sgombra il campo da qualsiasi equivoco. Il giudizio sulla manovra fiscale ed economica del governo De Mita è negativo. Ed è un giudizio che accomuna Cgil, Cisl e Uil. Ancora, è un giudizio dal quale si fa discendere la necessità di nuove misure, discusse l'altro giorno a palazzo Chigi, sono tutti altro che definite e richiedono ancora chiarimenti e completamenti. Insomma al sindacato temono che De Mita faccia sempre in tempo a rimangiarsi gli impegni. Le tre confederazioni non sottovalutano questi risultati (nella nota

redatta ieri il definiscono «quantitativamente apprezzabile»), ma è ancora poca cosa rispetto a quello che chiedono. E quali sono le «misure minime» - diciamo così - per poter parlare di vera riforma fiscale, il sindacato le ha nepolitiche ieri - ampliamento della base imponibile recupero del gettito, riforma sociale. Non collegata, cioè, all'abolizione della tassa sulla sanità che grava sulla «busta paga». E sulle misure per gli autonomi? Walter Galbusera, Uil, entra nel dettaglio e sostiene che «discutibile» il livello dei 36 milioni, come tetto per il regime forfettario. Ma in generale Cgil, Cisl e Uil sostengono che l'ipotesi deve essere confermata ancora ieri - sarebbe un ulteriore premio agli evasori».

«Inoltre assicuriamo (come sono tenute a fare anche le aziende) la massima informazione e garantiamo il collegamento con le isole. Per le merci è garantita la salvaguardia delle scorte vive (animali) e del materiale deperibile, il trasporto dei farmaci. Insomma, il rispetto rigoroso del codice di autoregolamentazione vigente».

«Insomma, è solo di facciata l'europeismo del governo».

«Il governo De Mita è nato all'insegna del 1992. Ma nelle scelte concrete consegna definitivamente il trasporto nazionale in mano alla Fiat, ai trasportatori tedeschi e olandesi una strada che contrasterebbe duramente tendendo la mano agli utenti, agli ambientalisti, alla cultura tecnica e urbanistica, con una grande lotta per una grande riforma».

«Dov'è la maggiore responsabilità del governo?»

«La sua linea basata sul meno rete, meno costi non solo è un attacco al lavoro nel comparto e nell'indotto, ma può avere effetti gravissimi sull'economia nazionale negli altri paesi. C'è il costo dei trasporti e del 7% sul prezzo finale delle merci, in Italia si va dal 20 al 27% a scapito della produzione e della competitività del nostro paese».

«Che cosa proponete?»

«Una strategia nuova per il comparto, trasferendo grandi quote di traffico merci e passeggeri sulle reti pubbliche ferroviaria, locale e cabotiera. E combinando queste reti con l'autotrasporto privato per le tratte medio-brevi. Una ristrutturazione «di sistema», partendo dal Mezzogiorno, per condurre il paese vincente nel mercato europeo unificato».

## IL CONFRONTO SULLE DETRAZIONI

	Legislazione in atto 1988	Disegno di legge	* 1989	* 1990	* 1991	Richiesta sindacato
Detrazione per coniuge a carico (anche per gli autonomi)	462 000	504 000	552 000 (+48 000)	600 000 (+96 000)	624 000 (+120 000)	780 000
Costo			+228 MD	576 MD	720 MD	
Detrazione per spese di prod ne a pensionati	516 000	540 000	550 000 (+10 000)	570 000 (+30 000)	590 000 (+50 000)	
Costo			+190 MD	570 MD	950 MD	

\* Nuova proposta governo

## IL CONFRONTO SULL'IRPEF

	Imposta attuale	Richiesta sindacale	Proposta governo
	5 920 000	-1 722 000	-726 000
			(pari al 42% della richiesta sindacale)
Reddito 30 milioni, 2 figli e coniuge a carico			
Imposta attuale	6 574 000	-1 404 000	-564 000
			(pari al 40% della richiesta sindacale)
Reddito 30 milioni, senza carichi familiari			

Fonte: Uil

## ACCERTAMENTI FISCALI NEL 1987\*

Accertamento	Personae fisiche	Società persone	Società di capitali	Sostituti d'imposta
Controlli eseguiti	188 549	24 707	22 173	16 155
di cui positivi	160 794	20 552	16 998	10 731
di cui negativi	27 755	4 155	5 175	5 384
Maggior reddito Irpef	3 126 516 127	-	-	-
Maggior reddito Ior	1 851 744 209	709 334 252	2 779 386 693	-
Maggior reddito Irpeg	-	-	3 453 260 412	-
Maggior imposta Irpef	1 231 699 607	-	-	-
Maggior imposta Ior	278 233 059	106 628 535	418 086 723	-
Maggior imposta Irpeg	-	-	880 652 244	-

\* In migliaia di lire

Fonte: Ministero Finanze

tanti nodi della manovra economica che il governo non è riuscito a sciogliere. Il ministro Colombo lo ha proposto insieme alla riforma dell'Irpef e della legislazione per gli autonomi. «Senza una efficace amministrazione finanziaria - disse - è impossibile far marciare ogni altra riforma». Senz'altro, nel merito del suo specifico disegno di legge sembra che finalmente po-

tesse essere la volta buona. La riforma per ora è rimasta nel suo cassetto bloccata da un fuoco incrociato di contestazioni a partire da quella dei ministri del Tesoro, Amato, e della Funzione pubblica, Cimino Pomiciano. Anche venerdì il responsabile delle Finanze aveva annunciato che avrebbe portato il suo progetto alla discussione del governo. Ma

tutto resta come prima, mentre accanto ai dati desolanti appena illustrati bisogna ricordare che gli uffici delle Finanze hanno appena rivisto la luce dopo essere stati sommersi dalla valanga di pratiche del vecchio condono fiscale di cinque anni fa. E adesso il governo vorrebbe varare un altro, quello per gli autonomi, anche per «snellire il lavoro del ministero».

# Tasse, un controllo ogni cento dichiarazioni

ROMA Fisco malato. E uno dei «virus» è proprio nell'amministrazione finanziaria che non funziona. I dati che lo testimoniano inequivocabilmente li ha forniti lo stesso ministero delle Finanze. Sono i tassi risultati riferiti alle attività degli uffici delle imposte dirette nell'87 sono riusciti a fare appena 251 544 controlli. Che su un totale di ventuno milioni e passa di dichiarazioni, rappresentano appena il 1,2% e due per cento gli evasori, insomma, fin tanto che l'amministrazione finanziaria sarà strutturata come ora, potranno dormire sonni tranquilli. E dire invece, che ogni volta che lo Stato va a mettere il naso nelle dichiarazioni dei redditi, quasi sempre scopre qualche cosa non va. Gli ac-

certamenti, infatti, quei pochi accertamenti, si sono dimostrati «positivi» nell'83 per cento dei casi. «Positivi» per le casse dello Stato nel senso che hanno permesso, l'anno scorso, di scovare ben undicimila miliardi di reddito non dichiarato. Che tradotti in tasse significano un «gettito» per le casse pubbliche di duemila e ottocento miliardi. E questo solo sull'uno e due per cento delle dichiarazioni (considerate tutte le dichiarazioni Irpef, Irpeg e Ior).

Ma se la situazione è brutta, le prospettive sono ancora più nere. Perché la macchina finanziaria continua a perdere riconoscimento economico dei dirigenti, è davvero improcrastinabile. Non si può certo passare per catastrofisti se si ricorda che anche questo è uno dei