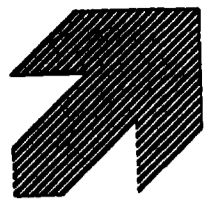


Borsa
+0,41
Indice
Mib 970
(-3% dal
2-1-1990)



Lira
Ha guadagnato
terreno
nei confronti
delle monete
dello Sme



Dollaro
Si è lievemente
rafforzato
(in Italia
1246,10 lire)
Cala il marco



ECONOMIA & LAVORO

Banche
L'accordo
in mano
a Donat Cattin

ROMA. Una serie di incontri a tre (ministro del Lavoro, sindacati e associazioni delle aziende di credito) dovrebbe sbloccare la vertenza dei 320mila lavoratori bancari. L'incontro di «assaggio» si è tenuto ieri a tarda sera, si continuerà oggi per poi arrivare a mercoledì, data di definizione della vertenza. È stato il ministro Donat Cattin, dopo il fallimento delle trattative tra sindacati, Acri e Assicredito, a convocare l'incontro richiesto con un telegramma dalle stesse organizzazioni di categoria. Per Fibi-Fabi-Falci «la rottura delle trattative è stata determinata dal tentativo delle associazioni datoriali di stravolgere al tavolo negoziale alcune parti importanti del documento del ministro sul tema dell'area contrattuale». Di diverso avviso Assicredito e Acri che ieri mattina - prima della convocazione al ministero del Lavoro - hanno mandato una lettera a Donat Cattin nella quale si ripropongono le tappe fondamentali dell'intera vertenza. Le tesi degli imprenditori - dicono in sostanza i banchieri - rispondono alle indicazioni prospettate dal ministro, «cioè comporta anche un coerente orientamento in ordine alla generalità delle richieste della controparte, idoneo alla definizione di una intesa».

Per il segretario dei bancari Uil, Elio Porino, chiedendo l'intervento di Donat Cattin il sindacato «non ha affatto abdicato alla sua funzione». L'ipotesi di una mediazione ministeriale che non si limiti soltanto alla soluzione del problema dell'area contrattuale, ma che affronti anche tutti gli altri nodi della vertenza, si fa strada tra le organizzazioni di categoria. «Se il ministro volesse illuminarci anche su altre questioni controverse della vertenza non sollevaremo obiezioni», dice Porino. Analoghe considerazioni vengono fatte dalla Fiba-Cisl, forte è infatti la preoccupazione che la vertenza contrattuale si trascini per troppo tempo e che, una volta superato lo scoglio contrattuale, le difficoltà sugli altri punti in discussione (parte economica, inquadramenti e regimi d'orario) non siano da meno. Questi segnali sono stati accolti con sorpresa dalla controparte. Negli ambienti dell'Assicredito, infatti, si fa notare che proprio le federazioni di categoria nei mesi scorsi avevano giudicato necessario circoscrivere l'intervento ministeriale a un accordo quadro sull'area contrattuale, mentre le aziende si erano mostrate propense ad affrontare con il ministro del Lavoro anche le altre questioni.

Gli autotrasportatori decidono il blocco totale a marzo per una settimana, dopo i no del governo alle loro richieste

Dogane aperte, ma il Tir si ferma

I delegati di base dei doganieri hanno deciso la sospensione delle agitazioni fino al 12 marzo, ma nel frattempo gli autotrasportatori, delusi dall'incontro interministeriale di ieri, hanno proclamato il blocco totale del trasporto a partire dall'11 marzo per una settimana. Borgomeo, a nome di Cgil-Cisl-Uil: solo alcuni timidi segnali positivi. Aperto un tavolo permanente di confronto.

GIOVANNI LACCAO

MILANO. Nel tardo pomeriggio i delegati di base delle dogane hanno deciso di sospendere la protesta. Ma è una tregua effimera non solo perché lo stato di agitazione permane e potrebbe riprendere virulenza il 13 marzo, data alla quale l'assemblea si è convocata. Il caos può tornare tra poche settimane, e allora non sarà paralizzante solo ai valichi, ma su tutto il sistema viabile perché, usciti malcontenti

dall'incontro di ieri mattina con i ministri Bernini, Formica, Prandini e con il sottosegretario alla presidenza Nino Cristofori, gli autotrasportatori hanno deciso il blocco della categoria a partire dall'11 marzo per una settimana. L'incontro è servito solo a ripetere l'ennesima ricognizione sui problemi del settore. Nel pacchetto di richieste degli autotrasportatori, la riduzione del prezzo del gasolio, il

vario della ristrutturazione del comparto compresi i meccanismi del prepensionamento e la proroga del blocco delle autorizzazioni che scade il 30 aprile. Al termine, Nino Cristofori ha spiegato che il governo si è dichiarato disponibile, che esiste «l'orientamento a ridurre il prezzo del gasolio da autorizzazione», e ad esaminare «i problemi connessi al prepensionamento» ed al piano di ristrutturazione del settore per il quale la legge finanziaria stanziava 200 miliardi di lire. Cristofori ha riconosciuto che sono insufficienti, ha precisato che per il 1990 non ci saranno altri soldi, ed ha concluso auspicando che «il preannunciato blocco possa essere revocato. Noi abbiamo promesso solo ciò che è possibile mantenere». Un po' troppo pochino, a giudicare dai commenti. Roberto Povegliano segretario della Filt Cgil giudica «un pas-

so importante» l'interesse dimostrato dal governo con la convocazione, unica via percorribile per soluzioni positive ma, prima di esprimere un giudizio - dice Povegliano - aspettiamo ulteriori segnali. Mancano gli approfondimenti, il problema è stato esaminato in modo superficiale. L'11 marzo impone tempi stretti. Una insoddisfazione, dunque, che a nome di Cgil-Cisl-Uil il segretario confederale Cisl, Luca Borgomeo, ha poi reso più esplicita proprio per la mancanza di iniziative concrete: insoddisfazione e viva preoccupazione. I segnali positivi emersi dalla riunione sono stati «timidi».

Le indicazioni - dice Borgomeo - saranno valutate in modo analitico per riprendere il negoziato sfruttando ogni opportunità per sospendere o revocare il blocco ed evitare al paese danni di notevole

portata. L'on. Cristofori ha annunciato l'apertura di un «tavolo permanente».

Sul fronte delle dogane invece per il momento la tensione è in calo. Ieri notte sulla statale che unisce l'autoporto del Pollein alle porte di Aosta con il traforo del Monte Bianco si era formata una lunga coda di autotreni e gli autisti, che per manifestare il loro disagio hanno ripetutamente suonato i clacson provocando fastidio e nervosismo in città. La coda si era riformata per la protesta dei doganieri. Ieri pomeriggio, finalmente, il segnale della distensione è uscito dalla sede regionale di Cgil-Cisl-Uil dove i delegati di base delle tre confederazioni, ma anche degli autonomi, si erano riuniti in assemblea. Un dibattito molto animato di alcune ore con una forte tensione anche emotiva da parte di tutti gli intervenuti, circa 300 per-

sona. Al termine, annunciando il cessate il fuoco, l'assemblea dei doganieri ha deciso pollice alto per il testo di riforma varato dal Consiglio dei ministri, specie per i paragrafi sull'autonomia funzionale, la revisione dei profili professionali, il riordino delle dogane, la contrattazione dell'organizzazione del lavoro e gli organici. Ha invitato il governo a fare approvare al completo le commissioni e le organizzazioni sindacali a prendere ogni iniziativa per la immediata approvazione. I delegati si riuniranno di nuovo il 12 marzo. Il leader della Cisl-Finanze, Antonio Napoli, esprime sull'incontro un giudizio molto positivo: «Una discussione che ha mostrato un alto grado di maturità. Ed anche la breve scollatura che si era manifestata con la organizzazione è stata ricompattata».

Mutui casa e polizze vita il fisco ci ripensa?



Non ci saranno probabilmente ulteriori limitazioni alla deducibilità dell'Irpef degli interessi sui mutui per abitazioni e delle polizze vita. Se ne parla come misura per coprire il minor gettito fiscale (2.600 miliardi) provocato dalla riduzione dell'imposta sui depositi bancari dal 30 al 20%, la collegata tassazione dei guadagni in Borsa («capital gain»), il tutto nel quadro della imminente liberalizzazione europea dei capitali, non è sufficiente. Ma dopo il vertice dei ministri economici di mercoledì assieme al governatore Ciampi, si è appreso che il governo non sarebbe orientato a seguire la strada dei limiti alle deducibilità, tranne eventualmente che per i mutui contratti dalle imprese. Ipotesi che Vincenzo Visco (nella foto) del governo ombra ritiene «coerente». Il sottosegretario alla Finanze Carlo Senaldi (Dc) sostiene dal canto suo che oltre ai «capital gain» vanno tassati con una imposta secca tra il 5 e il 10% anche i trasferimenti di quote di società a responsabilità limitata e le cessioni di società in accomandita. Comunque Senaldi suggerisce «una pausa di riflessione» su tutta la questione, nelle quali inserisce anche le agevolazioni per fusioni e concentrazioni di società.

I sindacati: «L'Unione cambi si fondi con Bankitalia»

La prossima liberalizzazione dei movimenti di capitale a breve cancellerà il monopolio dei cambi e del relativo obbligo per gli operatori di cedere all'Ufficio italiano dei cambi la valuta estera posseduta. Fin quando l'attività in valuta veniva giudicata «a rischio» si giustificava la separazione, nell'ambito della Banca d'Italia, delle funzioni valutarie da quelle tipicamente monetarie. Ora le due funzioni stanno per coincidere. Occorre quindi cogliere l'occasione «per modernizzare e adeguare la situazione degli enti unificando l'Uic con la Banca d'Italia» eliminando forme di «clientelismo burocratico» laddove invece servono «velocità e tempestività di decisioni». È questa la richiesta dei sindacati di Bankitalia-Uic che ieri a Roma hanno presentato alcune idee sui processi aperti con la liberalizzazione.

Colombo (Inps): «Niente polo con Ina e Bnl ma sinergie»

Il presidente dell'Inps Mario Colombo è certo che il polo assicurativo-previdenziale pubblico «non si farà», almeno nel suo senso «classico». Invece si farà «un accordo che sfrutterà le potenzialità sinergiche tra i tre partner, Inps, Ina, Bnl». Lo strumento per questa collaborazione sarebbe una nuova convenzione che indichi «gli obiettivi comuni e i mezzi per realizzarli». Il presidente dell'Inps, riferendosi poi alla previdenza pubblica, ha affermato che «il sistema a ripartizione» che la sorregge (gli altri pagano la pensione agli anziani) «è superato dai fatti: bisogna prevedere il concetto di capitalizzazione parziale tramite pensioni integrative».

Privatizzazioni Il Pri attacca Nobili (Iri)

Con una nota sulla Voce Repubblica il Pri oggi polemizza con le dichiarazioni del presidente dell'Iri Nobili sul problema delle privatizzazioni. Se Nobili ricorda «lo scopo istituzionale» dell'Iri, il Pri sostiene che tale scopo non può essere in contrasto «con quello della maggiore efficienza nella produzione», garanzia appunto dal concorso dei privati nella gestione oltre che ai finanziamenti. Comunque, stigmatizza il Pri, si tratta «di indicazioni che spettano al governo esprimere e non all'Iri».

FRANCO BRIZZO

Denuncia del presidente della commissione Trasporti della Camera

«Pochi ispettori di volo Diminuisce la sicurezza»

Grido d'allarme del presidente della commissione Trasporti della Camera Testa: «In Italia i livelli di sicurezza si aggravano, mentre i cittadini continuano a volare». L'allarme nasce dal fatto che sono solo sette, rischiando di restare in due, gli ispettori di volo di Civiltà preposti al controllo dell'addestramento dei piloti. Addestramento oggi sotto stretto controllo da parte dell'Alitalia. E chi controlla le piccole compagnie?

PAOLA SACCHI

ROMA. Sette ispettori per controllare l'addestramento dei nostri piloti. E presto rischiano di restare in due. Gli organici di Civiltà (la direzione generale dell'aviazione civile presso il ministero dei Trasporti) sono ridotti all'osso e il livello di sicurezza dei voli si sta abbassando. A lanciare questo grido d'allarme è il presidente della commissione Trasporti della Camera, il deputato socialista Antonio Testa che allega alle sue dichiarazioni una lettera inviata da cinque ispettori di volo al ministro del Consiglio, al mini-

stro dei Trasporti, ai presidenti delle relative commissioni di Camera e Senato.

«L'organico di 20 ispettori - scrivono Antonio Jemmo, Italo Mazza, Paolo Cattani, Giorgio Coacci e Donato Faglia - previsto per le esigenze del 1980, è oggi più che dimezzato nonostante le esigenze ne richiedano praticamente il raddoppio; non solo: nei prossimi giorni si perderanno altri elementi ed è possibile che i rimanenti ispettori, quantificabili sulle dita di una mano, rinuncino alla responsabilità gestionale di una si-

tuazione ormai al di fuori di ogni possibilità di controllo. Come riferisce l'on. Testa, infatti, nei prossimi giorni cinque dei sette ispettori di volo rimasti a Civiltà dovrebbero dare le dimissioni e l'ultimo concorso fatto è andato praticamente deserto. La causa? secondo il presidente della commissione trasporti innanzitutto gli stipendi eccessivamente bassi: attorno ad un milione e 200mila mensili. Che fare? Testa propone che il servizio venga trasferito al Rai (registro aeronautico italiano che oggi è addetto ai controlli alla sicurezza» delle macchinari), in questo modo anche gli stipendi migliorerebbero. Ma, secondo il presidente della commissione Trasporti della Camera, questa proposta che dovrebbe essere inserita nella legge sui trasporti di compagnia alla Finanziaria «non trova congruo sostegno politico». Al ministero dei Trasporti sostengono che l'obiettivo del governo non è di procedere a spezzoni ma di an-

dare ad una riforma complessiva di Civiltà.

Ma, in che misura i passeggeri potrebbero essere allarmati dalla denuncia dell'on. Testa e degli ispettori di volo? Da più parti si sostiene da tempo che, in realtà, il ruolo di Civiltà è prevalentemente un ruolo di tipo amministrativo. Gli ispettori cioè si limitano a certificare un brevetto sul quale i «reali» controlli vengono effettuati dalla compagnia che ha il monopolio del trasporto aereo nel nostro paese, cioè l'Alitalia attraverso le sue scuole di formazione, i suoi centri medici e test di ogni tipo. Tant'è che nei mesi scorsi contemporaneamente a Civiltà la nostra compagnia di bandiera aveva già «scoperto» l'ineditezza di un brevetto fornito a due piloti. Resta un'incognita: chi controlla i piloti di piccole compagnie, magari prive degli elevati standard di sicurezza e oggi garantiti dall'Alitalia e il cui numero con la deregulation del '92 alle porte è destinato ad aumentare?



Rivalutazione delle pensioni. Non bastano 6mila miliardi

La trattativa tra i sindacati dei pensionati e il governo ha segnato un primo accordo con il varo del piano di ripartizione dei sei miliardi destinati dalla Finanziaria, per il triennio 1990-92, alla rivalutazione delle pensioni d'annata. I miglioramenti alle pensioni saranno distribuiti sui tre anni nel modo seguente: 1.000 miliardi nel 1990, 2.000 miliardi nel 1991 e 3.000 miliardi nel 1992. Ai sei miliardi già stanziati dovrebbero aggiungersi altri fondi che il sottosegretario alla

presidenza del Consiglio, Nino Cristofori, ha intenzione di reperire nei prossimi mesi prelevandoli dai residui passivi di altri comparti. Da parte loro i sindacati hanno già sollecitato un nuovo stanziamento nella Finanziaria del 1993, decisione che dovrebbe portare a soluzione il problema delle pensioni d'annata, ed hanno concordato con i rappresentanti del governo la possibilità di riunire in un unico provvedimento di legge tutte le forme di rivalutazione delle pensioni in questione.

Olivetti e sindacati Fiom chiede impegni precisi sulle scelte industriali e sul futuro dell'occupazione

IVREA. La fretta di concludere accordi sindacali spesso è cattiva consigliera. Se ne ha una riprova all'Olivetti. A causa del rallentamento di crescita dei mercati dell'informatica in tutto il mondo, la casa di Ivrea ha definito «esuberanti» circa 3.000 dei suoi 58mila dipendenti, quasi duemila dei quali in Italia. Mentre Fim e Uilm apparivano intenzionate a raggiungere comunque un'intesa, che avrebbe consentito poco più di un'onestà gestione della cassa integrazione, la Fiom ha voluto aprire un confronto sulle scelte di politica industriale dell'Olivetti, per avere garanzie credibili sul futuro produttivo ed occupazionale. In particolare ha chiesto impegni sugli investimenti in ricerca e sviluppo, suddivisi per settori (sistemi informatici e prodotti per ufficio), per localizzazione (centri di ricerca di Ivrea, Pisa, Trezzano e Usa), per progetti e prodotti (personal e mini-computer, technical

work stations, ecc.) e per mercati verticali (sistemi informatici per banche, pubblica amministrazione, automazione d'ufficio, gestione dei punti di vendita, ecc.).

Dopo due giornate di serrate trattative, l'Olivetti ha accettato questa logica, fornendo ai sindacati una serie cospicua di dati, su cui proseguiva ancora ieri a tarda sera il confronto. Si dovrebbe pure definire un «osservatorio» comune azienda-sindacati sull'evoluzione del settore informatico. È stato pure chiesto all'Olivetti di anticipare la discussione sui criteri del famoso «premio di competitività», che a giugno di quest'anno dovrebbe dare mezzo milione in meno di un anno fa a causa della contrazione degli utili. Senza modificare il meccanismo del premio, si potrebbe variare la «soglia» a cui scatta, tenuto conto che l'Olivetti, pur riducendo gli utili, va meglio dei principali concorrenti. C.M.C.

La Fiat annuncia che ad Arese non sarà più prodotta la «Thema» Dagli stabilimenti dovrebbero uscire le «Y10»

Alfa, duemila di troppo?

Il clima qui non è dei migliori per noi, le Thema le produrremo altrove: così la Fiat ha informato i delegati che lo stabilimento dell'Alfa Lancia di Arese è destinato a fabbricare auto di piccola cilindrata, le Y10. Analoga comunicazione a Pomigliano che produrrà le «Tipo». Preoccupazione per l'occupazione nei due stabilimenti: duemila lavoratori in «esuberano»?

BIANCA MAZZONI

MILANO. La comunicazione è avvenuta nel modo più informale e possibile. La direzione dello stabilimento dell'Alfa Lancia di Arese una settimana fa ha convocato Fim, Fiom e Uilm di fabbrica dicendone, parole papale, che «concretamente a quanto previsto nei programmi produttivi del gruppo automobilistico e dagli accordi su livelli produttivi che erano stati concordati con i sindacati - non sarebbe mai arrivata la produzione delle Thema. Motivo: «Qui il clima non è dei migliori per noi». Fuori di metafora, i dirigenti

dell'Alfa Lancia di Arese hanno detto papale papale che la Thema non arriva perché a Milano si è troppo fiscali. Sotto accusa i sindacati e la Regione Lombardia. Quest'ultima è intervenuta dopo numerose proteste dei cittadini della zona contro i fumi della verniciatura. In presenza di un progetto dell'Alfa Lancia per rifare praticamente l'impianto, introducendo la tecnologia ad acqua, la Regione ha semplicemente messo un termine preciso, il '91, per il completamento della nuova struttura. Nel frattempo chiede che non

si superino le sedici ore al giorno di produzione e una determinata quantità di emissioni di fumo. Come avviene ora.

Sotto accusa anche i sindacati, la cui rigidità nel pretendere l'applicazione del contratto nazionale di lavoro di categoria in fatto di straordinari non sarebbe compatibile con l'introduzione della nuova produzione. Al posto delle auto di grossa cilindrata - il futuro strategico dell'Alfa Lancia e dello stabilimento - arriveranno le Y10. Così ora molti conti non quadrano più. La Thema doveva arrivare entro la fine di quest'anno e portare complessivamente la produzione sulle 800 vetture al giorno, contro le 580 attuali. Arriverebbero 600 Y10 da produrre al giorno, ma con un carico complessivo di lavoro, vista la gamma bassa a cui la vettura appartiene, che rischia di far ballare qualche centinaio di posti di lavoro.

Una pura ritorsione contro i

«ribelli» di Arese? Uno spostamento delle pedine in un universo, quello dei diversi stabilimenti del gruppo, che sono quasi intercambiabili? L'ipotesi sarebbe di per sé aberrante, perché vorrebbe dire che laddove istituzioni e sindacati chiedono il rispetto di norme e contratti la Fiat «lascia». Ma le preoccupazioni aumentano se al mancato arrivo delle produzioni di Thema all'Alfa Lancia di Arese, si aggiunge l'analoga misura comunicata all'Alfa Lancia di Pomigliano d'Arco, dove sono destinate le produzioni della «Tipo». Insomma, l'ex Alfa Romeo, nata per il segmento alto del mercato dell'auto, sta per cambiare ruolo? L'interrogativo non è dettato da nostalgie per il passato, ma da concrete preoccupazioni per il presente e il futuro.

La Fiat sta cambiando strategie industriali, dopo il fallimento dell'accordo con la Saab, ripiegando sul mercato che gli è congeniale, quello

delle piccole cilindrato? Si sta scrivendo, dicendolo un po' in sordina, un'altra tappa della politica industriale di Cesare Romiti che non considera più l'auto come centrale della conglomerata Fiat? E in questo scenario che prospettiva ha l'Alfa Lancia e soprattutto i due stabilimenti ex Alfa? Gli interrogativi sono tanto pertinenti che i dirigenti dell'Alfa Lancia hanno sentito il bisogno di rassicurare capi e quadri in una delle riunioni periodiche. Il futuro dello stabilimento - questa la tesi - sarebbe assicurato proprio da produzioni della gamma bassa del mercato dell'auto, perché è qui che si vince o si perde la concorrenza con i giapponesi.

Proprio sostenendo la tesi contraria, la Fiat vinse la gara con la Ford quando acquistò l'Alfa Lancia. E proprio sulla base delle garanzie «in più» che la Fiat dava rispetto alla Ford, l'Alfa rimase in casa, producendo - quell'anomalia italiana del monopolio nazionale di produzione di auto.

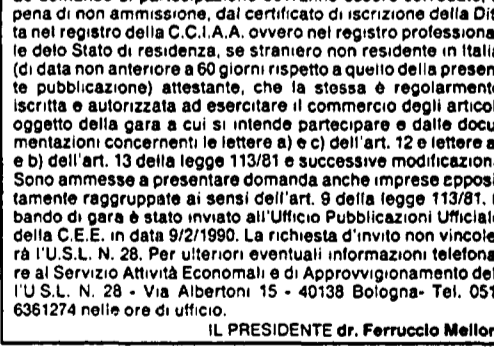
Regione Emilia Romagna USL n. 28 - Bologna Nord

L'Unità Sanitaria Locale N. 28 - Bologna Nord - Tel. 051/6361111 indice, per il fabbisogno del periodo 1/6/90 - 31/5/91, la sottindicata gara a licitazione privata, a norma della legge n. 113/81 e successive modificazioni: **Contenitori rigidi in cartone e plastica (per rifiuti speciali) suddivisi in 3 lotti (aggiudicazione lotto per lotto), importo presunto L. 500.000.000 o.f.c.**

La procedura di aggiudicazione prescelta per la gara è quella prevista dall'art. 15, lettera a) della precitata legge. Le ditte interessate possono chiedere di essere invitate alla gara inviando domanda in carta legale esclusivamente a mezzo Servizio Postale di Stato R.A.R. indirizzata a: **Unità Sanitaria Locale N. 28 - Bologna Nord - Ufficio Protocollo Generale - Casella postale 2137 - 40100 Bologna Emilia Levante, che dovranno pervenire entro e non oltre, termine perentorio, 16/3/1990.**

Le domande di partecipazione dovranno essere corredate, a pena di non ammissione, dal certificato di iscrizione della Ditta nel registro della C.C.I.A.A. ovvero nel registro professionale dello Stato di residenza, se straniero non residente in Italia (di data non anteriore a 60 giorni rispetto a quello della presente pubblicazione) attestante, che la stessa è regolarmente iscritta e autorizzata ad esercitare il commercio degli articoli oggetto della gara a cui si intende partecipare e dalle documentazioni concernenti le lettere a) e c) dell'art. 12 e lettere a) e b) dell'art. 13 della legge 113/81 e successive modificazioni. Sono ammesse a presentare domanda anche imprese espositivamente raggruppate ai sensi dell'art. 9 della legge 113/81. Il bando di gara è stato inviato all'Ufficio Pubblicazioni Ufficiali della C.E.E. in data 9/2/1990. La richiesta d'invito non vincolerà l'U.S.L. N. 28. Per ulteriori eventuali informazioni telefonare al Servizio Attività Economiche e di Approvvigionamento dell'U.S.L. N. 28 - Via Albertoni 15 - 40138 Bologna - Tel. 051/6361274 nelle ore di ufficio.

IL PRESIDENTE dr. Ferruccio Melloni



Alessandro Petruccielli Una cartella piena di fogli

Nel diario romano di un giovane di paese, una straordinaria galleria di personaggi, un «mondo segreto» intuito e rappresentato nella sua essenzialità poetica.

di Davide Leri 18.000