

Borsa  
— 0,20  
Indice  
Mib 1023  
(+23 dal  
2-1-1989)

Lira  
In generale  
ripresa  
tra le  
monete  
dello Sme

Dollaro  
Ha iniziato  
una lieve  
risalita  
(in Italia  
1375,20 lire)

## ECONOMIA & LAVORO

### Auto, pericolo giallo Allarme di De Tomaso: «Altro che protezionismo bisogna fermarli»

MILANO. Come fermare i giapponesi che minacciano l'industria automobilistica europea? «A martellate in mezzo alla frontiera». L'espressione folcloristica è del solito Alessandro De Tomaso, venuto a sostenere, con il suo humour scile, le argomentazioni dell'Ania, l'Associazione degli industriali dell'auto italiani. L'Ania è spaventata dalla bilancia automobilistica Europa Giappone, già oggi in rapporto uno a dodici, preludio di un'invasione che negli Stati Uniti ha già fatto terra bruciata.

Anche il presidente Gregorio Rampa, che parla un linguaggio più diplomatico a nome del socio di maggior riguardo, l'avvocato Agnelli, esprime concetti non molto diversi: «Protezionismo, apertura del mercato giapponese, divieto di montare auto se non progettate e prodotte per intero in Europa, accuse di tradimento alla signora Thatcher

che ha fatto del Regno Unito il cavallo di troia dei giapponesi. Insomma gli italiani, la Fiat, confermano la linea dura e invitano gli altri paesi Cee a tenere il fronte. E il libero mercato? «Non bisogna vergognarsi dell'accusa di protezionismo», sbotta Rampa, «se non vogliamo fare la fine della nostra industria delle macchine fotografiche o di quella degli hi-fi». De Tomaso, rincarizza: «Non si può competere sullo stesso piano con un sistema sociale come il loro, indietro di cinquant'anni, con i loro circoli di qualità che processano lavoratori e dirigenti "distratti" con lo stile della Gestapo. Basterà la risposta del governo giapponese, che nell'89 ha limitato la crescita delle esportazioni a un 3,4%. Anche col tetto sono entrate 1.213.000 macchine. In Italia solo 45.000, ma di nostre: a Tokio, ne hanno assorbito 2000 scarse» (SRR).

### Telecomunicazioni Prodi incalza: «Superstet o Supersip purché si faccia presto l'accordo»

Il presidente dell'Iri, Romano Prodi, fa sapere che per lui «Superstet» o «Supersip» fa lo stesso. L'amministratore delegato della Sip, Francesco Silvano, afferma che l'assorbimento dei 14 mila dipendenti dei telefoni di Stato non porrebbe particolari problemi alla sua società. Ma entrambi sono d'accordo su un punto: governo e Parlamento devono strabrigarsi a decidere il rassetto delle telecomunicazioni.

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIO CAMPESATO

VENEZIA. Siamo già in ritardo di anni. Ogni giorno che passa ci allontana dall'Europa: il rassetto delle telecomunicazioni è una delle urgenze per mettere il paese al passo con la concorrenza internazionale. L'appello a governo e Parlamento a fare in fretta è venuto ieri in un convegno organizzato a Venezia da Reso, dal presidente dell'Iri Romano Prodi e dall'amministratore delegato della Sip Francesco Silvano. Se anche il Parlamento varasse entro l'anno il disegno di legge sul rassetto presentato dal ministro delle Poste Mammi, si potrà arrivare all'incorporazione dell'Asst, i telefoni di Stato, nella nuova concessionaria pubblica non prima del giugno dell'anno prossimo. Ma sarà solo da quel momento che si potrà cominciare ad affrontare in concreto unificazione di reti, superamento di doppioni, eliminazione di sprechi di quello che ancora nel primo dopoguerra Ernesto Rossi chiamava lo «sprezzamento telefonico». Ma questi tempi sono improntati all'ottimismo. In realtà, dentro la maggioranza continua lo scontro su chi dovrà sovraintendere alla gestione e al controllo dei servizi. Un gestore unico (Superstet) come vorrebbe parte della Dc e come è stato votato nell'unica delibera Iri varata in materia, oppure più società distinte di cui una (Supersip) con in mano la responsabilità dei servizi come vogliono i socialisti? Le ultime prese di posizione del governo (il disegno di legge Mammi e le dichiarazioni di Fracanzani) lasciano ancora spazio ad ambiguità e speranze contrapposte.

Prodi ieri si è ben guardato, anche sfuggendo i giornalisti, dal rinfocolare nuove polemiche. Ma su un punto è stato chiaro, addirittura insistente: si chiama Superstet o Supersip bisogna arrivare in fretta alla unificazione della gestione delle concessioni: non c'è giustificazione per la contemporanea presenza di più gestori. Ed ha ribadito: «Unificati ma non si fa con i protocolli ma mettendo insieme le reti, i servizi concreti». I risultati del

«pluripolo» — ha detto il presidente dell'Iri — sono sotto gli occhi di tutti: confusione, disfunzioni, assurdità come la rete Itapac, tanto per fare un esempio, che non riesce ancora a decollare dopo anni di discussione per le gelosie tra Sip e Poste. Contrapposizioni, ma anche scelte politiche dagli effetti «disastrosi»: quelle che hanno bloccato per anni gli investimenti portando l'Italia delle telecomunicazioni in coda in Europa. Se siamo indietro di otto anni in un settore che corre sempre più veloce, bisogna allora che anche il gestore telefonico corra altrettanto se non di più. Per questo Prodi ha invitato la Sip a sviluppare le iniziative nella telefonia di base e nei nuovi servizi. «C'è un piano per aumentare la produttività della Sip del 3%, ma già ora l'inflazione corre al 6%», ha ammonito il presidente dell'Iri.

Immediata la replica dell'amministratore delegato della Sip: «Negli ultimi tre anni le tariffe sono rimaste bloccate, quindi con un effetto deflazionistico del 15%. Eppure i nostri bilanci sono tornati in pareggio proprio grazie al miglioramento di produttività». Non ha senso parlare di tariffe, ha però ammonito Prodi, se prima non si unifica la gestione e non si realizza una struttura dei prezzi chiara, finalizzata agli investimenti e allo sviluppo, legata ai costi ed allineata con il resto d'Europa.

Ovviamente, nemmeno Silvano è voluto entrare nella diaframma Superstet-Supersip: anche se gli ultimi sviluppi sembrano oggettivamente favorevoli alla Sip. Tuttavia, ha fatto sapere che la sua società è in grado di gestire senza eccessivi traumi l'eventuale assorbimento della rete Asst e dei relativi 14 mila dipendenti. Per il personale dei servizi tecnici di base non ci dovrebbero essere questioni particolari. Il problema del doppioposto potrebbe riguardare invece il personale addetto al sistema gestionale, ma soluzioni se ne possono trovare. E l'integrazione moderna delle due reti? «È un problema di investimenti e di gradualità».

### Mentre si stava trattando l'ammiraglio ripropone la vecchia ricetta: prendere o lasciare

# È rottura a Genova Superverteice dei ministri

La faticosa trattativa genovese si è interrotta dopo che la Filt Cgil ha giudicato inaccettabili le proposte del Consorzio autonomo del porto. E il caso Genova piomba a Palazzo Chigi. Oggi superverteice di ministri: oltre a Prandini saranno presenti Santuz, Gava, Formica e Battaglia. I sindacati stavolta unitariamente hanno chiesto un confronto urgente al ministro della Marina mercantile.

PAOLA SACCHI

ROMA. Stesse scene, stesso copione. Esattamente come quando non c'era ancora un accordo con i sindacati sulla travagliata vertenza porti. Accordo difficile e delicato che ha messo in piedi un delicato processo di consultazione tra i lavoratori e di confronti a tutto campo in ogni realtà. Ma Prandini, il duro, il decisionista, non si smentisce mai. Approfita del senso di responsabilità dimostrato dai sindacati, finge di non ricordare quella «siga tecnica» apposta all'intesa dalla Filt Cgil («l'accordo sui porti delinea una ristrutturazione di dimensioni tali che l'intesa del 17 marzo necessaria di tutta una serie di trattative integrative») e, al solito, passa agli atti di forza. Ed il caso Genova torna prepotentemente sotto i riflettori nazionali. La tensione in porto risale alle stelle. Ed il messaggio fittizio rischia di gettare una cupa ombra sui faticosi processi avviati nelle altre realtà.

Traballante per giorni e giorni, allentante e non privo di colpi di scena, il negoziato messo in piedi per cercare di rispondere nell'ambito dell'accordo nazionale alla specifica situazione di quel porto (porto sotto l'egida di un'emmanazione ministeriale quale è il Consorzio autonomo detto Cap) ha ricevuto l'altra sera il colpo di grazia dall'ammiraglio Giuseppe Formica, commissario del Cap. Proprio

mentre la trattativa stava finalmente «entrando nel merito dei problemi (una sorta di accordo ora già stata raggiunta sulle paghe per il lavoro in mobilità) l'ammiraglio, evidentemente «ligio» esecutore degli ordini di Prandini, ha presentato la sua «ricetta». Un vero pasticcio di decreti ministeriali e locali, di pezzi dell'intesa romana e di altre misure prese a Genova che toglie alla Compagnia, senza alcuna vera contrattazione, gran parte del monopolio delle operazioni. Firmate qui - ha detto Formica ai sindacati. La Filt Cgil non è stata e ieri mattina a differenza delle federazioni di categoria di Cisl e Uil, dichiaratisi tutto sommato d'accordo con Formica, non si è presentata alla trattativa. Il negoziato si è dunque interrotto. Duro il giudizio di Danilo Oliva, segretario della Filt genovese, nel corso di una conferenza svolta ieri pomeriggio: «Così si azzerano anche quei pochi risultati positivi ottenuti».

Nelle stesse ore arrivava dal ministero della Marina mercantile la notizia che il ministro aveva concesso l'autonomia funzionale (piena libertà in una parte del porto di Genova di non utilizzare più gli uomini della Compagnia) all'armatore Grimaldi. Ma non si era il ministro Prandini, proprio sulla base dell'intesa del 17 marzo, impegnato in atte-

sa di uno sblocco definitivo della vertenza, a non far pubblicare sulla Gazzetta ufficiale quel provvedimento? Ed invece ieri la pubblicazione è puntualmente avvenuta. Il caso Genova e in qualche modo anche la vertenza porti in generale ora approdano a Palazzo Chigi. Oggi superverteice di ministri. Prandini, Santuz, Formica, Gava coordinati dal vicepresidente del Consiglio De Michelis discuteranno su come far ritornare al lavoro il porto di Genova. Porto al quale Prandini vorrebbe assestare un'altra «mazzata» attraverso

ben 800 pensionamenti che colpirebbero 800 degli oltre 2000 camalli e 200 dei dipendenti del Consorzio autonomo del porto. Immediata ieri la protesta della Filt Cgil nazionale. Donatella Turta, segretario generale, aggiunto, ha parlato di netto sbilancio nella distribuzione dei pensionamenti. E ha richiamato il governo a dare un decisivo contributo alla soluzione genovese e dei porti in generale. «Mi auguro che il Consiglio dei ministri di oggi - ha detto la Turta - non ragioni solo sulla base delle informazioni di

Prandini. In un passaggio così delicato il governo ha il dovere di correggere il comportamento di un ministro che non ha nulla per sdrammatizzare la situazione». In serata, mentre da Genova venivano nuove accuse alla Filt Cgil (L'ammiraglio Formica: l'ha accusata di non aver raccolto la «cambiale di salvataggio» lanciata) e Prandini tentava di gettare accusa sul fuoco («L'accordo per Genova va trovato»), i sindacati nazionali, questa volta unitariamente, hanno mandato al ministro un telex chiedendogli un confronto urgente.

### Il gioco dello scaricabarile. Schimberni solo? Santuz: decido io non il commissario

ROMA. Riconferma piena fiducia politica a Schimberni. Ma poi aggiunge che quelle del commissario Fs sono soltanto ipotesi. Idee, insomma, certamente da prendere in considerazione ma anche da correggere in alcuni punti come, ad esempio, gli interventi per il Sud che, secondo la cura dimagrante di Schimberni, subirebbero drastici ridimensionamenti. Questo più o meno il messaggio lanciato ieri dal ministro Santuz nel corso di un'audizione sulle Fs alla commissione Lavori pubblici del Senato. Più volte il ministro dei Trasporti ha sottolineato che alla fine sarà lui a decidere sul piano delle Fs. Piano che - ha annunciato Santuz - sarà pronto fra tre mesi. E il disegno di legge di riforma delle Fs? Anche qui il ministro ha annunciato un rinvio. Quali sono gli scogli? Principalmente due: la privatizza-

zione di ampie tratte della rete di cui all'ere numero uno è il vicepresidente del Consiglio De Michelis e i rapporti tra ministero dei Trasporti e Fs (in che misura il ministero potrà vigilare sull'uso che viene fatto dell'autonomia?). L'audizione era iniziata in un clima di protesta pressoché generale dei senatori della commissione Trasporti del Senato contro i tagli di Schimberni. Assai critico anche il socialista Mariotti: «Non può trattare le ferrovie come una qualsiasi fabbrica». Schimberni nel corso di una audizione svolta nei giorni scorsi sempre in Senato aveva anche fatto un'audizione pubblica sulla costruzione del traforo del Brennero. Ieri Santuz ha affermato che gli accordi con l'Austria non si rimettono in discussione. Ma quale è la vera ricetta del governo per le ferrovie? «Ci troviamo di fronte

ad una situazione di assoluta confusione e precarietà - ha denunciato il senatore comunista Lucio Libertini -. Tutto ciò è frutto delle divisioni che paralizzano il governo. Intanto l'Italia rischia di essere sempre più un paese schiacciato dalla presenza del trasporto su gomma». Vibrante protesta ieri mattina sono state espresse da alcuni senatori per il «taglio» di vari treni su linee secondarie che scalterà con l'inizio estivo. In alcune zone della Liguria, come quella delle Cinque Terre, ad esempio, ci sono comuni che dalle 20 resteranno privi di collegamenti. C'è da dire, comunque, che facendo una piccola marcia indietro, proprio in questi giorni Schimberni ha approntato un piano per l'89 che prevede un incremento di 20-25.000 viaggiatori giornalieri in più sulle linee principali.

### Cesare Damiano (Fiom) sulla trattativa in corso Gli ispettori di Formica confermano: ad Arese linea antisindacale

# «Nessuna svolta per ora alla Fiat»

La Fiat non vuole rendere noti i criteri che sottintendono la sua politica degli aumenti di merito. Questo è quanto uscito nell'incontro di martedì con i sindacati. Il secondo rapporto Formica sull'Alfa Lancia di Arese conferma gli scopi antisindacali della politica meritocratica di corso Marconi. Misteriosamente sparito il secondo rapporto su Mirafiori.

BIANCA MAZZONI

Sono cinquantacinque testimonianze con nome e cognome, data e luogo di nascita, qualifica e mansione svolta all'Alfa Lancia. Raccontano episodi precisi, circostanzati, tanti casi Molinaro - altro che pochi fatti isolati e comunque sempre gli stessi, come ancora oggi ripetono i dirigenti dell'azienda - che si sono verificati nello stabilimento di Arese con la nuova gestione Fiat. Parlano questi fatti di aumenti salariali concessi solo a chi si dimette dal sindacato di posti di lavoro più o meno disagiati assegnati a seconda della partecipazione agli scioperi e della militanza politica o sindacale, di interferenze sui giovani assunti con contratto di formazione lavoro per allontanarli dal sindacato. Questo il secondo rapporto degli ispettori del Lavoro di Milano inviato in questi giorni al mini-

stro Rino Formica, a completamento dell'indagine che scattò dopo la denuncia del Pci. Tutto conosciuto? Tutto già letto? Niente affatto. Il secondo rapporto a Formica dice alcune novità importanti. Dice, ad esempio, che la politica della Fiat nei confronti del personale, a partire dai criteri con cui si decidono gli incentivi meritocratici, è tutta tesa al ridimensionamento non tanto degli aspetti contrattuali del sindacato, all'eliminazione di quei famosi lacci e laccioli tanto vituperati da Romiti, ma del sindacato in quanto tale. Se la parola «strategia antisindacale» fa paura, soprattutto in quanto riferita al più grande gruppo industriale italiano, un disegno compiuto bisogna parlare.

Chi ha testimoniato con nome e cognome davanti agli ispettori del Lavoro di Milano non parla solo come vittima della discriminazione, di torti subiti. Le testimonianze raccolte in questo senso sono tali e tante che, comunque, sarebbe difficile sostenere, come fa l'azienda, che ci si trova davanti ad una sorta di delirio fondamento di odio ideologico nei confronti della Fiat. A parlare in questo secondo rapporto a Formica sono anche capi, impiegati, tecnici che fanno le loro dichiarazioni non per «ottenere qualcosa» per loro, ma delle cose negate ai loro sottoposti.

Testimonia Diego Amaboldi, impiegato al quinto livello, capo squadra della linea di montaggio dell'Alfa 75: «Nel 1988 ho proposto per un aumento di merito l'operaio Vismara. Il mio diretto superiore signor Scaramelli ha risposto che il Vismara non era proponibile per l'aumento in quanto ex delegato di reparto e tuttora iscritto al sindacato». Testimonia Luigi Fiorentini, impiegato al sesto livello e capo dei prototipi della carrozzeria: «Insieme all'altro capolinea Negroni e al capo responsabile Colombo Peppino nei primi mesi dell'88 ho stilato un elenco di meriti: volli degli aumenti mettendo al

primo posto l'operaio Silvestri che, a giudizio unanime, era il migliore. Il Silvestri è stato però degnato dall'elenco e l'aumento è stato concesso ad altri».

Si fanno a questo punto i nomi dei dirigenti che hanno giustificato l'esclusione con la solita iscrizione al sindacato e il rapporto prosegue: «In una riunione di fine ottobre, presenti circa venti capi, il dottor Mazza, della gestione del personale, avrebbe chiaramente lasciato intendere che deve essere cura dei capi indurre gli operai ad abbandonare la tessera sindacale». I capi che si sono fatti interpreti delle direttive della direzione chiamati causa dalle testimonianze sono parecchi. Molti sono stati controinterrogati e hanno respinto ogni accusa. Parola contro parola, come nel caso Molinaro. Ma perché tanti lavoratori qualificati, in posti di responsabilità avrebbero dovuto esporsi a possibili ritorsioni dell'azienda?

Il quadro che esce da questo secondo rapporto sull'Alfa di Arese delinea, insomma, chiaramente una politica. Peccato che ai sindacati non sia ancora arrivato il secondo rapporto su Mirafiori (rapporto peraltro già in mano all'azienda) per dare al caso dei

diritti negati tutto il suo spessore. La lettura del nuovo documento spiega anche la chiusura, la freddezza con cui martedì, all'incontro con i sindacati, la Fiat ha risposto «no» alla richiesta di rendere trasparenti i criteri con cui vengono decisi nelle fabbriche del gruppo aumenti di merito e passaggi di qualifica. I giornali, a proposito di quest'incontro, hanno parlato di apertura, di una nuova fase delle relazioni industriali fra Fiat e sindacati.

### Per Bagnoli incontro tra Iva e sindacati

Iva e sindacati metalmeccanici si sono incontrati per discutere il futuro di Bagnoli. L'azienda esclude il ricorso ai licenziamenti, ma prevede uno «snellimento» di circa 1500 posti con gli ammortizzatori sociali. I sindacati vogliono conoscere in un prossimo incontro, i programmi industriali, ma escludono la disponibilità alla riduzione immediata degli organici in cambio del rinvio della chiusura dell'impianto all'anno prossimo, come il governo avrebbe promesso alla Cee. Chiedono inoltre che nella trattativa sia coinvolto l'Iri.

### Inps: disavanzo di 1.760 miliardi

leggi finanziarie dell'86, e dovrebbe essere ottenuto con la legge di ristrutturazione.

### All'Italia: i voli soppressi per lo sciopero

Nomine Cariplo, respinto ricorso dc

### L'Iri conferma: all'Iri il 20 per cento del Bancoroma

Cinture di sicurezza un affare da 200 miliardi

### Il Sindacato ha ottenuto il RADDOPPIO DELL'INDENNITÀ DI DISOCCUPAZIONE (15% del salario)

### LE DOMANDE DEBONO ESSERE PRESENTATE ENTRO IL 30 APRILE 1989

### Hanno diritto all'indennità i lavoratori stagionali, precari, saltuari, trimestrali, supplenti, che abbiano effettuato, nell'88, almeno 78 giornate lavorative (con 2 anni di contribuzione).

### Tutte le sedi della Cgil e i suoi servizi sono a disposizione per fare le domande.

### CGIL Campagna per i diritti F.I.L. CGIL F.L.A. CGIL S.N.S. CGIL Comitati per il lavoro