

Borsa
+0,20%
Indice
Mib 1008
(+0,8 dal
2-1-1990)



Lira
In forte
crescita
sul
fronte
dello Sme



Dollaro
In sensibile
ripresa
(1.234,50 lire)
Il marco
in discesa



ECONOMIA & LAVORO

Commercio «Bilancia» sempre più in rosso

ROMA. Ancora un dato negativo per la nostra bilancia commerciale: a marzo, infatti, l'interscambio ha registrato un deficit di 3250 miliardi di lire, in linea con quello del marzo '89 che si era attestato a 3235 miliardi. Ad incidere maggiormente sul rosso dei nostri conti con l'estero, da quanto emerge dai dati provvisori dell'Istat, sono stati, nonostante il calo dei prezzi petroliferi, i prodotti energetici (-1770 miliardi). Tuttavia nei primi tre mesi dell'anno l'Istat ha rilevato una diminuzione del deficit rispetto al gennaio-marzo '89, pari a 484 miliardi, dovuta al miglioramento del settore tessile e alla riduzione dei saldi negativi dei comparti dei minerali ferrosi e non ferrosi. Risulta invece peggiorato di 982 miliardi nel trimestre il deficit dei prodotti energetici.

A marzo è andata meglio per quanto riguarda le «altre merci» (-1480 miliardi) mentre nello stesso periodo del 1989 il deficit era derivato da un passivo di 1515 miliardi di lire per i prodotti energetici e di 1720 miliardi per le altre merci. Sempre nei confronti del marzo '89 si sono registrati incrementi contenuti sia per le esportazioni (16.578 miliardi, +5,8%) che per le importazioni (19.828, +4,9%). Anche se i tassi di crescita delle esportazioni hanno avuto un andamento leggermente superiore. «Nonostante - si legge nel comunicato dell'Istituto di statistica - il deficit commerciale è rimasto sugli stessi livelli del marzo '89». Nel periodo gennaio-marzo '90 le importazioni sono ammontate a 56.273 miliardi di lire e le esportazioni a 47.145 miliardi, con una variazione rispetto all'89 pari rispettivamente a +7,3% ed a +10,1%. Pertanto il saldo del periodo fra esportazioni e importazioni (comprensive di spese di trasporto ed assicurazione fino alla frontiera italiana) presenta un passivo di 9128 miliardi su cui incidono per 5892 miliardi i prodotti energetici e per 3236 miliardi gli altri prodotti. Nel primo trimestre dello scorso anno il deficit fu di 9612 miliardi (derivante da un saldo negativo di 4910 miliardi per i prodotti energetici e di 4702 miliardi per le altre merci).

Nel terzo mese di quest'anno la crescita maggiore all'importazione rispetto al corrispondente periodo dell'89 ha interessato il settore metalmeccanico e quello dei mezzi di trasporto, con un ammontare rispettivamente di 4614 e 2533 miliardi di lire. Aumenti di rilievo si sono registrati anche nel settore energetico dove sono ammontati a 2043 miliardi con incrementi pari al 15%.

L'accordo tra ministro, Cobas e sindacati ha interrotto lo sciopero che doveva terminare alle 14 di oggi

Ripartono treni e trattativa

Un tira e molla snervante. Docce scozzesi. Poi, alle 14,30 l'accordo Cobas-Bernini: sindacati e la revoca dello sciopero che doveva terminare oggi. Alle 18,30 la convocazione dei Cobas da parte delle Fs per il 2 maggio. Ma non è chiaro se con gli altri sindacati. Ancora resistenze di Cisl e Fisas. Ma Andreotti dice: hanno firmato l'autoregolamentazione, quindi hanno gli stessi diritti e doveri degli altri sindacati.

PAOLA SACCHI

ROMA. È stato un tira e molla snervante. Un susseguirsi di riunioni su tavoli separati. Un alternarsi di docce scozzesi. Poi, alle 14,30, quando i treni erano ancora nel caos e l'Italia paralizzata, l'annuncio da parte del leader dei Cobas macchinisti, Ezio Gallori al suo compagno di lavoro: ritornate sui treni, c'è l'accordo. La complessa macchina ferroviaria, che in quel momento era ferma per una buona metà (ha circolato nel corso dello sciopero il 46% dei convogli) ci ha messo varie ore prima di tornare alla normalità. E varie ore, dopo l'intesa siglata sul tavolo del ministro Bernini, ci sono poi ancora volute perché l'accordo venisse coronato da una parte decisiva, ovvero la convocazione dei Cobas da

parte dell'amministratore straordinario delle Fs, Mario Schimberni. È arrivata alle 18,30. Ed è stata fissata per le 18,30 di mercoledì due maggio. In che forma ancora non si sa, ieri sera circolava notizia, che, in seguito alle tenaci ulteriori resistenze da parte della Fit Cisl, i Cobas probabilmente si vedranno con l'amministratore straordinario delle Fs su un tavolo separato da quello al quale siederanno i sindacati confederali e la Fisas. Il segretario della Fit Cisl Andreotti, ha, comunque, detto che ora si è aperto un percorso importante, aggiungendo però che i Cobas prima di andare alla trattativa con le Fs dovranno incontrare i sindacati. Ad ogni modo ci sono dichiarazioni rilasciate dal presidente del Consiglio,

Andreotti, alla trasmissione televisiva «Italia Domanda» in cui, secondo l'agenzia giornalistica Italia, avrebbe detto che i Cobas, ora dopo la firma del codice di autoregolamentazione, hanno gli stessi diritti e doveri degli altri sindacati. «I Cobas - ha detto Andreotti - che avevano già fatto un primo passo coordinandosi tra di loro e impegnandosi davanti al notaio all'autoregolamentazione, hanno ora compiuto un passo ulteriore». «Si sono dati - ha proseguito Andreotti - un tesseramento unificato e sono divenuti un sindacato autonomo, che tra l'altro raccoglie un numero notevole di macchinisti, e come tali hanno gli stessi diritti degli altri sindacati». «Con queste premesse - ha concluso Andreotti - mi sembra giusto averli ammessi al tavolo di trattativa».

La svolta nella vicenda Fs era maturata l'altra sera quando il ministro dei Trasporti Bernini, in seguito alla mancata convocazione dei Cobas da parte delle Fs nonostante la loro adesione all'invito di Bernini a firmare il codice di autoregolamentazione, aveva deciso di tentare una «stretta» definitiva convocando per questa matti-

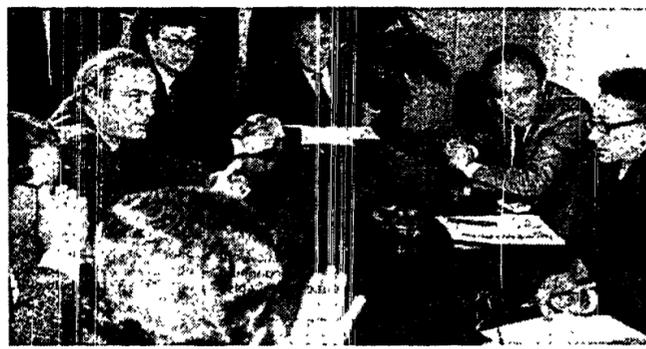
I macchinisti saranno convocati da Schimberni il 2 maggio anche se restano punti da chiarire Andreotti: sono rappresentativi

na Cobas, sindacati e ferrovie. Bernini dopo aver avuto una serie di contatti informali con Schimberni, il quale aveva manifestato una serie di preoccupazioni relative ad una ulteriore frantumazione delle rappresentanze sindacali, si è incontrato con i sindacati confederali e con la Fisas tornando ad insistere sulla sua «ricetta»: i Cobas firmano il codice di autoregolamentazione, revocano lo sciopero e in cambio il ministro dei Trasporti assicurerà loro la trattativa con Schimberni. Il codice di autoregolamentazione è stato poi firmato dal coordinamento macchinisti, ma lo sciopero scattato l'altro ieri alle 14 e che sarebbe dovuto terminare alle 14 di oggi restava ancora in piedi, dall'ente

non arrivava ancora la convocazione del coordinamento macchinisti che era stata chiesta per il 2 maggio. Il ministro Bernini a questo punto avrebbe fatto pressioni sui sindacati perché tentassero di convincere i macchinisti a revocare comunque subito lo sciopero. Ma i sindacati hanno sottolineato che le pressioni semmai il ministro le doveva fare sull'ente. Alla fine Bernini si è anche impegnato ad emanare una sua direttiva per rinvocare le ultime difficoltà. Poi, alle 18,30 la situazione si è sbloccata: i Cobas saranno ricevuti dalle Fs il 2 maggio.

Ma la vertenza Cobas, come dicevamo, non è affatto finita. Il segretario del sindacato autonomo Fisas, Antonio Papa, ha affermato che andranno al

tavolo insieme agli altri sindacati solo se le richieste saranno omogenee. Il segretario della Fit Cgil Mancini e quello della Ultrasporti Azzari hanno salutato positivamente l'intesa ma denunciato i gravi ritardi. Mentre il leader dei Cobas Gallori dopo essersi dichiarato soddisfatto ha lanciato una serie di bordate contro i sindacati confederali, dicendo che i «sindacati storici sono finiti». «Sono finiti - ha aggiunto - i tempi in cui Trenin, marini e Benvenuto decidevano per tutti». Gli ha replicato il segretario aggiunto della Fit Cgil, Donatella Turtura: «Il qualunquismo del Comu verso i sindacati confederali rischia di diventare il controcanto del progetto dell'ente Fs di dividere i ferrovieri ed i sindacati».



Il ministro dei Trasporti Carlo Bernini, al centro, durante una fase della trattativa di ieri

Intervista al ministro dei Trasporti Bernini «Ritardi del governo? No, dovevo aspettare»

«Per quello che mi riguarda l'accordo poteva già essere fatto alle 14 di ieri (l'altro ieri per chi legge, ndr), ma ho voluto e dovuto rispettare l'autonomia delle Fs, le divergenze tra i sindacati, l'iter dell'intervento delle commissioni Lavoro della Camera e del Senato». Il ministro Bernini si difende così dalle accuse di ritardo nella vicenda Fs. E annuncia di aver già depositato il suo progetto di riforma dell'ente.

Ministro Bernini, lei è stato accusato di essere intervenuto con ritardo. Alla fine lo sciopero è stato revocato. Ma non si poteva evitare prima quella che comunque è stata una via crucis per migliaia di viaggiatori, anche se contenuta dall'accordo raggiunto dopo la sua mediazione?

Purtroppo no. Primo perché ho dovuto aspettare l'intervento delle commissioni Lavoro della Camera e del Senato. Non potevo interferire o sovrappormi. Inoltre, fin dall'inizio ho sempre ritenuto che questa fosse una vertenza aziendale e quindi affidata all'amministratore straordinario delle Fs. Io sono intervenuto, adesso, in questo passaggio essenziale ma limitato perché andava ben oltre la natura contrattuale per investire valutazioni politiche sulla qualifi-

ca dei soggetti da ammettere o meno alla trattativa. Infine, ho dovuto attendere tempi fisiologici: queste vertenze così delicate coinvolgono anche le altre rappresentanze sindacali che sono le principali. Sapete meglio di me che su questa materia c'erano opinioni abbastanza diverse.

Allora quali responsabilità nei ritardi hanno avuto da un lato le Fs e dall'altro le divergenze tra i sindacati, o meglio le resistenze al riconoscimento del Cobas opposte dalla Fit Cisl e dalla Fisas?

È difficile parlare di responsabilità. L'amministratore straordinario aveva i suoi buoni motivi di ritenere incompatibili la trattativa e lo sciopero. I sindacati, tra di loro, dovevano

valutare un ruolo nuovo di questi Cobas che diventano Comu (coordinamento macchinisti uniti, ndr) e quindi tomo a dire: ci volevano i tempi fisiologici. Francamente, per quanto mi riguarda, la pista che ci ha condotto in porto era la medesima che avevo proposto ieri (l'altro ieri per chi legge, ndr) alle 14. Come oggi alle 14 è scattato tutto, poteva scattare anche ieri alla stessa ora.

Si apre una nuova storia sindacale nelle Fs. Dopo la firma del codice di autoregolamentazione, i Cobas diventeranno vero soggetto contrattuale?

Non tocca a me dirlo. Ho fatto quello che potevo e cioè ho detto: sarete ammessi alla trattativa. Le strade in questi

casì sono sempre laboriose, penso ai piloti dell'Appi che una volta non erano riconosciuti come sindacato. C'è un percorso in cui maturano questi riconoscimenti, non è che si va dal notaio e si mette un timbro.

Intanto, il governo non ha ancora varato la riforma Fs e l'amministratore straordinario Schimberni ha lamentato più volte l'incertezza dei finanziamenti per gli investimenti. Cosa pensa di fare?

Dopo tutti i compiti e le ricerche che mi hanno fatto fare, ho depositato l'ipotesi conclusiva che, come è noto, è per l'ente economico, al presidente del Consiglio il quale deve valutare il momento in cui è maturo il varo di questa

proposta. Ho fatto questa scelta dell'ente economico che ha la natura pubblica ma l'agibilità della struttura imprenditoriale ritardando a lungo per ottenere un progressivo chiarimento all'interno dei sindacati.

Ma non c'erano opinioni diverse soprattutto nel governo?

Altro che! È notorio che le due posizioni principali erano la mia e quella del vicepresidente del Consiglio che divergono su numerose questioni. Per quanto riguarda il piano investimenti definito d'intesa tra Fs, ministri dei Trasporti e del Tesoro, il decreto ha già la sigla della Ragioneria generale. Il ministro Carli sta valutando quando sarà opportuno per lui firmare. □ P.Sz.

Parretti dichiara: «Non sono antisemita»



Dall'av. Pierluigi Bevilacqua abbiamo ricevuto la seguente lettera: «Vi scrivo in nome e per conto del sig. Giancarlo Parretti in merito a quanto scritto dal giornalista sig. Sergio Di Cori nella vostra edizione di venerdì 9 marzo 1990. In tale servizio appaiono dichiarazioni nei confronti degli ebrei che sarebbero state rilasciate dal sig. Parretti. Quest'ultimo dichiara di non aver rilasciato alcuna intervista al sig. Sergio Di Cori concernente gli ebrei, di non considerarsi antisemita tanto che nella Pathe Communications Corporation quale copresidente risulta Yoram Glubus, di aver avuto sempre ottimi rapporti con gli ebrei e che suo nonno, durante la guerra, ha salvato molte vite di ebrei».

Mondadori in sciopero i giornalisti di «Panorama»

I giornalisti del settimanale «Panorama» hanno deciso il blocco del numero in lavorazione e hanno indetto uno sciopero per il 30 aprile e un'assemblea permanente per il 2 maggio. È stato inoltre proclamato lo stato di agitazione. I giornalisti di «Panorama» - spiega la nota - rifiutano con decisione le ipotesi di mercato che si vanno configurando in base alle dichiarazioni dei rappresentanti del gruppo Fininvest, che attualmente governa l'Arnoldo Mondadori editore, rilasciate a conclusione dell'assemblea Amet di giovedì 26 aprile. Una di queste ipotesi, che prevederebbe lo sciopero di «Panorama» dalla Arnoldo Mondadori editore, costituisce un atto di inaudita gravità e contrasta apertamente con tutte le dichiarazioni programmatiche e le rassicurazioni fornite ai rappresentanti sindacali dei giornalisti.

Costa più mantenere un'auto o un bambino?

Ormai il mantenimento di un'automobile viene a costare più di un figlio di 5 anni. Lo ha calcolato l'Unione consumatori dopo l'aumento della Rc Auto varato l'altro giorno dal Cip, che peraltro incide complessivamente per un 5 per cento in più, porta il costo dell'auto a superare quello di un figlio in età prescolare, toccando 5 milioni 249mila lire annue (per una percorrenza di 10mila km). Ciò significa che il costo per ogni km percorso è di 525 lire anche se potrebbe diminuire soltanto del 20 per cento in caso di una percorrenza dimezzata. La valutazione, effettuata su un'auto nuova di 13 cavalli, tiene conto del carburante, dell'assicurazione, del deprezzamento, del bollo, della marca patente, della manutenzione, delle riparazioni, e perfino delle multe, ma non di altre eventuali voci complementari come il posto (garage), il canone autoradio, l'installazione di accessori, ecc.

Credito Romagnolo si espande in Umbria e in Friuli

Il Credito Romagnolo punta a creare un asse bancario privato nell'Italia centro-nord. Questa la conclusione dell'assemblea della banca controllata dagli uomini di De Benedetti che tre anni fa fu oggetto di un drammatico scontro tra l'ingegnere e la Fiat. Il «Rolo», come lo chiamano confidenzialmente da queste parti, intende infatti acquistare il Banco di Perugia, circa 10 sportelli in Umbria, di proprietà del Banco di Roma. Trattative ufficiali non ne esistono ma il presidente dell'istituto bolognese Francesco Bignardi ieri all'assemblea della banca ha annunciato di avere avanzato l'offerta. «Se loro sono disposti - ha detto - noi siamo pronti per intraprendere una trattativa molto seria». Sempre il Rolo ha ufficializzato anche l'acquisto delle azioni del Banco del Friuli di proprietà della famiglia Benetton legata ad un patto di sindacato di voto con De Benedetti ed intenzionata a vendere per concentrare tutta la sua attività finanziaria in quella industriale (in particolare nel rilancio della Nordica azienda specializzata nell'abbigliamento sportivo da neve).

Cresce (+35 per cento) l'utile della Cir

Chiude con un utile netto di 144,9 miliardi l'esercizio 1989 della Cir, la finanziaria del gruppo De Benedetti. Rispetto all'88 il dato registra un miglioramento del 34,8% (107,5 miliardi l'utile precedente), mentre il patrimonio netto sale da 2.271 a 3.670 miliardi. La posizione finanziaria netta di Cir è controllata al 100% e inoltre in pareggio. Il consiglio di amministrazione, che ieri ha esaminato il bilancio, proporrà alla assemblea degli azionisti del prossimo 27 giugno la distribuzione di un dividendo unitario invariato (130 lire per le azioni ordinarie, 150 lire per le risparmio convertibili e 170 lire per le risparmio non convertibili). Il monte dividendi complessivo salirà così da 86,1 a 98,5 miliardi.

FRANCO BRIZZO

Cobas: «Un diritto costato miliardi»

ROMA. Ecco il maledetto toscano. Ecco il barcaiolo leader dei Cobas macchinisti Enzo Gallori arrivato al confronto ufficiale col ministro Bernini in divisa da ferroviere. Agitando la busta paga di aprile che non arriva a due milioni dopo 33 anni di anzianità. Così ha risposto alle nostre domande.

Chi è ucciso vincitore da questo braccio di ferro? Siamo soddisfatti di quel che abbiamo ottenuto: il riconoscimento del diritto a una soggettività sindacale che qualunque società democratica ci avrebbe riconosciuto da tempo con risparmi di miliardi e di sacrifici agli utenti.

Insomma, hanno vinto tutti e nessuno? Chi ha resistito fino in fondo contro di noi ha ingoiato qualche amaro boccone; ci auguriamo che non cerchi rinvincite quando si entrerà nel merito della trattativa.

Adesso si pone qualche problema coi sindacati confederali, in particolare con la Cgil in cui per tanto tempo lei ha militato?

Sono ancora iscritto, in attesa di giudizio per l'espulsione. Riconosco che in questa ultima fase Cgil e Uil sono stati dalla nostra parte per difendere il diritto alla presenza al tavolo delle trattative; non posso dire la stessa cosa per la Fit Cisl e per la Fisas.

Ma che cosa è il Comu? Una generica rappresentanza, un sindacato autonomo?

Siamo di fatto un sindacato, che poggia sulla democrazia e la partecipazione dei lavoratori ormai persa in molti sindacati. Siamo senza segretari, siamo solo rappresentanti delle aspettative e delle decisioni dei lavoratori.

È esattamente quello che dicono, sin dagli anni Cinquanta, i sindacati autonomi per distinguersi da quelli confederali.

A differenza dei cosiddetti sindacati autonomi, noi vogliamo portarci dietro i valori della solidarietà e della storia che i sindacati confederali ci insegnano.

Per molti di voi c'è da risolvere la questione della doppia militanza.

La prevede il nostro statuto nell'art. 6, per consentire a chi lo desidera di conservare valori, ma anche ideologie che per fortuna il mondo moderno sta sempre più smussando.

Cgil: «Chi ha vinto? Alla fine gli utenti»

ROMA. Donatella Turtura, segretaria generale aggiunto della Fit Cgil, tra i protagonisti di una faticosa opera di mediazione nella vicenda Cobas, valuta a caldo quanto è accaduto.

Lo sciopero dei macchinisti Cobas è stato finalmente revocato. Chi ha vinto? Schimberni, i Cobas, i sindacati confederali?

Ha vinto l'utenza che non tollera forme selvagge di sciopero. Uno sciopero, questo, che peraltro poteva essere evocato da giorni se il governo fosse intervenuto in tempo. Infatti secondo il codice di autoregolamentazione il ministro dei Trasporti, che ne è il garante, doveva determinare la revoca del blocco 24 ore prima del suo inizio. Invece è intervenuto quando lo sciopero era già in atto.

Tuttavia c'è un fatto nuovo: a tutti gli effetti i Cobas dei macchinisti (o Comu) sono

ammessi al tavolo delle trattative. Come avete superato il contratto fra sindacati su questo?

La Fit non divide gli scioperi e molte rivendicazioni del Comu, ma ritiene che esso abbia dimostrato di avere una rappresentatività, come del resto gli è stato riconosciuto anche dal Parlamento. Escluderli, sarebbe stata una scelta non democratica. E poi portarli al negoziato significa metterli nelle condizioni di dire agli altri ferrovieri e al paese che cosa vogliono in maniera esplicita, rispetto alle trattative riservate che pur vi sono state tra l'Ente Fs e il Comu. Quindi, il confronto con la Fit-Cisl si è sviluppato sia sul principio della democrazia, sia su quello dell'opportunità di una operazione di trasparenza.

Adesso c'è un altro sindacato autonomo, o si tratta di ribelli che comunque restano nei sindacati tradizionali?

Il Comu viene riconosciuto come uno dei soggetti negoziali per il personale di macchina. È vero che molti aderenti ai sindacati confederali hanno sciopero col Comu; ciò però non significa che essi necessariamente condividano una prospettiva di «membramento della rappresentanza sindacale nel lavoro ferroviario».

Ma il fenomeno Cobas porrà pur qualche problema ai sindacati confederali.

Dallo scorso luglio è in corso un chiarimento fra gli iscritti per sciogliere l'ambiguità della doppia militanza mentre la Fit verifica il suo consenso reale. La vertenza contrattuale in atto è la grande occasione di una verifica fra posizioni corporative e posizioni che, pur valorizzando le specificità, tengono alto il valore della solidarietà. E non dispero nell'unità fra i macchinisti contro il progetto delle Fs di dividere i ferrovieri. □ R.W.