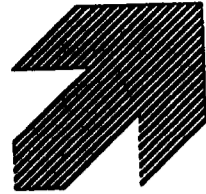
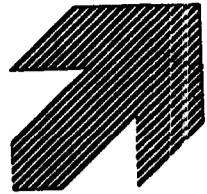


Borsa  
+1,38%  
Indice  
Mib 1025  
(+2,5 dal  
2-1-1990)



Lira  
Ancora  
in ripresa  
su tutto  
il fronte  
dello Sme



Dollaro  
Leggero  
calo  
(1231 lire)  
Perde anche  
il marco



## ECONOMIA & LAVORO

### Banche Shopping day, si prevedono tempi lunghi

ROMA. Non sarà immediata l'introduzione dello shopping day, la giornata lunga degli sportelli bancari che prevede l'apertura fino alle 18,30, inserita nel nuovo contratto dei bancari. Il nuovo orario infatti entrerà in vigore un mese dopo la stipula del nuovo accordo che deve essere però ancora tradotto in norme (giovedì è stata firmata soltanto l'intesa di massima). Una volta redatto il testo, inoltre, bisognerà vedere come le aziende di credito decideranno di mettere in pratica il nuovo orario di sportello, anche perché si tratterà di capire come assecondare le esigenze della clientela, che sono ovviamente diverse a seconda delle varie città. I tempi ministeriali di Roma, tanto per fare un esempio, mai si conciliano con quelli dei centri del triangolo industriale. «La composizione socio-economica del territorio», dicono all'Acri, «costituirà una variabile primaria. L'impatto sarà senz'altro diverso al Nord e al Sud». Probabilmente saranno necessari degli accordi «di piazza», e cioè a seconda delle città, tra i vari istituti di credito.

Un ulteriore problema, soprattutto per alcune filiali di provincia, potrebbe poi essere quello dell'uscita del personale, e quindi della difficoltà obiettiva di organizzare i doppi turni. In questi casi il rischio è che lo shopping day rimanga sulla carta e che gli utenti debbano accontentarsi del quanto di ora. I sindacati in più di apertura degli sportelli previsti dal contratto. Resta invece tutto come prima per quanto riguarda l'apertura delle banche al sabato, una questione sulla quale era stato fatto molto rumore ai tempi dell'avvio della vertenza. Durante il week end gli sportelli dovranno restare chiusi, saranno ammesse solo attività di promozione e consulenza.

Intanto all'indomani del sindacato sottoscritto tra sindacati e istituti di credito spuntano già i Cobank, i Cobas delle banche. Non riconoscono il contratto, e anzi chiedono al ministro Donat Cattin una nuova trattativa per rivedere tutto. Chi siano e soprattutto quanti siano nessuno può dirlo di preciso. Sette-ottomila in tutta Italia, dicono i promotori (un piccolo gruppo di bancari provenienti da altri sindacati) un comitato «irrelevante» rispondono i sindacati delle maggiori organizzazioni del bancario. Per il momento i Cobank giurano di fare sul serio e minacciano «se non ci daranno risposta proclameremo uno sciopero nazionale durante i Mondiali».

### All'alba di ieri è stato firmato il nuovo contratto dei piloti civili di linea. Vale fino al '93 Porterà a una tregua nei cieli

# E ora per quattro anni si vola

Le agitazioni proclamate dal 22 aprile sono state revocate. Di più: i piloti si impegnano ad una tregua nei cieli per 4 anni. Fino al '93, quando scadrà il contratto siglato ieri mattina all'alba dopo una trattativa andata avanti per dodici ore. L'Alitalia ha concesso incrementi medi di 32 milioni da erogare in 4 tranches. I piloti più flessibilità nel lavoro. Ma il 24 sciopero dalle 7 alle 13 fermi gli uomini-radar della Licta.

PAOLA SACCHI

ROMA. Una maratona notturna durata dodici ore. Poi all'alba - classico nelle grandi vertenze sindacali - la firma dell'accordo per il rinnovo del contratto dei 1800 piloti civili di linea che operano in Italia. Tutti gli scioperi che l'Appi aveva proclamato dal 22 sono stati revocati. Di più: le associazioni autonome (oltre all'Appi c'è l'Anpac che è la maggioritaria) si impegnano per una tregua nei cieli di 4 anni. Vale a dire fino al termine del '93 quando il contratto scadrà. I sindacati confederali, dal canto loro hanno dato per ora un assenso tecnico avendo espresso alcune riserve sulla parte relativa ai limiti di impiego. È l'ultimo capitolo di una storia iniziata due anni fa, quando il contratto stava per scadere e l'allora presidente dell'Alitalia, Nordio, in tv non esitava a dire che piuttosto «non si sarebbe volato per mesi» ma che ai piloti non avrebbe dato i soldi che chiedevano.

La prima «stretta» alla vertenza venne data dal nuovo management, dai sindacati e dalle associazioni autonome nel luglio '89 quando venne siglato un «precontratto» con l'erogazione di circa 17 milioni. Restava da adeguare le tariffe dei piloti italiani a quelle dei colleghi europei in genere molto più elevate, ma anche compensati ad un maggiore lavoro consentendo da flotta di aerei più numerosi. Ora a quei 17 milioni se ne aggiungono altri 32 da erogarsi in 4 tranches a partire dal luglio '90 fino al '93. Dal '91 è previsto un ulteriore incremento retributivo di entità variabile perché legato all'andamento della redditività aziendale. Mediamente si attesta intorno ai 6 milioni. Un «pacchetto» consistente in cambio del quale Anpac, Appi e le federazioni dei trasporti di

Cgil-Cisl-Uil hanno accettato una proroga della scadenza del contratto dal settembre '91 al dicembre '93 una scelta che «assorbe» gli effetti economici delle due contrattazioni integrate che scadevano il 31 marzo '90 ed il 31 marzo '93. E ancora l'accordo prevede una maggiore flessibilità nell'impiego del personale. Possibile il commento dell'Appi: «L'associazione che fino alla fine aveva fatto pressione con un consistente pacchetto di scioperi». Finalmente si volta pagina - dice Francesco Frezzolini - rispetto ad un passato che ha frenato lo sviluppo dell'azienda. In una nota la compagnia di bandiera afferma che gli obiettivi perseguiti sono «l'efficienza del servizio, la valorizzazione della professione del pilota e la competitività aziendale in un quadro di adeguamento allo scenario europeo».

L'amministratore delegato dell'Alitalia, Giovanni Bisignani, afferma che l'accordo, sul quale sono previsti momenti di verifica congiunta tra le parti, è una tappa fondamentale nello sviluppo delle relazioni industriali nel settore del trasporto aereo. «L'intesa a suo avviso, permetterà all'Alitalia attraverso una coerente gestione aziendale e con la collaborazione dei piloti e specialisti dei comandi di misurarsi con i più agguerriti concorrenti e di offrire un servizio sempre migliore agli utenti». Soddisfazione anche da parte di Luigi Bonazzi direttore centrale per gli affari istituzionali il quale sottolinea l'atteggiamento «responsabile» delle parti. Satisfatto anche il ministro Bernini: «Si ristabilisce la normalità nel trasporto aereo». «Certamente», osserva Donatella Turtura segretario generale aggiunto della Filcgil - nell'ultimo anno le relazioni industriali con l'Alitalia sono molto

migliorate rispetto all'infausto periodo Nordio. Secondo la sindacalista c'è però ancora molto da fare sia per concentrare in uno stesso periodo le scadenze dei vari contratti, sia ancor più sulle relazioni quotidiane sull'organizzazione del lavoro e l'ambiente, la sicurezza». Problemi ai quali aggiungere grandi temi quali la convenzione della compagnia in scadenza, l'adeguamento degli aeroporti. «E anche qui», ricorda Turtura - il governo è tragicamente latitante. Intanto nuovi problemi verranno creati dal sciopero dei controllori di volo della Licta dalle 7 alle 13 del 24 aprile.



Una cabina di pilotaggio di un Boeing 707. A sinistra Giovanni Bisignani, amministratore delegato dell'Alitalia

## Più ore in cabina e tanta flessibilità

ROMA. È il MD11 l'avvenistico antagonista del Boeing 747 nei voli a lungo raggio che nel '91 esordirà nella flotta Alitalia, il protagonista principale del capitolo produttività nell'accordo firmato ieri mattina all'alba dall'Alitalia e dai sindacati dei piloti. Nella tabellina ad hoc dedicata al nuovo aereo in fase di sperimentazione negli stabilimenti di Long Beach della McDonnell Douglas si prevede che le ore di volo possano arrivare fino ad un massimo di 13-15, fino al massimo, quindi di autonomia del velivolo, vale a dire finché le scorte di carburante sono sufficienti. I piloti così superano l'attuale limite orario di 11-12 ore previsto per il jumbo della Boeing Per i passeggeri questo significa che dal giugno del '91, tramite i nuovi MD11, sarà possibile andare direttamente

da Roma a Los Angeles, senza più fare scalo, come avviene ora, a Milano. E lo stesso, magari più tardi, sarà possibile raggiungere Tokyo senza tappe intermedie. Flessibilità nei turni e negli orari dei piloti è prevista, seppur in forma minore, anche nei collegamenti di medio e breve raggio in cui le ore di volo potrebbero aumentare di qualche ora o quarto d'ora. Alle quattro tratte in genere oggi effettuate se ne potrà aggiungere una quinta detta «fuori servizio». Un esempio: un pilota dopo aver raggiunto Milano in arrivo da Parigi via Roma potrebbe essere trasferito a Venezia (da dove potrebbe «portare» un aereo a Francoforte. È solo un ipotetico esempio che tenta di rendere l'idea di come sarà più flessibile il ut-

lizzo della forza lavoro. «Il punto di riferimento di questo contratto sia per la parte normativa che per quella economica», spiega Bruno Loi, segretario nazionale della Filcgil responsabile del trasporto aereo - è stata la Lufthansa, ma è chiaro che questa produttività sarà scaglionata nel tempo. Aumenterà cioè via via che l'Alitalia incrementerà la sua flotta. La Lufthansa oggi dispone di circa 200 aerei, l'Alitalia dai 122 attuali passerà gradualmente nel '96 a 166 velivoli. È chiaro poi mezzi ci sono, più sarà possibile incrementare l'utilizzo del personale per il quale anche gli stipendi «con questo contratto», spiega Francesco Frezzolini, dirigente dell'associazione autonoma Appi - ora si avvicinano alla media europea».

«Restiamo», spiega ancora Frezzolini - ad un 15% in meno, ma un sensibile miglioramento c'è stato. Ora finalmente l'Alitalia, in passato più simile ad una finanziaria che ad un'azienda di servizio, incomincia a fare la sua parte». E tradotto in stipendi mensili, quanto guadagnerà ora, ad esempio, un comandante di jumbo al massimo della carriera? Non è semplice fare i calcoli spiccioli. Ma, pur essendo cifre da prendere con il beneficio dell'inventario - dicono all'Appi - lo stipendio potrà passare dai 5 milioni attuali anche a 7. È lo stipendio - aggiungono - che oggi percepisce un direttore ministeriale e che è giusto abbia anche una persona che ha la responsabilità dei passeggeri e di un mezzo che vale più di 7 miliardi di lire. □ P.Sa

### Da oggi paga la banca se l'assegno va smarrito



Non caso in cui un assegno bancario girato per il incasso sia andato smarrito, la banca è responsabile verso il correntista, se trascura di avvisarlo tempestivamente dello smarrimento di un titolo. Questo principio, che non ha precedenti è stato enunciato dal Tribunale di Verona con una sentenza del 20 marzo 1989. In quell'occasione il tribunale - come rammenta un articolo della rivista dell'Abi bancaria - ha affermato la responsabilità dell'ir presa creditizia poiché questa, dopo aver inviato un assegno alla banca trassata, non si era successivamente preoccupata di conoscere l'esito della spedizione. La stessa banca aveva comunicato al cliente l'avvenuto smarrimento quando erano ormai trascorsi tre anni dalla data dell'accredito e, dunque, quando il cliente non avrebbe avuto più alcuna possibilità di far valere le proprie ragioni nei confronti del debitore. Nella sentenza i giudici di Verona hanno rilevato che la banca girataria in questione, condannata al risarcimento del danno del cliente, non aveva rispettato gli articoli del codice civile relativi all'esecuzione degli incarichi, alla diligenza del mandatario e alla comunicazione dell'eseguito mandato.

### Eankitalia: di liquidità dal mercato

La Banca d'Italia ha drenato liquidità per 3.000 miliardi di lire, attraverso un'operazione pronta contro termine di impiego che ha fatto segnare un deciso calo dei tassi di interesse. L'offerta di via Nazionale è stata accolta integralmente al tasso massimo del 10,65%, con n.pato al 17,63% ed al tasso medio del 10,52%. Nella precedente operazione pronta contro termine di impiego, che risale allo scorso 6 aprile i tassi di interesse si erano attestati, rispettivamente, sull'11,90% e sull'11,63%. Complessivamente, sono pervenute oggi alla Banca d'Italia 62 richieste, di cui 12 accette integralmente e 2 con n.pato. La scadenza dell'operazione è prevista dal 26 al 30 aprile prossimi.

### Da mercoledì tornano in sciopero gli anestesisti

Tregua pasquale brevissima nei servizi sanitari. Da mercoledì tornano a sciopero fino a tutto venerdì, gli anestesisti riuniti in uno sciopero annunciato e confermato. Ma oggi si è aperto un altro fronte: quello degli psichiatri che lavorano nei servizi di igiene mentale delle Usl. Sciopereranno da giovedì 19 fino a tutto sabato 21 aprile. Disagi sono da attendersi per i malati mentali e i tossicodipendenti assistiti in regime di ricovero «day-hospital» e in ambulatori. Protestano «per lo stato di disagio in cui sono costretti a lavorare gli psichiatri».

### Produzione industriale in crescita a ritmi lenti

Ancora un risultato positivo per la produzione industriale italiana che tuttavia conferma una crescita a ritmi lenti. L'indice nel mese di febbraio 1990 (20 giorni lavorativi di calendario), secondo gli ultimi dati resi noti oggi dall'Istat, ha raggiunto il livello di 120,8 con un incremento del 1,1% rispetto allo stesso mese del 1989 il cui indice è risultato 119,5 (20 giorni lavorativi). Anche la media del periodo gennaio-febbraio 1990 (42 giorni lavorativi) conferma la permanenza di un risultato positivo in quanto si è toccato un livello superiore del 2,2% rispetto a quello raggiunto nel corrispondente periodo del 1989 (41 giorni lavorativi). La crescita però si è andata affievolendo, infatti, l'indice «destagionalizzato», cioè depurato della stagionalità e corretto del diverso numero di giorni lavorativi dei singoli mesi, è risultato nel mese di febbraio 1990 pari a 118,5, contro 117,0 di gennaio ma inferiore rispetto a dicembre '89 (121,4) e a novembre (119,6).

### Salgono gli utili Sidercomit (Iva)

Utile netto di 16,5 miliardi di lire nell'89 per la Sidercomit (Iva), cresciuto del 67% rispetto all'88 (9,9 miliardi) e fatturato di 811,5 miliardi, aumentato del 6,4%. Questi dati principali - diffusi in un comunicato - del bilancio d'esercizio '89 della società, specializzata in prodotti siderurgici, approvato dal Consiglio di amministrazione. L'attività produttiva dei centri servizi Sidercomit - si legge nella nota - ha fatto segnare un aumento del 9% rispetto all'esercizio precedente con 353mila tonnellate lavorate.

FRANCO BRIZZO

Affollamento dei cieli, «deregulation», richieste alle stelle: un viaggio nella realtà americana. E noi...

## San Antonio (Usa), al mercato dell'aereo usato

Ce ne vorranno 10.000 in più nel 2000. Ce la farà l'industria attuale a soddisfare tanta «fame» di aerei? A Long Beach (Los Angeles), la settimana scorsa la Douglas ha presentato i suoi programmi per farvi fronte. Prevedono, tra l'altro, nel '91, la consegna all'Alitalia del nuovissimo «Md 11». A San Antonio, nel Texas invece, l'Aeritalia collabora con i tecnici americani per il «ringiovanimento» dei vecchi aerei.

DALLA NOSTRA INVIATA  
PAOLA SACCHI

LONG BEACH. Aerei come auto bianchi rossi grigi l'uno accanto all'altro stanno parcheggiati in chilometri file. Immagine resa ancora più surreale dalla brillante luce della California. Avevamo raggiunto Long Beach dove ha sede la McDonnell Douglas, colosso dell'industria aeronautica al termine di un «costa a costa» New-York Los Angeles durato molto di più del previsto. Il grande jumbo dell'American Airlines, zeppo di passeggeri aveva scostato a lungo sulla pista dell'aeroporto Kennedy prima di ricevere dalla torre di controllo il permesso di decollare. L'ingorgo dei cieli negli Usa è una cronica malattia che potrebbe far apparire quasi

una sciocchezza l'intasamento delle nostre vie aeree. Deve lavorare alacremente la grande fabbrica di aerei di Long Beach per soddisfare il boom del trasporto «celeste» e gli «appetiti» delle varie compagnie scatenate dalla deregulation che negli Usa ora sta per spostarsi in Europa. «Fino all'86 - dice Dino Mesturino, ex comandante di jumbo ed ora responsabile delle relazioni stampa per la McDonnell Douglas in Italia - quasi nessuno se ne interessava poi hanno incominciato a piovere da parte delle varie compagnie ordinazioni su ordinazione. Ma i tempi di fabbricazione di un aereo sono quelli che sono». Qui a Long Beach, dai capannoni della Douglas

ne escono poco più di due a settimana. L'obiettivo è arrivare a tre-quattro ogni sette giorni entro il '91. Secondo alcune recenti stime fatte dalla Boeing l'altro colosso statunitense dell'industria aeronautica nel 2000 ci sarà bisogno di 10.000 aerei in più. Alcune «cure di giovinezza» potranno essere fatte a molti velivoli esistenti sul mercato ma resta lo stesso l'interrogativo se l'industria attuale riuscirà a soddisfare questa «fame» di aerei. A Sud di Long Beach a San Antonio nel Texas, la città del leggendario Fort Alamo, i ingegneri Luigi Fumagalli vicepresidente della Dea Howard azienda americana specializzata nella riconversione ed il nomenclatore di jet di linea e di cui il maggiore azionista è l'Aeritalia è perentorio. «Per avere un nuovo aereo occorre aspettare cinque anni dall'ordinazione. E la situazione è destinata ad aggravarsi. La capacità produttiva dei costruttori non riuscirà a coprire l'aumento del traffico. Basti dire che solo negli Usa da oggi al 2000 si passerà da due a quattro milioni di passeggeri trasportati ogni

giorno». Cosa fare? Alla «Dea Howard» una quindicina di ingegneri italiani insieme ad un'équipe di colleghi statunitensi ha da tempo sperimentato una «cetta volta a «ringiovanire» i biattori Bac 111 (Dc-9 delle British Airways) e i triattori Boeing 727-100 che alcuni aeroporti del mondo hanno già bandito perché i motori sono troppo rumorosi. Ai loro posto vengono inseriti propulsori più silenziosi ed efficienti che consentono di risparmiare carburante ed aumentare il raggio operativo di questi aerei che - come assicurano gli ingegneri di San Antonio - tornano come nuovi. Un jet da 100 posti comprato in questa gigantesca fabbrica «dell'ultimo costa circa 12 miliardi di lire e richiede da quattro a sei mesi di lavoro. Può contare su una vita operativa di 10-15 anni. Un aereo nuovo della stessa capacità costa circa 25-30 miliardi. Ma alla «Dea Howard» ci si può rivolgere anche per esigenze molto più «rivole» rispetto a quelle poste dal traffico crescente di traffico aereo. Possono essere le esigenze di

un re d'Arabia, di uno sceicco degli Emirati Arabi uniti, dell'uomo più ricco del mondo il Sultano del Brunei. Non è suo il Boeing 747 personalizzato che staziona sulla grande pista attigua alla fabbrica texana e di qualche «eccetto di Abu-Dhabi o Dubai». E comunque - ci dicono - è praticamente come quello che il sultano di Brunei si è fatto realizzare dalla «Dea Howard» specializzata anche in arredamenti oltre che in «cure di giovinezza» degli aerei. Il gigantesco jet, un po' panciuto rispetto ai normali B 747 di linea «esibisce» trionfante una scaletta retrattile attraverso la quale si entra in un ascensore che introduce in un salotto e poi anche in una camera da letto. I rubinetti del bagno sono tutti rigorosamente in oro. Proprio come nei film di James Bond. Sogni da sceicchi o sultani. Torniamo alla realtà. E al meno sfarzoso ma certamente più funzionale nuovo aereo che sta per uscire dai capannoni della Douglas a Long Beach. Che entro giugno del '91 sarà consegnato all'Alitalia che ne ha ordinati 6 e prenotati 7 nell'ambito di un pro-

gramma che prevede l'acquisto di cento nuovi aerei nei prossimi sei anni. Lungo affollato, un po' avveniristico, si chiama Md 11. Consente di volare - spiega Ken Fetsenon, uno dei responsabili di produzione alla Douglas - senza scalo fino a 13.000 chilometri (per fare un esempio Roma-Los Angeles) ed è un velivolo flessibile ovvero con allestimento tale da poter facilmente rendere intercambiabile il trasporto delle merci con quello dei passeggeri. Una flessibilità che consente di trasportare da un minimo di 205 a un massimo di 405 persone. È per questa ragione che viene giudicato più conveniente del suo principale concorrente il Boeing 747. Non solo una particolare costruzione dell'ala che vede alla sua estremità delle «winglets» fabbricate dall'Aeritalia diminuisce la resistenza aerodinamica i motori sono a basso consumo e sono stati installati speciali elevatori di incremento «wendshear» le violente raffiche di vento molto pericolose in decollo ed atterraggio. La Douglas intende conquistare con questo aereo il 25% del

mercato mondiale del jet a lungo raggio. La concorrenza scatenata dalla deregulation è micidiale ovviamente anche per le case costruttrici. E la mente non può non tornare sul problema della sicurezza. Ma sia a Long Beach che nella gran fabbrica dell'usato degli aerei di San Antonio, sottolineano che troppi luoghi comuni sono stati finora detti su questo scottante problema. E Riccardo Anoti dell'ufficio pubbliche relazioni dell'Aeritalia afferma: «La sicurezza è data dall'integrazione perfetta degli elementi di un sistema complesso e delicato fatto da case costruttrici, compagnie aeree, sistemi di controllo, strutture aeroportuali, politiche e strategie dei governi». Come dire: inutile costruire aerei perfetti o ringiovanirli con una efficiente cura se poi i radar sono vecchi e inadeguati e gli aeroporti incapaci di smaltire un traffico dalla super-sonica velocità di incremento. Chissà che presto, per evitare che tutti prendano l'area alla stessa ora, non si debbano coordinare gli orari del cielo con quelli della terra.

L'Unità  
Sabato  
14 aprile 1990

13

FILLEACGIL

# I tuoi diritti NIENTE SENZA DI NOI

Donne  
Filea Cgil

**CONTRATTO '90**  
Le donne della Filea si incontrano  
Milano, 20 aprile  
Filea nazionale e regionale Lombardia