

**Trattativa sui 1.500 eccedenti Turtura (Cgil): «Intesa importante, ma qual è il futuro dell'Alitalia?»**

ROMA. Ora manca soltanto la «bolla» androclitiana. Ieri il ministro dei trasporti Carlo Bernini ha informato il presidente del consiglio sulle conclusioni degli incontri con l'Alitalia e con i sindacati. Tra breve il governo dovrebbe formalizzare l'«esodo» agevolato per 1.500 dipendenti dell'Alitalia, della società aeroportuali e dei dipendenti delle compagnie straniere in crisi. A Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Fil-Cgil abbiamo chiesto una prima valutazione a chiusura delle trattative.

**Il ministro ha pubblicamente elogiato lo spirito di collaborazione del sindacato. Forse un modo indiretto per evitare le argomentazioni su una presunta natura assistenziale della soluzione concordata?**

Presumo che la sottolineatura del ministro sia una riconferma della serietà dell'approccio e dell'esame fatto con le aziende. Un'analisi rigorosa e non mirata ad estorcere sostegno assistenziali, bensì a coniugare la nuova organizzazione del lavoro ad una strategia di rilancio del gruppo Alitalia. Ed è pertanto stupificante che il ministro dell'Industria Battaglia abbia preso le distanze da un provvedimento prima ancora di conoscere l'esito della ricognizione avviata da governo, sindacati ed imprese.

Dall'esterno però si è avuta l'impressione di una trattativa condotta tutto sul filo del numero. Ma, quanto a dinamismo aziendale, Alitalia ed Iri sono apparsi con i «carrelli inchiodati al suolo» ed anche il governo non ha certo brillato per fantasia durante la fase più acuta della crisi del Golfo.

Il governo sino ad ora si è limitato a decidere la liberalizzazione delle tariffe, quasi ad attribuire a questo fattore una

valenza taumaturgica. Ma ha senso per i bilanci? Non credo. Piuttosto perché non si tenta la penetrazione sui nuovi mercati, a cominciare dall'area del Mediterraneo sino alle rotte dell'Est europeo. Certo la nostra compagnia di bandiera scosta anche l'inazione dell'autorità politica: una sinergia in negativo che non è l'ideale per fronteggiare una concorrenza agguerrita. Qualche esempio. In Europa siamo gli unici a non aver regolato la convenzione tra stato ed imprese. Secondo: l'Italia non ha ancora aderito al «sistema» «Eurocontrol» (il sistema europeo di riforma dell'Anav (l'associazione dei controllori di volo). Insomma, governo, ministero competente, Iri, principale azionista di maggioranza, e la stessa Alitalia devono rispondere proprio ai dipendenti e sostanzialmente poi con i fatti, se vogliono mantenere la nostra compagnia tra le grandi «airlines» oppure regionalizzare il campo d'azione. Pur sapendo, nella seconda ipotesi, di sacrificare l'invidiabile e strategica posizione geografica.

**In attesa del disegno o decreto legge che archiverà definitivamente la trattativa qual è la posizione della Fil-Cgil sulle relazioni sindacali?**

Com'è noto la compagnia di bandiera ci aveva chiesto il congelamento dei rinnovi contrattuali. La richiesta è stata rimessa al mittente. Del resto sarebbe un controsenso per il sindacato ridurre la qualità delle relazioni industriali, mentre si discute la nuova organizzazione del lavoro e i nuovi profili professionali in contemporanea all'esodo di oltre mille dipendenti. Il tutto senza trascurare quella parte economica già concordata con l'Alitalia prima dell'inizio della crisi del Golfo. □ M.R.

**Dal ministero dei Trasporti la «radiografia» di un Ente che attinge massicciamente ai rimborsi del Tesoro**

**Costa caro far correre i treni ben quattro volte più dei ricavi**

Far camminare i treni costa quattro volte più di quanto le Fs incassano. Il ministero dei Trasporti pubblica una «radiografia» della gestione dell'Ente che rivela crescenti interventi del Tesoro per ripianare il deficit, mentre resta minima la quota ferroviaria nel traffico passeggeri e merci rispetto al trasporto su gomma. E per invertire la tendenza, centomila miliardi in dieci anni.

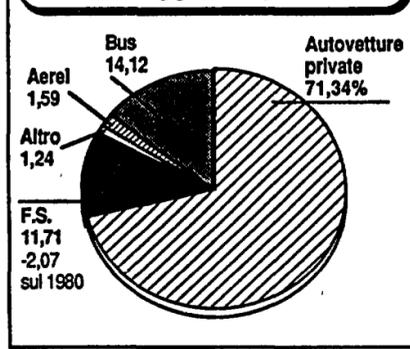
RAUL WITTENBERG

ROMA. Protti al decollo. Così si presentano le Ferrovie dello Stato illustrando i dati della gestione 1990, che per la verità non sono confortanti. Tranne qualche leggero miglioramento nel trasporto delle merci e nei costi per il personale all'avvio dei prepensionamenti. E pur vero che l'anno scorso è accaduto parecchio nelle Fs: le clamorose dimissioni dalla guida dell'Ente di Mario Schimberni, la successione di Lorenzo Necchi, la conclusione del nuovo contratto di lavoro sotto l'incubo del Cobas, il braccio di ferro tra Necchi e il ministro Bernini sugli assetti interni mentre tuttora fatica a nascere la riforma istituzionale dell'Ente. Il tutto culminato con l'elaborazione del contratto di programma poi firmato col governo, che ha delirato al futuro delle ferrovie più arretrate d'Europa. Un futuro che scommette sull'Alta velocità, ma che punta pure a modernizzare l'intera rete. Tanto che l'Italia è l'unico tra i paesi in-

dustrializzati che si prepara a spendere nei prossimi dieci anni centomila miliardi, di cui un terzo per i supertreni; un altro su cui si ridisegnano nell'industria ferroviaria alleanze europee e nazionali: ieri il presidente dell'Efim Gaetano Mancini si è detto «non contrario» ad una sua adesione al maxi-accordo Iri-Siemens che aveva spiazzato la stessa Efim nella sua corsa al primato del polo ferroviario.

Che occorre cambiare non c'è dubbio. La situazione attuale è pesantissima. Far camminare i treni costa quattro volte più di quanto le Fs incassano: il passivo è ripianato dal Tesoro, che in dieci anni ha quasi triplicato i suoi interventi: dai 4 mila miliardi nell'80 agli oltre diecimila dell'anno scorso, mentre i ricavi rimangono al di sotto dei quattromila miliardi annui. Nel 1990 i costi di esercizio nonostante una sensibile flessione a partire dall'88 erano a quota 15.138 miliardi, di cui 10 mila assorbiti

**Come viaggiano gli italiani**



dal personale. Drammatica la progressione storica delle uscite: portando a cento quelle del 1972, salivano a 141 nell'80 e a 177 dieci anni dopo. Peggio ancora i rimborsi del Tesoro: da 100 a 418. Ed ora Necchi e Bernini chiedono alla collettività e al capitale privato ulteriori risorse per capovolgere la situazione: un processo che avrà tempi lunghi e che comunque scontrerà la sovvenzione statale dei servizi sociali come le tariffe agevolate ai pendolari e il mantenimento di linee poco remunerative.

Spostare traffico dall'automobile e dal Tir verso i treni, questo l'obiettivo. Nel mercato dei viaggiatori, la quota ferroviaria è minima, addirittura calata di due punti nel decennio: 11,7% contro il 7,1% delle auto e delle ferrovie. Tuttavia la gente viaggia di più, e di ciò hanno beneficiato anche le ferrovie che hanno visto crescere i loro passeggeri da 381 a 429 milioni tra l'80 e il '90. Storicamente, portando a cento l'indice del 1972, quello del 1990 si attesta a livello 121 con un aumento

di tre punti sull'anno precedente. Simile il mercato delle merci. Il trasporto ferroviario interviene per appena il 12,35% del traffico. Ma le Fs registrano un aumento rispetto all'89, quando la quota ferroviaria era del 12,29%. Comunque anche qui il primato spetta al Tir, ai quali gli operatori affidano il 62,79% dei loro prodotti. In calo l'utilizzo delle navi perché il cabotaggio scende ulteriormente in un anno dal 19,55 al 19,34 per cento del mercato.

E il personale, che fa? Lavora meglio e di più, dicono i dati. Il suo indice di produttività «tecnica» è cresciuto mediamente, in un anno, da 578mila a 608mila mentre quello degli altri fattori (locomotive, carrozze, energia) restavano più o meno costanti. E dal 1985 che i ferrovieri si stanno rimboccando le maniche. È questo uno dei dati confortanti che la dire alle Fs di essere «pronte al decollo» verso lo sviluppo.

Ma i sindacati vogliono che esse riguardi l'intero paese, soprattutto il Mezzogiorno in cui le ferrovie sono più carenate. Oggi Cgil Cisl e Uil concludono a Bari un convegno in cui si chiede per il Sud «un sistema integrato di trasporti» senza il quale, ha detto il segretario confederale della Cisl Luca Borgomeo, l'Italia rischia una progressiva marginalizzazione dai traffici comunitari ed extracomunitari.

**ARTI**

ARTI, l'associazione di tecnici, ricercatori e professionisti che è sorta nel 1984 per iniziativa del Pds, ma che raccoglie l'adesione di numerosi lavoratori tecnici e intellettuali anche di altre tendenze culturali e politiche, ha convocato per sabato 26 marzo a Milano la 3ª assemblea nazionale. ARTI, che è già presente in 16 città italiane e conta sinora circa 1.400 aderenti, sarà la prima associazione a carattere nazionale ad avvalersi dell'articolo 7 dello Statuto del Pds che prevede la possibilità di patto di collaborazione con associazioni autonome.

All'assemblea parteciperà una delegazione della Direzione del Pds che porterà la risposta dei vertici del partito al testo di accordo proposto da ARTI. Due sono gli obiettivi politici di ARTI: 1) Contribuire con iniziative culturali e politiche nelle città e nei luoghi di lavoro, di ricerca e di studio a definire e rafforzare l'identità sociale del Pds.

A giudizio di ARTI il Pds deve superare le sue incertezze, tornare alla matrice originale del suo progetto di rinascimento per rappresentare il mondo del lavoro e della produzione nella sua varietà e molteplicità, nelle condizioni storiche create dalla rivoluzione tecnico-scientifica e dalla interdipendenza tra tutti i paesi e tra tutti i popoli sul piano culturale, politico, economico e ambientale. ARTI si rivolge ai lavoratori tecnici e intellettuali per promuovere quei valori di democrazia economica e politica, di giustizia e di solidarietà sociale, di valorizzazione e riappropriazione della professionalità e della creatività di ogni donna e di ogni uomo, di innovazione dell'impresa e del sistema paese, che sono le ragioni profonde della collaborazione di ARTI con il Pds e devono diventare la sostanza dell'iniziativa politica del nuovo partito della sinistra. Tali valori inoltre, sono alla base delle spinte di rinnovamento che attraversano il movimento democratico e socialista europeo di cui ARTI si sente parte integrante.

L'obiettivo immediato è quello di contribuire a ricostruire un'ipotesi di unità politica delle forze che rappresentano il mondo del lavoro e della produzione, come alternativa alla crisi del sistema politico e istituzionale, al vuoto di legalità e di efficienza che è determinato dalla commistione tra affari e politica e dall'attuale modello di governo sostenuto dalla coalizione tra la Dc e il Psi.

2) Definire, con il suo Statuto e con il «patto» che regolerà la sua collaborazione con il Pds (elaborato sulla base dell'art. 7 dello Statuto di tale partito), nuove regole di azione politica e di ricerca culturale. È necessario agire nel confronto delle idee e delle proposte - e non in quel permanente conflitto tra frazioni burocratizzate che ha impoverito gli stessi organismi dirigenti del Pds della presenza e dell'apporto del mondo della ricerca, della tecnica, dell'innovazione, dell'imprenditoria democratica - le ragioni reali della svolta che il Pds vuole imprimere al sistema politico e istituzionale del nostro paese.

**AVVISO D'ASTA PER LA VENDITA DI TRE LOTTI DI TERRENO**

**Estratto**  
Il Presidente dell'O.P. Francolini Franceschi, in esecuzione delle deliberazioni C.A. n. 30 del 21/12/1990 e n. 8 del 4/2/1991, esecutive,

**rende noto**  
che il giorno venerdì 5/4/1991, alle ore 16 presso la Residenza municipale di Santarcangelo di Romagna, Sala consiliare, avrà luogo un'asta pubblica per mezzo di offerte segrete in aumento da confrontarsi con il prezzo a base d'asta a norma dell'art. 73 lett. c) e dell'art. 76 del R.D. 23/5/1924, n. 827 per la vendita dei seguenti appezzamenti di terreno di cui il catasto terreni del Comune di Santarcangelo di Romagna al foglio 35, particelle 327, particelle 24, 30, 31, 42 e 47: lotto n. 1: costituito dalla particella 24, di mq. 23.171, di cui mq. 21.491 destinati ad area residenziale di espansione, edificabili con un piano particolareggiato e mq. 1.680 di terreno agricolo; Prezzo a base d'asta L. 510.000.000; lotto n. 2: costituito dalle particelle 31 e 30/parte di mq. 40.000; area agricola a cui si accede dalla strada vicinale S. Michele; prezzo a base d'asta L. 600.000; lotto n. 3: costituito dalla particella 47, su cui insiste un fabbricato rurale, di mq. 44.932; area agricola a cui si accede dalla strada vicinale S. Michele; prezzo a base d'asta L. 175.000.000.  
Copia integrale dell'avviso d'asta ed ulteriori chiarimenti possono essere richiesti alla Segreteria dell'Ente, sig.ra Zavatti, presso municipio di Santarcangelo di Romagna, dalle ore 10 alle ore 12 nei giorni feriali (tel. 0541/628173). Presso la segreteria è in visione la planimetria facente fede in ordine alla individuazione delle aree poste in vendita.  
IL PRESIDENTE alg. Quarto Rossi

**LA GUERRA NEL GOLFO TRA CENSURA MILITARE, PROPAGANDA E CONTROLLO INFORMAZIONE**

**INFORMAZIONE DI GUERRA GUERRA DI INFORMAZIONE**

Una guerra, cento messaggi; come hanno trasmesso i mass-media italiani ed europei questi sette mesi di crisi.

**Partecipano:**  
Paolo LIGUORI direttore de «Il Sabato»  
Fabio MUSSI direzione del Pds  
Antonio PADELLARO vice direttore de «l'Espresso»  
Claudio FRACASSI direttore de «Avvenimenti»

MARTEDÌ 19 MARZO, ORE 17  
CASA DELLA CULTURA (L.go Arenula, 26)  
Sinistra giovanile  
Associazione «Roma, la città futura»

**Verso la trattativa di giugno**

**Confindustria: 4 proposte per la nuova scala mobile**

Per la trattativa di giugno la Confindustria ha preparato ben quattro diverse proposte di modifica del meccanismo della scala mobile, che per il momento, però, restano segretissime. Oltre alla contingenza, gli imprenditori porteranno al tavolo del confronto un massiccio dossier su tutto lo scibile del lavoro: contrattazione, struttura del salario, sanità, pensioni, fisco, contributi.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Anche Confindustria si sta attrezzando - piano piano, come stanno facendo i sindacati - per la trattativa interconfederale di giugno. Ieri, in occasione della riunione della giunta dell'associazione degli imprenditori, il vicepresidente Carlo Patrucco ha anticipato l'esistenza di ben quattro diverse proposte per la riforma del meccanismo della scala mobile, senza però darne i dettagli.

Per Confindustria, però, non basta che dalla trattativa scaturisca solo una nuova struttura della contingenza. Il gap in tema di costo del lavoro con gli altri paesi cresce-

rebbe in maniera incontrollabile, creando le premesse della deindustrializzazione. Anche qui Patrucco è stato misterioso: ha parlato di due importanti imprese italiane che hanno annunciato in Giunta che trasferiranno i loro investimenti oltre frontiera, ma non ha fatto nomi. Per questo al tavolo negoziale di giugno Confindustria porterà una proposta complessiva su tutti gli aspetti legati al lavoro: struttura del salario, scala mobile, struttura della contrattazione, ma anche sanità e pensioni, mercato del lavoro, fisco. Specie sul fisco e la contribuzione sociale, Patrucco lancia segnali di pace

al sindacato: «non può una parte sola del paese finanziare per tutti lo stato sociale».

Intanto, anche nel sindacato continua la discussione in vista della stesura di una vera e propria piattaforma per giugno. «Oggi - ha affermato a Milano il numero due della Cisl, Sergio D'Antoni - non è realistico pensare all'abolizione della scala mobile, il paese non è ancora pronto. Si tratta però di correggere i limiti e di valorizzare i pregi: la Cisl vede un limite nell'automatismo, e pensa a meccanismi che consentano alle aziende di programmare le dinamiche salariali», ieri anche la direzione della Uil, dopo Cisl e Cgil, ha appoggiato l'intesa sulle rappresentanze sindacali che sarà definitivamente ratificata entro il 15 aprile. Il segretario confederale Pietro Larizza ha tra l'altro difeso l'accordo dalle critiche di chi ritiene comunque necessaria una legge, che non verrà ostacolata «perché sia destinata a svolgere una funzione di supporto all'accordo che sottoscriveranno sindacati e imprenditori».

**La proposta del ministro è che la 64 duri fino al '95**

**I sindacati contro Pomicino sull'intervento straordinario nel Sud**

Cirino Pomicino propone la proroga della legge 64 per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno fino a tutto il '95. I sindacati si dicono contrari e la Confindustria è perplessa. Il rischio è che slitti il rifinanziamento di 24.000 miliardi della 64, tra cui ci sono gli 8.000 miliardi degli investimenti Fiat al Sud. Il 19 marzo nuovo appuntamento. Paolo Brutti della Cgil si dice «preoccupato».

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. Un colpo basso. Il ministro del Bilancio Cirino Pomicino ha colto al volo l'urgenza di finanziare numerosi progetti per il Sud, fra cui gli 8.000 miliardi alla Fiat, per cercare di incassare una proroga fino al 1995, cioè un biennio oltre la sua scadenza naturale, della legge 64, quella che regola l'intervento straordinario per il Mezzogiorno. Un vero colpo di mano. Mercoledì doveva tenersi un incontro tra il ministro per il Mezzogiorno Marongiu, la Confindustria e i sindacati. Oggetto: le linee di intervento per il rifinanziamento della legge 64. La manovra, in gran parte, era già stata concordata: 24.000 miliardi di finanziamento in tre anni, di cui 14.000

all'industria (8.000 per gli impianti Fiat a Meli e a Pratola Serra, 1.200 per la Sna in Val Basento, il resto per incentivi alla piccola e media industria) e 10.000 miliardi per progetti strategici (niente di ben definito: acquedotti, reti telematiche, turismo, ecc.). La sede dell'incontro Marongiu la fissa al ministero del Bilancio. E Cirino Pomicino non si smentisce. Sostiene che il governo, in questa fase, i 24.000 miliardi non li ha, nonostante l'8 marzo a Palazzo Chigi si fosse sottoscritto un accordo di concertazione tra Governo, Confindustria e sindacati. Suggestive quindi di allungare i tempi di stanziamento, previsti entro il '93, portandoli al 1994-95 e di

abbia cercato aprire i cordoni di un nuovo intervento indiscriminato per il Sud. E la Confindustria? Sembra che sia rimasta molto perplessa di fronte alla proposta di Pomicino, preoccupata soprattutto delle forti obiezioni che una proroga della 64 incontrerebbe in sede parlamentare. Nel frattempo tutto è rinviato a martedì 19 marzo, quando Pomicino e Marongiu presenteranno una bozza di disegno di legge sul rifinanziamento della 64. «Per quanto ci riguarda - dice Paolo Brutti - noi vogliamo una maggiore caratterizzazione dell'intervento industriale nel Sud. È un fatto positivo che per la prima volta grandi imprese e grandi gruppi si dicano pronti ad intervenire e lo facciano con progetti ben definiti e localizzati. Occorre fare di più anche per la piccola e media impresa, andando oltre le agevolazioni puramente finanziarie. Riteniamo inoltre i contratti di programma un buono strumento di partenza. Tuttavia ci preoccupa molto chi, insistendo su vaghi progetti strategici e sulla proroga della 64, mette a rischio tutto il progetto d'insieme e soprattutto lo sviluppo industriale».

utilizzare per l'immediato, in particolare per gli investimenti Fiat, che vanno assolutamente ultimati entro il '93, 12.000 miliardi provenienti da fondi vari. Si tratta di stanziamenti per spese già finalizzate, per la maggior parte da destinare agli enti locali meridionali, che con il sistema delle «rimodulazioni» vengono rinviate, liberando così un'ingente massa di risorse. La proposta, in pratica, consente di diluire gli investimenti per il Sud in un quinquennio. «Quello che ha portato i sindacati a scontrarsi con la proposta di Pomicino è stata la richiesta di prorogare, non la spesa, ma la legge 64 fino al '95» dice Paolo Brutti, segretario confederale, responsabile per il Mezzogiorno della Cgil. «Diverso sarebbe stato - continua Brutti - se il ministro avesse proposto di far cessare gli impegni di spesa della 64 nel '93, mantenendo, in termini di spendibilità, le relative sovvenzioni fino al 1995». Insomma, un conto è prorogare spese già decise e ben definite, un altro prorogare la legge e gli impegni di spesa. L'impressione è che Pomicino abbia voluto fare il furbo e, dietro l'urgenza dei finanziamenti alla Fiat,

**Alleanze e fusioni: posizioni contrastanti e perplessità in un dibattito a più voci svoltosi ieri a Pisa Per il presidente dell'Associazione bancaria Barucci l'integrazione «non sarà né facile né breve»**

**Matrimoni obbligati tra banche e assicurazioni**

Il matrimonio tra banche ed assicurazioni «sa da fare», ma banchieri ed assicuratori sono divisi. Per il presidente dell'Abi Barucci il «passaggio non sarà né breve, né indolore». Mentre per il presidente dell'Alleanza? Desiata, tutto questo interesse nasce dalle banche alla ricerca di nuovi spazi di mercato. Per l'amministratore di Fondiaria accordi esclusivamente commerciali sarebbero una «soluzione povera».

DAL NOSTRO INVIATO PIRO BENASSAI

PISA. Il matrimonio banca-assicurazione sembra quasi ineluttabile, ma le idee e le proposte per giungere al fatidico «sì» spesso divergono anche tra esponenti della stessa «famiglia». Resta poi da sciogliere il nodo su chi deve comandare nella futura struttura. I banchieri per bocca del presidente dell'Abi, Piero Barucci, parlano di un

passaggio né breve né indolore in quanto i saggi di profitto degli istituti di credito negli anni '90 sono più pallidi del decennio precedente. E facendosi fuori della disponibilità di una rete distributiva più diffusa, sembrano voler alzare il prezzo per giungere ad integrazioni operative con le compagnie di assicurazione per le quali

lo stesso Barucci sottolinea una situazione «di saggi di interesse in declino». Al presidente dell'Abi è convegnato su «Le prospettive di sviluppo dei rapporti tra banche ed assicurazioni in Italia», organizzato a Pisa dalla Scuola superiore di studi universitari S.Anna e dall'Università del Sacro Cuore, ha replicato il presidente della Alleanza Assicurazioni, Alfonso Desiata. A suo giudizio questa volontà di integrazione nasce dall'aggressività del sistema bancario (che si trova in una fase di maturità avendo raggiunto tutta la clientela possibile ed ora deve aggredire altri mercati, mentre le assicurazioni hanno ancora margini di espansione). A giudizio di Desiata dal

matrimonio sono esclusi eventuali scambi azionari tra i due contraenti o addirittura la creazione di «un unico mantello finanziario». Diversa invece l'impostazione strategica dell'amministratore delegato della Fondiaria, Alfonso Scarpa per il quale accordi esclusivamente commerciali tra istituti di credito ed assicurazioni rischiano di essere «una soluzione povera del problema, perché si scatena la competizione tra i partners sul valore aggiunto esistente ed il potere negoziale si sposta progressivamente verso il distributore che impone il prezzo e sempre più spesso anche le caratteristiche della polizza». Per Scarpa, che annuncia la possibilità a tempi brevi

per un accordo tra Fondiaria con un istituto di credito di dimensioni nazionali «anche a capitale pubblico», gli accordi commerciali sono «fasi intermedie e di transizione», mentre l'approdo finale è l'integrazione tra «la cultura bancaria ed assicurativa» che può sfociare anche in una partecipazione azionaria reciproca tra i due contraenti. Anche nella «famiglia» degli assicuratori esistono quindi visioni diverse per giungere al matrimonio. Per favorire un incontro tra le varie esigenze il vice segretario del Psi ed ex ministro del tesoro, Giuliano Amato, propone di allargare il mercato dando spazio alla previdenza integrativa, legata a servizi e convenzioni. Per Amato «è un'urgenza per la quale è arrivato

il momento di dare una soluzione, ipotizzando anche un cammino istituzionale». L'apertura di questo nuovo mercato su larga scala, oltre a favorire l'integrazione tra istituti di credito ed assicurazioni, «le cui attività non possono essere più viste in maniera separata», secondo il vice segretario del Psi potrebbe dare una mano anche ad abbattere gli interessi sui titoli di stato i cui alti tassi continuano ad attirare il risparmio dei cittadini, distogliendoli da altri tipi di investimento. Il finanziamento del debito pubblico potrebbe essere spostato sui fondi integrativi a costi più bassi, riducendo gli oneri per lo Stato. Una proposta, quest'ultima, che però è caduta nel vuoto, anche se da parte di banchieri

ed assicuratori è stato mostrato molto interesse per l'ipotesi di sbloccare la questione della previdenza integrativa. L'amministratore delegato della Fondiaria, Alfonso Scarpa, ad esempio ipotizza un'estensione delle attività delle assicurazioni fiorentine nel campo dell'assistenza sanitaria, anche tramite l'acquisizione diretta di strutture sanitarie, come è avvenuto recentemente a Firenze, per valutare sul campo i costi dei vari servizi. Un matrimonio che tutti vogliono, anche per fronteggiare la concorrenza europea, ma che sembra ancora lontano da concretizzarsi. C'è ancora diversità di vedute sulla gestione del patrimonio della futura «famiglia».

È morto mentre stava lavorando in campagna. Aveva 84 anni

PRIMO BEGLIOMINI

e una vita spesa fra l'impegno nella politica, che non ha mai mollato, e il lavoro in montagna, alla macchia. Ha fatto a lungo il carbonaio, anzi era un degli ultimi che ancora sapeva tutto di un lavoro che non esiste più. Era anche poeta, aveva pubblicato un libro qualche anno fa con un titolo significativo e pieno di umanità: «Le poesie del nonno montano». In quel vers in ottava, buttati giù alla buona, senza pretese, si ritrova ancora oggi il riassunto di una vita: il lavoro che spezza le reti, la famiglia, l'impegno, gli amici, una umanità che Primo Begliomini sapeva guardare e giudicare con grande lucidità. Con la lucidità di un uomo della montagna, educato alla scuola della vita. Primo era un comunista, un militante con anni di impegno sulle spalle, un difensore dell'Unità, un compagno pieno di passione. Aveva 84 anni ma non era invecchiato, aveva saputo restare giovane dentro, come amava dire nelle sue poesie. Ai suoi familiari va il più sentito cordoglio dell'Unità e dei tanti amici che a Primo erano legati.  
Pistoia, 15 marzo 1991

Nel sesto anniversario della scomparsa del compagno

EMANUELE NARIZZANO

la sorella, le nipoti e i nipoti, lo ricordano sempre con molto affetto a quanti lo conobbero e lo stimarono, in sua memoria sottoscrivono per l'Unità.  
Genova, 15 marzo 1991

Le compagnie e i compagni della segreteria e dell'apparato nazionale della Fil-Cgil esprimono le loro più sentite condoglianze al compagno

Giusto Cerutti colpito nel più profondo degli affetti per la scomparsa della sua cara mamma

CATERINA ELLENA

Roma, 15 marzo 1991