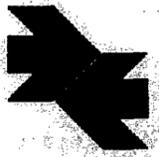


Borsa
+0,31%
Indice
Mib 976
-2,40%
dal 21.89



Lira
Sostanziale
stabilità
nello Sme
Il marco
736,70 lire



Dollaro
In recupero
sui mercati
europei
In Italia
1.355,75 lire



ECONOMIA & LAVORO

«L'Alfa a mani vuote»
Oggi assemblea generale:
nuove iniziative di lotta
Domani Occhetto in fabbrica

BIANCA MAZZONI

MILANO. Assemblea generale oggi all'Alfa di Arese indetta da Fiom, Fim, Cisl e Uil. Per la Fiom sarà presente il segretario generale Angelo Airolodi. Si discute come proseguire la lotta sul fronte dei diritti negati. Martedì la direzione dell'Alfa, costretta ad incontrarsi col sindacato in fabbrica, ha cercato di rinviare tutto a data da destinarsi. Scontro duro anche sui sabati straordinari.

«Gli scioperi ad Arese proseguiranno. Domani il consiglio di fabbrica incontra Achille Occhetto. Ma una cosa è certa: all'assemblea generale convocata per questa mattina Fiom, Cisl e Uil si presentano ai lavoratori proponendo di continuare la lotta».

Inasprirsi dello scontro ad Arese ha un nome: l'atteggiamento della direzione. L'Alfa aveva fatto passare dieci giorni prima di rispondere alla richiesta di incontro avanzata dal consiglio di fabbrica, e poi, «dovuto accettare poi di aprire in fabbrica il confronto sul terreno dei diritti negati e sulla partita dello straordinario del sabato, ma alla riunione è presentata con le mani vuote. Non si può ancora parlare di casi concreti di discriminazioni sindacali. Non si sa in quale sede si potrà discutere del futuro della fondazione di Arese. Non si può parlare del mantenimento dell'ambiente e in particolare di ciò che avviene alle verniciature, rispetto che ha più provocato proteste fra i cittadini della zona. Infine la questione dei sa-

Gli osservatori avvertono
«Prezzi ancora in salita
ma anche l'allarmismo
può essere pericoloso»

La grande distribuzione
è la formula delle coop
rilanciata nel congresso
della Ancc Lega a Roma

«È nel non governo la causa dell'inflazione»

Specie nel settore del commercio, gli osservatori concordano: la fiammata inflazionistica di gennaio e febbraio è dovuta agli aumenti dell'Iva, occorre evitare gli allarmismi, ma le cause strutturali restano. Intanto le cooperative di consumo dell'Ancc, aderenti alla Lega, lanciano un ambizioso programma di modernizzazione anche per concorre al controllo dei prezzi sul versante dei costi della distribuzione.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Sempre vive le preoccupazioni per il riaccentramento dell'inflazione in gennaio e febbraio, ma non è detto che nei mesi successivi continui a galoppare. Probabilmente l'istat nei prossimi giorni confermerà su scala nazionale, più o meno, il tasso tendenziale al 6,1 registrato nelle città campione la settimana scorsa: quel mezzo punto in più che a gennaio (era il 5,7%), confrontato col 4,7% medio del 1988, ha allarmato il paese. La gente si chiede con una certa apprensione quali cartellini del prezzo si troverà di fronte nei prossimi mesi negli acquisti che si prepara a compiere. Soprattutto nei generi alimentari, il settore più colpito nelle gran-

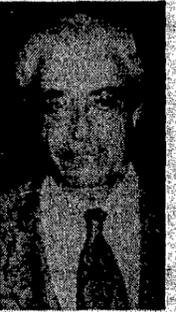
causa negli aumenti dell'Iva stabiliti nel decreto governativo di fine anno. Se così è, quella specie di «una tantum» ha colpito trasferendosi sui prezzi al consumo appena scattata, con un trascinarsi nel mese successivo. Quindi l'effetto Iva non dovrebbe riversarsi sui prossimi mesi con ulteriori aumenti. E siccome il tasso tendenziale annuo si misura sui dodici mesi precedenti a quello considerato, quel 6,1% staticamente dovrebbe via via ridursi, e i cartellini dei prezzi non subirebbero ulteriori ritocchi.

Tuttavia, va a parte, è in atto una dinamica inflazionistica, avverte l'ufficio studi della Concommercio. I prezzi delle materie prime importate, dopo il calo del 1986 e del 1987, sono cresciuti del 3,2% (+25% escludendo i prodotti petroliferi) nel 1988, così come i prezzi dell'ingrosso, il deficit pubblico provoca tassi elevati e maggior costo del denaro, crescono le retribuzioni. «Non drammatizziamo», dice Giuliana Galante, «ma la tendenza è seria». Franco Venturi della segreteria Confedercentri, prevede per il 1989 un'inflazione annua del 5,2%.

La borsa della spesa sarà più stabile nel 1988, e ancor più di quanto ha programmato il governo (4%), ma non come in gennaio e febbraio. E per gli alimentari peseranno i mesi secchi dell'inverno.

E che si dice: nelle coop? Mentre il tenente Colombo negli spot televisivi raccomanda la loro rete di vendita, proprio in questi giorni l'Associazione nazionale delle cooperative dei consumatori aderenti alla Lega (Ancc) tiene il suo ottavo congresso, aperto ieri allo Sheraton di Roma dal presidente Ivano Barberini e dal suo vice Giuseppe Fabretti. Anche Barberini raccomanda di non fare allarmismi. Ma l'inflazione ha caratteri strutturali, ai quali occorre pure il commercio: ad esempio se si modernizzasse in grandi complessi fino a conquistare il 40-50% del mercato, il costo della distribuzione (e quindi i prezzi) si ridurrebbe del 15%.

E l'Ancc vuol concorre al raffreddamento delle tendenze inflazionistiche appunto con la modernizzazione. Già ora, con 6 mila miliardi di fatturato e con una solvibilità inattaccabile, si propone di sfruttare un grande potere



Rc auto: dopo la proroga l'Ania riduce le richieste?

La proroga di un paio di mesi delle tariffe della Rc auto decisa dal governo in seguito allo scontro fra Battaglia (nella foto) e gli altri ministri, provocherà un aggiornamento delle valutazioni e delle proposte da parte della Commissione Filippi che avrà formulato proposte di aumento tra il 18,7 e il 10,9%. Lo ha detto ieri lo stesso Enrico Filippi, presidente della commissione. L'Associazione delle compagnie assicurative ha attaccato pesantemente la decisione del governo che è ritenuta ingiustificata e provocatrice. «Un aumento del 10,9% (o un mancato guadagno) di 150 miliardi. L'Ania non escluderebbe di rivedere le proprie richieste di aumento: dal 19,3% al 12 (in pratica quella avanzata dall'Unipol)», accettando, dopo averlo duramente contestato, il dato della riduzione del numero dei sinistri. Da parte sua il Pci, con dichiarazioni del sen. Galeotti e dell'on. Felicetti, ha proposto di utilizzare questo periodo di congelamento delle tariffe per approvare la riforma della Rc auto, (per la quale c'è un progetto di legge comunista presentato oltre un anno fa). O almeno, in subordine, la revisione dei meccanismi di determinazione delle tariffe. Su questa proposta il Pci ha già chiesto un pronunciamento del ministro dell'Industria, Battaglia, e si riserva una risposta.

Ghidella risponde a Gianni Agnelli

Intervistato dalla Rai ieri sera Ghidella ha polemizzato con Agnelli che aveva tirato in ballo problemi di etica a proposito del suo passaggio alla Ford: «Avevo dovuto aver maggior sensibilità al problema di etica prima che lo lasciassi la Fiat. Ghidella ha detto che la sua scelta per Ford non è in alcun modo una scelta pro Usa contro l'Europa, ma è solo dovuta alle condizioni interessanti». E prevede, al primo segno di recessione, una drastica riduzione degli attori sul mercato europeo.

I sindacati rompono con la Confartigianato

Cgil, Cisl e Uil considerano inenotere a tutti i livelli le relazioni con Confartigianato, accusata di voler modificare unilateralmente l'accordo interconfederale. I propositi di questioni rilevanti come diritti sindacali, forme di sostegno al reddito e alla professionalità dei dipendenti. I sindacati hanno programmato iniziative di lotta; hanno chiesto l'intervento del ministro Formica e hanno affermato che arriveranno a chiedere sul accordo interconfederale e la stagione contrattuale con Cna, Cassa e Cisl.

Anche la Uil (finalmente) contesta Mortillaro

Le dichiarazioni, non peraltro incoerenti, di Felice Mortillaro, amministratore delegato di Finmeccanica, sull'indulto del sindacato, hanno irritato Silvio Varone, segretario confederale Uil. «Dobbiamo dire se si sta schizzando oppure se il contratto può approdare a risultati concreti. La Confindustria deve isolare posizioni dei gene-

Uomini radar in agitazione Disagi a Fiumicino

Disagi e ritardi si sono registrati ieri mattina all'aeroporto di Fiumicino, per la prima giornata di sciopero bianco dei controllori di volo aderenti alla Licia e per il vento che ha causato la chiusura di due delle tre piste del Leonardo Da Vinci. Sono circa 33 i voli nazionali ed internazionali in arrivo e in partenza, che hanno subito ritardi da un minimo di 20 minuti ad un massimo di un'ora e dieci. Continua inoltre lo stato di agitazione dei dipendenti della dogana di Fiumicino che però non sta causando disagi all'utenza. Sono ora 1250 le partite di merce ferme nei magazzini.

FRANCO BRIZZO

Scattano i decreti Prandini e subito sale la tensione alle banchine: giorno e notte i picchetti dei portuali
Il sindacato chiede una nuova tregua. Trattativa a Roma fino a tarda ora: si cerca di evitare la rottura

Porti, la resa dei conti. Tensione a Genova

Riesplode la guerra sul fronte del porto. Prandini vuole arrivare al round finale. Sostentato da Pininfarina, nel corso dell'assemblea degli armatori, il ministro ha affermato che niente resterà inteso: i decreti passeranno. Il porto di Genova resterà bloccato fino a questa sera. In pericolo la trattativa tra il ministro e i sindacati andata avanti fino a ieri notte. De Carlini (Cgil) il ministro attui una nuova tregua.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

PAOLO SALETTI

GENOVA. Prima di togliersi il lavoro Prandini deve stendere tutti e sarà dura. Il portuale in dialetto genovese, sono pronunciate con calma pesante una ad una ma l'uomo è un gigantesco portuale seduto su una semoviente alta cinque metri - mostra sul viso una determinazione assoluta. Accanto a lui gli altri, e sono centinaia, assentano. Hanno costituito uno dei tre picchetti che bloccano i nodi nevralgici dello scalo genovese, quello di ponte Colombo, nella zona

sciopero è scattata l'organizzazione di blocco, messa a punto dai delegati sindacali: tutti i portuali sono stati divisi in tre turni di picchiettaggio di settecento uomini l'uno, in funzione notte e giorno. Ed è un picchiettaggio effettuato utilizzando anche le gigantesche semoventi ed i carrelli elevatori di cui dispone la Compagnia, proprio i questi mesi il ministro Prandini vuol togliere ai portuali per darli ad altri.

In gioco, si dice nelle calate, ci sono importanti questioni di principio ma anche soldi. «Da ieri ad oggi», spiega Walter Marchelli, consigliere di amministrazione della Culmiv - la compagnia ha perso il 75% degli avviamenti al lavoro. In base ai decreti, le squadre sono rimaste sole per il 35% del cottimo che aveva intascato, in concreto, diecimila lire in meno a turno. Ma non basta: il lavoratore chiamato in mobilità, fuori dalla riserva

utilizzare mezzi meccanici. Prandini, insomma ha cancellato un colpo la professionalità dei portuali genovesi riportandoli al ruolo di puro e semplice facchinaggio. Il lavoro, a bordo delle navi e in banchina deve comunque avvenire prima dei decreti e le società portuali, all'annuncio con soddisfazione del ministro il costo di un portuale a turno è sceso da 490mila lire a 220mila.

Il meccanismo è semplicissimo - spiega Marchelli - le società chiamano i portuali a salario, e poi, per una quota riservata al puro facchinaggio e tutti gli altri vengono chiamati in mobilità. Per effetto di questa modifica ogni portuale perde ad ogni turno il 35% del cottimo che aveva intascato, in concreto, diecimila lire in meno a turno. Ma non basta: il lavoratore chiamato in mobilità, fuori dalla riserva

Proroga Fs Santuz e Schimbeni in Parlamento

La situazione ferroviaria verrà presto discussa in Parlamento. Mentre il governo appare sempre più impacciato di fronte alla proroga del commissario Schimbeni decisa l'altro giorno, ma non consentita dalla legge che regola le Fs (entro tre mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere nominato il nuovo consiglio d'amministrazione). Ieri, dopo le ripetute denunce del Pci ed una richiesta formalizzata dal senatore comunista Libertini, la commissione trasporti del Senato ha deciso di ascoltare il ministro dei Trasporti Santuz e il commissario Schimbeni. L'audizione del primo avverrà il 18 marzo, quella del secondo il 14 marzo. Intanto, la conferenza dei capigruppo del Senato ha deciso che il 16 marzo verrà discussa e posta ai voti della Camera la mozione del Pci sulle Fs in cui si chiede una rapida riforma che trasformi l'ente in una moderna impresa. È chiaro che la proroga del commissario delle Fs non è soltanto una questione formale, né collegata alla persona in quanto tale di Schimbeni, ma un problema che riguarda il destino delle Fs, «il rischio» ha detto più volte Lucio Libertini - è che si utilizzi una situazione di precarietà come il commissariamento per ridimensionare nettamente le Fs.

«Ora» ha dichiarato ieri il responsabile della commissione trasporti del Pci - le iniziative dei comunisti perché il Parlamento si riappropri della questione ferroviaria sono appro-

date a primi risultati, grazie anche ad una convergenza con altre forze politiche preoccupate della situazione che si è venuta a creare in questo cruciale comparto.

Critiche anche da parte del sindacato. «Un problema di ristrutturazione così complesso come quello che riguarda le Fs», ha affermato Mauro Morretti, segretario nazionale della Fil Cgil - non può essere gestito da un amministratore straordinario; il governo - ha proseguito il sindacalista - deve ricostituire immediatamente gli organi dirigenti dell'ente rispettando la legislazione attuale, oppure decida di modificare la legge e porti le sue proposte in Parlamento. Ieri il presidente della commissione Trasporti del Senato, il dc Bernardi, ha tentato di buttare acqua sul fuoco: occorre ricostituire i vertici Fs, ma non c'è da scandalizzarsi se per la complessità dei problemi il governo è stato costretto a prorogare il commissariamento.

Intanto infuria la protesta sui tagli. Critiche da parte del segretario generale della Fil Cisl: in questo modo non arriveremo mai ai livelli europei. Giancarlo Aiazzi, segretario generale della Ultrasporti, così come aveva già fatto la Fil Cgil, chiede che Schimbeni quanto prima illustri al sindacato il piano per le Fs. Sul piano di guerra anche i costruttori minacciati dai tagli che rischiano di far chiudere molti cantieri. La loro associazione, l'Ance, ha chiesto un incontro urgente a Santuz. □P.S.

Armatori contenti alla corte di Prandini

PAOLA SACCHI

ROMA. Signor Costa pensa che le gioverà quella rivolta di trasportatori e spedizionieri contro il «carnale»? L'ultimo rampollo della famosa schiatta di armatori italiani non si lascia incantare dall'improvvisa domanda del cronista. Giacca blu, un po' marinara, occhiali e pantaloni grigi, forse neppure quarant'anni, gentile e un po' serio, il signor Costa (Nicola) sembra più uno studente che un armatore. Altro che le prandiniane rivedute. La sua è una risposta pacata: «La linea dello scontro per lo scoppio non giova a nessuno». È subito scappa, inghiottito dai grigi comodi della Confindustria dove si stanno eleggendo i nuovi vertici degli armatori.

Prandini poco fa di fronte a Pininfarina ha annunciato: userebbe ogni mezzo per riportare la normalità nei porti, i miei decreti entreranno in vigore ovunque. Tra qualche ora riprenderà la tratta con i sindacati. Ma chi se ne frega, tanto agli armatori ci pensa il ministro.

Il signor Bruno Musso, potente armatore spezzino, pro rappresentante dei quarantenni d'assalto, intercettato all'opulento self service, in una pausa della assemblea della Confarma, è un po' più scettico. Ma non meno contento. Ricorda una strana storia di calabroni che riescono sempre a volare nonostante la loro mole. Li paragona alla sciagata azienda Italia. Certo, vendrà si riuscirà ad andare avanti anche con quelle sanguisughe di portuali che fanno il

bello e cattivo tempo mentre noi perdiamo i nostri profitti. Ma stavolta con Prandini penso che il governo abbia proprio intenzione di fare sul serio. Tanto guardi lo ho capito in tempo: alla fine degli anni 60 me ne andai da Genova per operare nei mio terminali a La Spezia. Sa che le dico? Una volta per caricare e scaricare container mi ci volevano una sessantina di uomini, ora esattamente la metà e produco di più. Ma ci sono anche le nuove tecnologie signor Musso. Sì, certo ma il problema vero è che oggi lo posso lavorare con i miei uomini che sono sempre gli stessi, mentre prima un giorno arrivava uno e un giorno l'altro a seconda delle decisioni della Compagnia. Pensi alla Fiat: come farebbe a raggiungere quei profitti se ogni giorno gli cam-

biassero capisquadra e operai? E guardi che io il negro non lo voglio, la mia gente è tutta messa in libro paga: la Compagnia, l'autogestione del lavoro? Tutto cose affascinanti che cozzano con il profitto.

Il signor Musso non ha pelli sulla lingua. Ma non dice che lui e i suoi colleghi non sono propriamente imprenditori che rischiano tutto di proprio. Fortuna che a parlare sono le cifre: 1500 dei 1800 miliardi stanziati negli ultimi anni dallo Stato per i porti sono andati a finire direttamente nelle tasche degli armatori (gli industriali ci metterebbero la firma per un giochino di questa natura). Un po' imprenditori, un po' pirateschi succhiatori dei soldi pubblici. E questo il modernismo di quel ministro brecciano duro come il tondino?