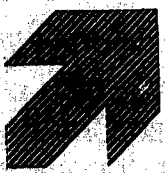


Tokio  
Parte  
Takeshita  
in Borsa  
arriva  
l'euforia



Lira  
Sostanziale  
stabilità  
sui mercati  
dei cambi  
internazionali



Dollaro  
Tendenza  
al rialzo  
a New York  
A metà seduta:  
1367,50 lire



## ECONOMIA & LAVORO

Da domani sera per 24 ore i ferrovieri scioperano contro la riforma del governo. I controllori di volo bloccano gli aerei. Oggi vertice dal ministro Santuz

Gli scontri nella maggioranza e le mire sulla privatizzazione all'origine del dissesto e dei contratti trascinati per anni

# Tutti fermi, in cielo e in terra È allo sbando l'intero settore dei trasporti

Vietato muoversi: in cielo e in terra. Da domani sera alle 21 fino alla stessa ora del 28 treni bloccati da Cgil-Cisl-Uil e Fisas che protestano contro la riforma ferroviaria del governo. E domani, a meno che oggi non ci sia un ripensamento, si rischia anche la paralisi degli aerei a causa dello sciopero confermato fino a ieri sera dai controllori di volo della Licta. Oggi gran vertice al ministero dei Trasporti.

ROMA. Né in aereo, né in treno. Se lo sciopero dei treni è sicuro (dalle 21 di domani sera fino alla stessa ora del 28) l'ultima possibilità di scongiurare per domani un black-out totale dei trasporti è affidata ad un incontro fissato per oggi tra i controllori di volo dell'associazione professionale Licta e l'azienda di assistenza al volo. La Licta ha proclamato uno sciopero per domani dalle 13 alle 20. Sciopero che, se confermato, paralizzerebbe non solo tutti i voli nazionali e internazionali. La Licta finora non ha siglato il contratto di categoria. Intanto, terminano oggi gli scioperi dei piloti Appl per il rinnovo del contratto. Ma l'Appl sta già raccogliendo firme tra i piloti per effettuare scioperi ad oltranza. Intanto, oggi all'ultima giornata di scioperi (dalle 7 alle 19) dei piloti si aggiunge un'altra agitazione dei controllori di volo della Licta dell'aeroporto di Torino tra le 13,30 e le 20,30. L'Alitalia oltre a tutti i voli Atl con la sigla Bm (voli appresi in seguito al blocco dei piloti), oggi cancellerà anche i seguenti collegamenti: AZ 192 Roma-Torino ore 13; AZ 190 Roma-Torino ore 14; AZ 196 Roma-Torino ore 16,10; AZ 201 Torino-Roma ore 14,55; AZ 193 Torino-



PAOLA SACCHI

ROMA. Aerei e treni paralizzati. Il porto di Genova è fatto ancora bloccato da una vertenza che infiamma le discussioni politico-sindacali. Ondate di scioperi che affliggono i porti di primavera. Strascichi di polemiche sul caso Schimberni e le ferrovie destinate ancora per chissà quanto a restare commissariate. E plumbee nubi all'orizzonte anche per bus e metrò, decurtati di ben 400 miliardi dal decreto governativo che ora passerà in Senato. La débacle dei trasporti si consuma in una miriade di vertenze impazzite, di contratti da più di un anno e mezzo non ancora rinnovati (piloti e assistenti di volo), di sigle, più o meno note, che contestano accordi già siglati (è il caso dei controllori di volo), di forti incognite soprattutto per il destino di un settore oggetto di una ristrutturazione senza precedenti.

La liberalizzazione dei mercati prevista nel '92 preme. Lo scontro è tra interessi giganteschi. I potenziali economici sono sul piede di guerra e busano sempre più impazienti alle porte del potere politico. Dalle rotule alle banche dei porti: il partito della privatizzazione incalza. Che porti il nome della Fiat o dell'Italstat (i due pretendenti al patrimonio immobiliare delle Fs) o di singoli armatori alleati di ferro del ministro Frandini, l'uomo delle cosiddette «autonomie funzionali» (pezzi di porto lasciati agli armatori), di poco cambia la sostanza del problema. I treni funzionano male e costano troppo allo Stato

e i container che partono dal porto di Genova sono un'inezia rispetto a quelli che circolano negli scali di Rotterdam e Anversa. Il «pubblico» è allo stacco, quindi meglio «regalare» a privati alcune tratte ferroviarie magari per il trasporto delle merci e meglio ancora tentare di «regalare» le banchine ai signor Musso, Costa e Grimaldi. Si ribella il sindacato ad un governo che ha deciso di gettare la spugna. E si batte per la strada della contrattazione. L'apporto dei privati al rilancio di ferrovie e porti non è neppure giudicato dagli stessi sindacati un demone, anzi può essere utile. Ma nella partita-trasporti gli interessi sembrano andare a senso unico. Si capisce cosa potrebbero guadagnare potenti gruppi dalla privatizzazione, ma tutto assoluto resta sui guadagni che ne ricaverebbe la collettività. La tanto contestata riforma ferroviaria non fa parte di alcun programma organico. Apre solo la possibilità di costituire società miste (a.e. privati) (per trasportare più merci? E quindi quanti treni in meno per i viaggiatori ci sarebbero?). Con metodo quasi analogo il governo attraverso il ministro Frandini si fa sponsor delle «autonomie funzionali» agli armatori. Ma a cosa servono, o meglio in quale piano di specializzazione dell'attività dei porti si inseriscono non è dato sapere.

Intanto, il mito del trasporto aereo (ex trasporto di lusso) è andato da tempo in frantumi. Crollano l'efficienza del-

L'Alitalia e la (ormai antica) piacevolezza della ovattata atmosfera degli aeroporti (così diversi dalle stridule stazioni ferroviarie) sotto i colpi di una raffica di scioperi e tra inespugnabili biracchi. Umberto Nordio, monarca assoluto della compagnia di bandiera fino ad un anno fa quando venne destituito da Prodi, amava definirsi un «Romiti di Stato». Ma il suo sogno di coniugare con il «pubblico» (L'Alitalia è azienda delle Partecipazioni statali) l'efficienza del «privato» si è infranto sugli scogli di una politica malthusiana, tutta tesa a lesinare il centesimo pur di registrare utili o comunque andare in pareggio. Risultato: pochi aerei (una flotta di appena un centinaio di velivoli) e una marea di contratti scaduti e lasciati magari anche volutamente macrire per mesi tentando di far slittare i tempi di integrativi e accordi collaterali vari. Più il tempo passa, più aumenta la probabilità nell'arco di qualche anno di saltare a piè pari qualche uno di questi accordi. Tanto i passeggeri possono aspettare. Parola di Nordio: Parola faticosamente contrastata da Carlo Verrì, presidente fino ad oggi senza «ala». Glielà darà quelle «deleghe» che per un anno non ha avuto il comitato di presidenza Iri riunito oggi? Prodi appare fermamente intenzionato a farlo. Ma per un anno, mentre gli aerei non viaggiavano, mentre la parola magica «privatizzazione» aleggiava in tutto il settore dei trasporti, le liti tra i partiti di governo hanno persino impedito di mettere un presidente nelle normali condizioni di operare.

520 miliardi per il «nuovo» ministero delle Poste



Il disegno di legge che il ministro Mammì (nella foto) ha già trasmesso al Parlamento parla di 90 miliardi subito e di altri 435 miliardi entro il '91 che lo Stato dovrebbe sborsare per riformare il ministero delle Poste. Si tratta di 520 miliardi in aggiunta ai 2.600 già previsti per il passaggio dell'Asst all'Iri. Il progetto Mammì «disegna» un dicastero con esclusive competenze di programmazione, indirizzo, coordinamento, controllo sui servizi, tutte funzioni separate dalla gestione vera e propria dei servizi, diversamente da quanto accade tuttora.

Nuovo Pignone, megacontratti per circa 200 miliardi

Nuovo Pignone, società Eni, ha acquisito commesse per circa 200 miliardi in Austria, Belgio e Marocco. In Australia la commessa viene fornita dal Consorzio Kik, di cui fanno parte società Usa, giapponesi ed australiane, per la fornitura di cinque unità di turbocompressione destinate all'impianto di liquefazione di gas naturale. In Marocco invece il Nuovo Pignone costruirà una centrale da 100 megawatt, la prima che viene realizzata nel Marocco sahariano.

La Banca nazionale svizzera liberalizza

La Banca nazionale svizzera (Bns) apre la strada ad una maggiore liberalizzazione del mercato finanziario elvetico. Con effetto immediato, la Bns si è ritirata ieri dalla convenzione del 1938 che regola l'ammissione dei titoli in quotazione e gli esami di solvibilità del titolo in quotazione. Inoltre la Bns ha deciso di rinunciare al suo diritto di veto alla quotazione di titoli stranieri.

Gm e Ford tagliano la produzione delle auto

Il mercato Usa dell'auto segna una decisa fase di stacca, nei primi mesi di quest'anno. Per questo grandi case automobilistiche come Ford e Gm annunciano che cercheranno di ripari tagliando i livelli produttivi nel secondo trimestre. Al 10 aprile le vendite di auto in Usa sono risultate inferiori dell'8,2 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con un conseguente incremento delle scorte pari a 80 giorni di fornitura, contro il livello di 60-65 giorni considerato fisiologico.

Da oggi in sciopero alla Consicurezza

L'Istituto di vigilanza «Consicurezza» istituito dalla Banca Nazionale del Lavoro e diretto dall'ex questore di Milano Antonio Fariello, da oggi e fino a venerdì 23 è al centro di un'aspra battaglia ingaggiata dai lavoratori guardie giurate iscritti alla Fasib, la federazione autonoma dei sindacati bancari: protestano contro la direzione che spiega una nota «in nome e per conto della Bnl continua attraverso una serie di sospetti errori organizzativi ad operare indebita forme di pressione psicologica nei confronti dei lavoratori con l'intento di farli desistere dal richiedere il riconoscimento dei loro diritti contrattuali». In sostanza, molti dipendenti Bnl passati nei ranghi di Consicurezza dovrebbero rinunciare alle condizioni più favorevoli assicurate dal contratto dei bancari ed accettare quelle meno allestiti del commercio.

Salgono le retribuzioni nell'industria privata Usa

Gli accordi sindacali aziendali conclusi nel primo trimestre dell'anno nell'industria privata statunitense porteranno ad un incremento medio del 3,1% delle retribuzioni, su base annua, fino alla scadenza dei singoli contratti di lavoro. L'incremento è superiore a quello del 2,2% registrati nel trimestre precedente e del 2,3% dei primi tre mesi dello scorso anno. Gli accordi stipulati nei primi tre mesi dell'anno coprono 199.000 lavoratori in 64 diversi contratti di lavoro; altri 636.000 lavoratori, soggetti a 107 diversi contratti di lavoro, non hanno ancora rinegoziato i contratti scaduti.

FRANCO BRIZZO

## I due nodi oggi di fronte al comitato di presidenza dell'Istituto Banco di Roma e Alitalia Per l'Iri l'ora delle scelte

All'Iri è scoccata l'ora delle poltrone. Oggi Prodi farà conoscere le sue decisioni sui nuovi vertici del Banco di Roma, giusto in tempo prima della riunione dell'assemblea dell'Istituto di credito che dovrà anche deliberare l'aumento del capitale. Il comitato di presidenza dell'Iri, si riunisce stamani, potrebbe anche decidere il nuovo vertice dell'Alitalia. Ma la battaglia tra i partiti è ancora aspra.

GILDO CAMPESATO

ROMA. Tra i due litiganti uscirà il terzo incomodo? Potrebbe anche essere una soluzione a sorpresa quella destinata a risolvere la caccia alla poltrona di amministratore delegato del Banco di Roma. Il condizionale è di rigore dato che mai come in questo caso c'è stata tanta incertezza sulla designazione ad una carica di responsabilità in un istituto di credito pubblico. L'assemblea degli azionisti del Banco di Roma si riunisce stamani per deliberare l'aumento del capitale ed eleggere il nuovo consiglio. Ma ancora ieri nulla è trapelato sulle decisioni del presidente dell'Iri, Prodi, che in quanto maggior azionista ha il compito di designare i candidati. Per tutta la giornata vi sono stati contatti e scambi di telefonate in appoggio a questo o quel personaggio. Tuttavia, grazie anche alla complicità della giornata festiva, nulla è trapelato sugli orientamenti di Prodi. La risposta ci sarà soltanto stamani quando, praticamente in contemporanea con l'assemblea del Banco di Roma, si riunirà il comitato di presidenza

orbitano attorno alla segreteria dc ed esponenti socialisti. Nottola a sua volta può farsi forte del sostegno di altri settori dc, di buona parte del management interno e, sembra, della preferenza dello stesso Prodi. Non è comunque da escludere un «coup de théâtre» da parte del presidente dell'Iri, magari la candidatura di un personaggio poco gettonato nelle previsioni di questi giorni, un uomo dell'Istituto o delle Partecipazioni statali. Del resto, Prodi non è nuovo ai colpi di scena. Il caso più clamoroso è stata la nomina di Verrì alla testa dell'Alitalia dopo il siluramento di Nordio. Una designazione a sorpresa, al di fuori delle sponsorizzazioni più immediate dei partiti della maggioranza. A ottobre scade il mandato di Prodi che ha già fatto sapere di non volersi ricandidare. Una scelta che gli lascia le mani più libere in questi ultimi mesi di presidenza. È un fatto comunque, che la vicenda del rinnovo delle cariche al Banco di Roma si inserisce in un momento molto delicato per le banche pubbliche. Non si è ancora spenta l'eco delle polemiche che hanno accompagnato le mire del Credito Italiano sulla Bna, che già si annuncia battaglia (anche tra commissioni parlamentari diverse) sul disegno di legge Amato di ricapitalizzazione dei banchi meridionali e della Bnl. Proprio stamani ne inizia a discutere la commissione Bilancio di Montecitorio. Ma rischia di essere un confronto già superato dal-

## Malumore alla Cee: un passo indietro La Germania abolisce la tassa sui capitali

Domani l'annuncio ufficiale: il governo di Bonn ha deciso di abolire la tassa del 10% sui redditi da capitale introdotta appena quattro mesi fa. È il primo successo del capo della Csu bavarese Theo Waigel, tenace oppositore della tassa, che ha recentemente sostituito Stoltenberg nel dicastero delle Finanze. Un passo indietro rispetto all'armonizzazione Cee, motivato con la fuga dei capitali.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Durerà poco la tassa sui redditi da capitale in Germania federale. Ieri a Bonn il portavoce governativo Hans Klein ha reso noto che i partiti della coalizione (i cristiani democratici e sociali Cdu e Csu, il liberale Fdp) hanno concordato l'abrogazione della tassa del 10 per cento sui redditi da capitale introdotta il primo gennaio di quest'anno dall'allora ministro delle Finanze Gerhard Stoltenberg. L'annuncio ufficiale dovrebbe essere dato domani dallo stesso cancelliere Helmut Kohl. In questa occasione si saprà anche la data dell'operazione, probabilmente il 1° luglio o il 1° gennaio 1990.

La detassazione era prevista, seppure contrastata dalla Bundesbank, almeno da una decina di giorni. Da quando Kohl procedette, il 13 aprile, al rimpasto governativo sostituendo fra gli altri Stoltenberg al dicastero delle Finanze (il più importante dopo la cancelleria e gli Esteri) con il capo della Csu bavarese Theo Waigel, che aveva posto come condizione al suo ingresso nel

tedesco che avrà riflessi sulle politiche monetarie nei paesi Cee e sul rapporto col dollaro. A Bruxelles la notizia è stata appresa con imbarazzo, pur evitando commenti che il portavoce di Christiane Scrivener, commissario per le questioni fiscali, ha rinviato a domani dopo le spiegazioni in merito del cancelliere Kohl. La Commissione confida sulla eventuale provvisorietà della decisione di Bonn in attesa del varo di una normativa europea. La Scrivener spera che ciò avvenga in giugno, grazie a un ammorbidimento della Commissione attraverso modifiche tecniche alla sua proposta in modo da superare l'opposizione di Gran Bretagna e Lussemburgo. Prima dell'annuncio di Bonn, nel loro rapporto primaverile i cinque maggiori istituti di ricerca economica della Germania federale avevano consigliato il governo di mantenere la ritenuta del 10% alla fonte sui redditi da capitale perché la sua abrogazione non risolvrebbe il problema della fuga dei capitali: solo l'armonizzazione comunitaria scioglierebbe l'incertezza dei risparmiatori. Comunque si è saputo che il governo tedesco federale non modificherà l'ammnistia annunciata all'inizio dell'anno per i contribuenti che non hanno denunciato il loro reddito da interessi. Inoltre il mancato gettito non verrà compensato da altre tasse o da aumenti di tasse già esistenti.

