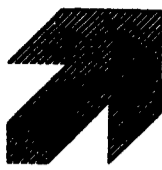
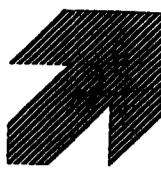


Borsa  
+ 1,92  
Indice  
Mib 1032  
(+ 3,2% dal  
2-1-1989)



Lira  
Un buon  
recupero  
tra le  
monete  
dello Sme



Dollaro  
Ancora  
in forte  
ascesa  
(in Italia  
1359,70 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

Ieri scioperi e nebbia hanno provocato una paralisi quasi totale. Si sono fermati piloti e uomini radar. L'80% dei voli è stato soppresso

Il 19 nuovo blocco dei controllori di volo. Il 24 sarà la volta di hostess e steward. La Cgil chiede un confronto a De Mita: «Affrontare subito l'emergenza trasporti»

# Aerei, un lunedì nero: e non è finita

È stato un lunedì nero per il trasporto aereo. Agli scioperi dei piloti e dei controllori di volo si è aggiunta la nebbia che ha provocato la chiusura di tutti gli aeroporti del Nord ad eccezione di quello di Genova. Gli altri scali non hanno funzionato per le agitazioni sindacali. Gli uomini radar della Licia hanno annunciato un nuovo blocco per giovedì 19. Fino al 20, scioperi di 2 ore al giorno dei piloti.

ROMA. Scioperi e nebbia. Un'acoppiata infernale. Quello di ieri è stato un lunedì nero per migliaia di viaggiatori. L'Alitalia e l'Anav hanno cancellato l'80% dei voli normalmente effettuati. Il solo aeroporto del Nord che ha funzionato è stato quello di Genova. Per il resto, sono stati realizzati il solito poco più di cinquanta collegamenti con le isole. È il bilancio delle conseguenze provocate dalle pessime condizioni climatiche e dallo sciopero dei controllori di volo della lega autonoma, Licia, terminato ieri sera alle 21. Sciopero che si è aggiunto a quello dei piloti svoltosi nella mattinata. La situazione og-

gi migliorerà. Ma i viaggiatori dovranno fare lo stesso i conti con l'altro sciopero di due ore, dalle 7,30 alle 9,30, proclamato dai piloti dell'Anpac e dell'Appi. Le agitazioni giornaliere termineranno il 20 gennaio (A fianco pubblichiamo l'elenco dei voli cancellati domani). Ma i controllori di volo della Licia, che protestano contro il contratto siglato nei mesi scorsi («inadeguati riconoscimenti professionali e mancanza di risposte alle esigenze di rinnovamento del sistema di assistenza ai voli»), dopodomani, giovedì 19, torneranno sul piede di guerra con un nuovo blocco dalle 7

alle 21. Al tempo stesso, però, la Licia ha deciso di revocare l'agitazione decisa per il 23. Una decisione motivata dall'atteggiamento da parte dell'organizzazione delle iniziative prese dal ministro Santuz per il miglioramento del sistema di assistenza ai voli. Iniziative che il ministro ha annunciato già da vari giorni. E allora perché la Licia non ha deciso di revocare anche lo sciopero del 19? Ieri sera, in una nota, il ministro dei Trasporti ha auspicato che quanto prima si arrivi ad un accordo tra la Licia e l'Anav, l'azienda di assistenza ai voli, che possa scongiurare questo nuovo blocco. Santuz ha anche invitato l'Anav a verificare fino al limite i margini percorribili della trattativa.

Intanto, la situazione del trasporto aereo è destinata ad aggravarsi a causa della vertenza per il rinnovo del contratto degli assistenti di volo scudato da oltre un anno insieme a quello dei piloti. Domani riprenderà la trattativa all'Intersind tra Alitalia e sin-

dacati. E già nuovi scioperi di questa categoria sono all'orizzonte. Ieri, nel corso di una conferenza stampa, il coordinamento degli assistenti di volo, l'organizzazione di base che raccoglie una sessantina di aderenti e che non si riconosce nei sindacati confederali né in quello autonomo, Anpav, anche se le sue posizioni sono abbastanza vicine a quelle della Cgil, ha confermato l'agitazione di 24 ore dalle 6 del 24 gennaio che era stata annunciata nei giorni scorsi. Tutela della salute; riduzione dell'orario; aumento salariale che rivaluti i due milioni netti attuali, comprensivi delle indennità; rifiuto dell'introduzione di ulteriori qualifiche che di fatto creano confusione nell'organizzazione del lavoro; queste le richieste principali del coordinamento che non ha mancato di esprimere critiche ai sindacati. «Il recente contratto integrativo», sostiene il coordinamento, «è stato siglato senza alcuna consultazione dei lavoratori».

Ieri si è svolta una lunga riunione tra le segreterie della Filt Cgil e della Cgil. Ne è emerso un giudizio di estrema preoccupazione sulla destrutturazione alla quale è giunto l'intero settore dei trasporti. La Cgil e la Filt pertanto chiedono con la massima urgenza la ripresa del confronto unitario con la presidenza del Consiglio. Una richiesta di incontro con il governo viene anche dalla Cisl e dalla Fit, la rispettiva federazione di categoria, che chiedono anche la costituzione di una sorta di autorità pubblica super partes che governi il settore. Il segretario generale della Ultrasporti Giancarlo Aiazzi, torna, dal canto suo, a invocare un intervento di mediazione del ministro Formica nella trattativa dei piloti. □ P.Sz.

## La lunga stagione del conflitto per tre contratti «impossibili»

Alitalia: una storia di contratti «impossibili». Trascinati per mesi e mesi e siglati solo dopo estenuanti mediazioni ministeriali, si sono trasformati per la compagnia di bandiera nell'occasione per imporre ad un governo largamente inadempiente ricatti volti a ottenere agevolazioni. Il sindacato, da troppo tempo inascoltato, ha chiesto che i contratti siano accorpati in un unico arco di tempo.

PAOLA SACCHI

ROMA. «Piuttosto non si voterà per mesi, ma ai piloti non posso dare quello che vogliono». Pigiolo risoltuto, non irrevocabile. Umberto Nordio, in quell'intervista rilasciata a «L'Espresso» all'inizio dell'estate scorsa, non sapeva ancora che da lì a qualche settimana il suo vecchio sogno di diventare un «Romiti di Stato» si sarebbe infranto sugli scogli di quel voto e proprio disastro in cui stava precipitando il trasporto aereo. Nordio era reduce da circa sei mesi di paralisi degli aeroporti tanto era durata la tormentata trattativa per il rinnovo del contratto degli aeroplani che fu bocciato da una querelatura in cui i la-

voratori dissero di no innanzitutto a lui, monarca assoluto dell'Alitalia. Tutto preso a far quadrare bilanci («e occorre dagli atti che nei primi tempi della sua gestione risanò la compagnia di bandiera») senza però guardare nemmeno un po' al futuro, tentare almeno di sbirciare sugli orizzonti del fatidico '92, al quale l'Alitalia si presenta con una flotta di poco più di un centinaio di velivoli, di capire le ragioni del mondo del lavoro che cambiavano, le esigenze rappresentate da quelle schiere di operai, di impiegati, di assistenti di volo (le due categorie tutta particolare, non assimila-

bile a quella di altre categorie. Una professionalità che assume aspetti ancor più specifici e delicati nel caso dei piloti e degli assistenti di volo. «Dimenticanze» che costarono a Nordio la poltrona se non altro per gli effetti disastrosi che provocarono. Prodi, il presidente dell'Iri (maggiore azionista della compagnia di bandiera), fu praticamente costretto a far fuori quello scomodo presidente.

### Il peso dell'era Nordio

Ma i tanti nodi irrisolti sono venuti subito al pettine. L'era Nordio pesa come un macigno sulla nuova gestione di Carlo Verri, il manager targato Zanussi, che, fresco di nomina, nel settembre scorso convocò i sindacati confederali e autonomi per proporre di erogare subito ai piloti e agli assistenti di volo (le due categorie il cui contratto scade nell'au-

tunno '87 praticamente insieme a quello degli aeroportuali) un anticipo dell'incremento contrattuale. Un gesto «distensivo» che rimase però ben presto una nota isolata. E così da lì a qualche mese Pierluigi Ferrero, capo del personale Alitalia, uomo dell'era Nordio rimasto al suo posto, a trattativa praticamente iniziata non esitò a parlare di proposte ultimative dell'Alitalia per i piloti: «Possiamo dare il 35% dello stipendio, non escludo poi che ci possa essere una mediazione ministeriale». Lo stile è dunque rimasto il solito: traccieggiare per mesi, rendere piuttosto ingovernabili gli aeroporti e la vita impossibile a migliaia di italiani, ma non cedere o «reglio tentare di avvicinarsi alle richieste dei dipendenti senza prima aver intrapreso una sorta di braccio di ferro con il potere politico per spillargli qualche agevolazione in cambio appunto del contratto in questione. All'epoca della vertenza dei dipendente subito ai piloti e agli assistenti di volo (le due categorie il cui contratto scade nell'au-

tariffe di terminale all'Anav, l'azienda di assistenza al volo, con la quale sembrava essere ancora debitrice di un centinaio di miliardi. Furono mai pagati quei soldi? Recentemente la compagnia di bandiera con la manovra economica ha ottenuto uno sgravio dell'iva sui biglietti dal 18 al 9%. L'Alitalia è stata così riallineata alle altre compagnie europee. Ma qualcuno maligna che questo è anche il prezzo che il potere politico ha pagato all'Alitalia in cambio di quell'estenuante contratto degli aeroportuali. Ora già si parla di una nuova mediazione di Formica per i piloti. E, del resto, persino i contratti integrativi dell'Alitalia in questi anni sono stati siglati al ministero del Lavoro. E dunque attraverso questa sorta di doppio ricatto (sugli utenti e su un governo che lo consente) che in Italia si deve continuare a fare politica nel trasporto aereo? Il ministro Santuz, anche se a dire il vero un po' debole, recentemente, facendosi portavoce di una richiesta da troppo tempo inutilmente fat-

ta dal sindacato, ha detto che l'Alitalia deve accorpate in un unico arco di tempo i contratti dei propri dipendenti, per evitare queste lunghe stagioni di conflitto.

### Un anno di attese

Ma, intanto, la situazione rischia ogni giorno di peggiorare diventando ingovernabile. Assistenti di volo e piloti bussano da oltre un anno alle porte. E la trramentazione sindacale che in queste categorie ha origini storiche e peculiari, le rigide a volte eccessive di qualche associazione autonoma, che spesso estende fino al massimo il proprio potere di condizionamento contrattuale, rendono tutto ancora più difficile. La Cisl, ad esempio, ha presentato una sua autonomia piattaforma per i circa 4000 assistenti di volo. Abbastanza simili quelle della Cgil, che è il sindacato maggiorita-

rio con un migliaio circa di iscritti, della Uil e del sindacato autonomo Anpav. Chiedono un aumento medio mensile complessivo di tutto di circa 600.000 lire, di cui un aumento consistente è previsto per la paga base: «Le retribuzioni sono troppo legate alla produttività. Se non vogliamo inagari perché in ferie o in malattia le paghe sono troppo basse».

La trattativa per il contratto dei circa 200 piloti italiani è da settimane interrotta. Le posizioni sono assai distanti; praticamente il raddoppio dello stipendio, attualmente intorno ai 3 milioni circa per un primo ufficiale con 15 anni di anzianità, chiedono le due associazioni autonome Anpac e Appl largamente maggioritarie nella categoria; il 35% di aumento viene offerto dall'azienda. La Cgil ribadisce la necessità di aumenti legati alla produttività e, del resto, i piloti più volte hanno denunciato che rispetto ai loro colleghi europei fanno troppo poche ore di volo. Ma come impiegati di più visto che gli aerei sono troppo pochi?

### Francia: disagi per scioperi in Borsa e banche

La tensione sindacale in Francia tocca ora anche il comparto economico-finanziario. I sindacati dei lavoratori bancari hanno indetto per oggi uno sciopero di 24 ore che potrebbe dar luogo a disagi e al rallentamento delle normali attività delle banche. La protesta è stata causata dai bassi livelli retributivi della categoria. Lo sciopero dei bancari francesi potrebbe anche provocare alla Borsa di Parigi la mancata apertura del mercato azionario e di quello dei contratti a termine.

### Ancora licenziamenti alla «City» di Londra

La lista delle « vittime » della City di Londra si è ulteriormente allungata con l'annuncio del ritiro della banca di investimenti PaineWebber International dal mercato obbligazionario e il conseguente licenziamento di 22 persone. L'estrema competitività del mercato londinese, accompagnata da un calo del volume delle transazioni, ha costretto negli ultimi mesi molti grossi nomi della City a massicci licenziamenti. Fino ad oggi il numero delle vittime viene valutato attorno ai 1500, ma è probabile che debba salire in modo consistente nei prossimi mesi.

Denuncia di Libertini (Pci): situazione gravissima su flotta, piloti, sicurezza

## Le cifre che il governo nasconde

WALTER BONDI

ROMA. Il caos nel quale è precipitato il trasporto aereo è il frutto di una lunga serie di inadempimenti e imprevidenze, della mancanza di una seria politica di programmazione in un settore vitale per il paese. È dunque giunto il momento per il governo di dire finalmente tutta la verità al paese sulla crisi del trasporto aereo, abbandonando reticenze, mascheramenti, travisamenti. Lo afferma il senatore Lucio Libertini, responsabile del Pci del settore, che mette sotto accusa la gestione disastrosa del sistema dei collegamenti aerei e chiede che il governo si presenti in aula al Senato per un «controsvolto a tutto campo».

Il rischio di trovarsi in una situazione di profondo degrado e di paralisi è tutt'altro che remoto. I dati sono lì a confermarlo. Innanzitutto l'Italia è il solo paese nel quale la gestio-

ne dello spazio aereo è in condominio fra controllo civile e controllo militare (peraltro con strutture in gran parte obsolete), con gravi conseguenze sulla stessa sicurezza dei voli, come è emerso drammaticamente in questi giorni con la vicenda dell'aereo Cgil-Roma che si è trovato improvvisamente nel bel mezzo di una esercitazione di caccia. Manca una autorità superiore che garantisca standard di sicurezza e l'inefficienza complessiva del sistema mette quotidianamente di fronte all'alternativa tra una «erosione dei margini di sicurezza o la congestione». E mentre in tutto il mondo l'aviazione si avvia ad essere diretta dai satelliti governati dai computer, l'Italia non ha neppure una copertura radar completa.

La potenzialità della circolazione nello spazio aereo italiano, denuncia Libertini, vie-

ne cost artificialmente ridotta a meno di un terzo di quella possibile in condizioni strutturali adeguate. Le due aeree che nell'estate scorsa sono state ottenute dai militari non hanno rappresentato che una boccata d'ossigeno. Il fatto è, annota il dirigente comunista, che «se non si passa al controllo, integrato, civile-militare (gestione di fatto tutta civile con i militari che sorvegliano e gestiscono l'emergenza) e se non si attua un poderoso rinnovamento tecnologico, andremo assai presto ad una impraticabilità del cielo».

Altro punto dolente è rappresentato dagli aeroporti. La crescita vertiginosa del traffico - già oggi il livello è quello che era stato ipotizzato per il 1995 - si scontra con un sistema di scali che andava bene sì e no dieci anni fa. L'arretratezza degli aeroporti è destinata ad accentuarsi, mentre l'ammodernamento dei termi-

nal di Milano e Roma procede a passo di lumaca. «E sono dieci anni che il governo si rifiuta di presentare il piano dei trasporti, nonostante l'obbligo fosse sancito per legge» rileva ancora Libertini.

È che dire della nostra compagnia di bandiera? La «cura dimagrante» imposta dalla gestione Nordio, ha fatto sì che l'Alitalia scotta oggi una grave carenza di velivoli, personale specialistico. Le cifre sono del tutto eloquenti: la flotta Alitalia dovrebbe contare su almeno 150 aerei (molti dei quali con oltre 200 posti), rispetto al 110 di cui dispone attualmente; servirebbero urgentemente non meno di 350 piloti. Secondo Libertini soltanto per la flotta sono necessari tremila miliardi di investimenti: è difficile che l'Alitalia possa farcela da sola per cui «è necessario istituire un adeguato fondo di dotazione».

Ma non è pensabile che

una simile operazione di ristrutturazione e sviluppo possa avvenire in un quadro di rapporti sindacali assolutamente disastroso come quello attuale. «Paghiamo duramente», afferma Lucio Libertini «anni di una assurda politica di relazioni industriali che ha cercato di umiliare i sindacati confederali, di far marciare i rinnovi contrattuali, di colpire di volta in volta questa o quella categoria». In questo modo sono state alimentate le spinte corporative e il fattore lavoro, determinante in una attività come quella del trasporto aereo, è divenuto largamente ingovernabile. Al punto che viene da chiedersi perché i piloti italiani emigrano all'estero e perché per l'Alitalia è perfino difficile reclutare piloti nell'aviazione militare. Dunque, conclude Libertini, senza un radicale mutamento di politica la crisi si accentuerà ed entreranno nell'Europa del '92 in condizioni pietose.

## COMUNE DI ORSARA DI PUGLIA

PROVINCIA DI FOGGIA

**Il sindaco ai sensi e per gli effetti del disposto di cui all'articolo 16 della legge regionale n. 56 del 31 maggio 1980, nonché della vigente legislazione urbanistica,**

**rende noto**

che sono depositati presso la Segreteria comunale, per trenta giorni consecutivi a partire dalla data di pubblicazione del presente manifesto, gli elaborati del Piano per insediamenti produttivi di tipo turistico adottato in variante alle previsioni del vigente Piano di fabbricazione e in conformità al Piano regolatore generale adottato da questo Consiglio comunale con atto n. 189 del 14 novembre 1987.

Chiunque può prenderne visione, e può nei successivi trenta giorni proporre osservazioni a tutela del pubblico interesse.

Dalla residenza municipale.  
IL SINDACO dott. Salvatore L. Monaco

## Comune di Guidonia Montecelio

PROVINCIA DI ROMA SETTORE URBANISTICA

**Deposito modifica Zonizzazione Il P.P.A. Zona C4 «Vene d'oro»**

**IL SINDACO**

ai sensi e per gli effetti della L.R. 28-7-1978, n° 35:

**RENDE NOTO**

che gli atti Tecnici e Amministrativi della modifica alla Zonizzazione del P.P.A. Zona C4 P.D.L. «Vene d'oro», adottato con Deliberazione Consiliare n° 85 del 15-7-1988, esecutive a termine di legge, saranno depositate a libera visione del pubblico per 30 giorni consecutivi a far tempo dal 16-1-1989 presso l'ufficio P.R.G. dalle ore 8,00 alle ore 12,00.

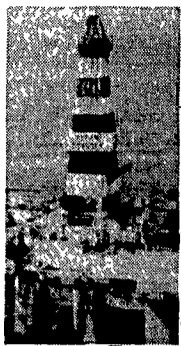
Le eventuali Osservazioni da parte degli Enti o privati cittadini, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 28-7-1978 n° 35 dovranno essere presentate dal 16-1-1989 al 14-2-1989 compreso.

Le Osservazioni dovranno essere redatte in triplice copia di cui una su competente carta bollata e presentata al Protocollo Generale del Comune.

Gli eventuali grafici presentati a corredo delle Osservazioni dovranno essere prodotti anch'essi in triplice copia di cui una bollata.

Il presente avviso sarà pubblicato all'Albo del Comune, su due quotidiani e nei luoghi pubblici.  
Dalla Residenza Municipale, 16 gennaio 1989

IL SINDACO L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
Giovambattista Lombardozzi Filippo Diarvia



### L'Egitto rincara il prezzo del petrolio

L'Egitto ha applicato un aumento di 1,25 dollari a barile dei vari tipi di petrolio che produce, valevole per la seconda quindicina di febbraio. Lo ha annunciato il vicepresidente dell'Ufficio petrolifero, precisando che le nuove quotazioni variano da un massimo di 14,75 dollari a barile per il «Suez leg» che è la qualità migliore ad un minimo di 12,45 dollari per il «Ras Ghareb». All'inizio dell'anno i prezzi erano stati aumentati di 75 cents per le prime due settimane del mese di gennaio.

### Proclamato lo sciopero al valico del Brennero

Uno sciopero degli addetti alle dogane del Brennero, di Fortezza e di Bolzano è stato proclamato per il 18, 19 e 20 gennaio per una vertenza sul canone di affitto degli alloggi di servizio. Secondo quanto comunica la direzione della dogana, l'agitazione potrebbe causare limitazioni al traffico commerciale fra l'Italia e l'Austria. Nessuna limitazione, invece, per il transito delle autovetture e per i veicoli commerciali che trasportano merci deperibili.

### Manfredonia si ferma per protesta contro l'Enichem

Negozi, scuole, uffici ed esercizi pubblici sono rimasti chiusi ieri a Manfredonia per uno sciopero proclamato dal «Comitato di lotta contro l'Enichem» che chiede la chiusura dello stabilimento chimico alla periferia della città. In una manifestazione in piazza hanno parlato il sindaco della città, il presidente del comitato di lotta e i rappresentanti delle varie categorie professionali che hanno aderito alla protesta.

### Sei titoli italiani trattati alla Borsa di Londra

Sei titoli guida italiani - Benetton, Ferrini, Fiat, Generali, Olivetti e Stet - sono da oggi direttamente trattati sulla piazza di Londra attraverso il sistema di quotazioni elettronico della City. Secondo gli analisti l'estensione di questo sistema elettronico di contrattazione dovrebbe favorire l'interesse degli investitori nei confronti dell'Italia. Già ieri la piazza di Londra ha reagito abbastanza positivamente alla novità anche se non vi sono stati grandi movimenti nei confronti dei sei titoli italiani.

### Produzione congiunta tra Toyota e Volkswagen

La Volkswagen e la Toyota hanno iniziato a fabbricare assieme un furgone da una tonnellata. Se ne produrranno, in una fabbrica presso Hannover, 7500 esemplari quest'anno. Per l'anno prossimo è previsto il raddoppio della produzione che passerà a 15.000 unità. I furgoni prodotti saranno messi in vendita dalle attuali reti di distribuzione di entrambe le case.

### Francia: disagi per scioperi in Borsa e banche

La tensione sindacale in Francia tocca ora anche il comparto economico-finanziario. I sindacati dei lavoratori bancari hanno indetto per oggi uno sciopero di 24 ore che potrebbe dar luogo a disagi e al rallentamento delle normali attività delle banche. La protesta è stata causata dai bassi livelli retributivi della categoria. Lo sciopero dei bancari francesi potrebbe anche provocare alla Borsa di Parigi la mancata apertura del mercato azionario e di quello dei contratti a termine.

### Ancora licenziamenti alla «City» di Londra

La lista delle « vittime » della City di Londra si è ulteriormente allungata con l'annuncio del ritiro della banca di investimenti PaineWebber International dal mercato obbligazionario e il conseguente licenziamento di 22 persone. L'estrema competitività del mercato londinese, accompagnata da un calo del volume delle transazioni, ha costretto negli ultimi mesi molti grossi nomi della City a massicci licenziamenti. Fino ad oggi il numero delle vittime viene valutato attorno ai 1500, ma è probabile che debba salire in modo consistente nei prossimi mesi.

PIUNO ENRIOTTI