

Il sindacato Cgil degli statali vuole aumenti che mantengano inalterato il potere d'acquisto «Nel '92 l'inflazione sarà al 6%»

Sui rinnovi pesa la crisi politica Ancora bloccate le nuove regole e non riprendono le trattative Verso un «acconto» preelettorale?

Salari pubblici, è già guerra

La Cgil contro il tetto programmato dal governo

La ripresa sindacale è sotto il segno delle difficoltà del sistema industriale e dei complicati rinnovi contrattuali per i quattro milioni di pubblici dipendenti.



Pino Schettino

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Termina la pausa festiva, e riprende l'attività sindacale. Per l'immediato i temi «caldi» sono due: i rinnovi contrattuali dei quattro milioni di pubblici dipendenti, e la crisi produttiva ed occupazionale dell'industria.

grande novità che non mancherà di far discutere. Finora per gli aumenti salariali dei contratti pubblici si è sempre parlato del tetto dell'inflazione programmata (per il '92, il 4,5%) e a questi tetti fa riferimento anche il «Protocollo d'intenti» del 10 dicembre tra governo e sindacati.

teri, in un'intervista all'«Agf», il segretario generale della Funzione Pubblica Cgil, Pino Schettino, ha descritto le linee guida delle piattaforme rivendicative nel pubblico impiego, che domani verranno discusse dal Comitato direttivo dell'organizzazione. E accanto a molte cose note c'è anche una

Schettino - è irrinunciabile, e il tetto del 4,5% che il governo vorrebbe imporre non ha alcuna valenza, se non quella di penalizzare i lavoratori del settore pubblico». Sempre per tutelare il salario reale, l'organizzazione dei pubblici dipendenti Cgil chiederà un meccanismo di indicizzazione analogo a quello dei chimici, basato sulla predeterminazione degli scatti rispetto all'inflazione attesa, con conguaglio in caso di scostamenti.

mento certo è quello della salvaguardia delle retribuzioni reali. Il contratto vale a partire dal '91: il tasso d'inflazione dell'anno appena concluso lo conosciamo, e per il 1992 autorevoli osservatori, a partire dall'Ocse, affermano che il 4,5% programmato dal governo è un obiettivo in pratica impossibile. Di avviso completamente diverso è Raffaele Morese, segretario generale aggiunto della Cisl. «È ovvio che c'è molto scetticismo in giro - dice Morese - ma abbandonare l'obiettivo del 4,5% equivarrebbe ad ammettere che finora abbiamo lavorato inutilmente.

Treni, i Cobas sospendono lo sciopero

ROMA. Domani treni regolari. I Cobas del personale viaggiante, infatti, hanno sospeso lo sciopero proclamato dalle 9 alle 18. Uno sciopero che, nonostante la decisione presa dal ministro Bernini di ricorrere alla preaccettazione per garantire i collegamenti principali, avrebbe, comunque, creato ritardi e disagi. I Cobas, in una nota, affermano che la sospensione dell'agitazione è in linea con la disponibilità già dimostrata nell'incontro del 4 gennaio con i rappresentanti del ministero dei Trasporti e recepisce le preoccupazioni del ministro Bernini rispetto alla destabilizzazione dell'intero sistema dei trasporti, considerate le avverse condizioni climatiche e l'intenso traffico autostradale post-natalizio.

ra nel comunicato - nelle assicurazioni ricevute per un intervento del ministro presso le Fs per una convocazione atta a ricomporre la conflittualità. Nessuna schiarita, invece, per il traffico aereo. Restano, infatti, in piedi gli scioperi proclamati da controllori di volo, personale di Civiltavia e dipendenti di terra dell'aeroporto di Fiumicino. I primi incroceranno le braccia domani nel centro aeroportuale di Genova. Lo sciopero, seppur circoscritto, potrebbe creare problemi su una parte del traffico nazionale. Il 17 gennaio, invece, blocco dei dipendenti di Civiltavia aderenti ai sindacati confederali. Infine il 10, 21 e 29 gennaio si formeranno i Cobas dei dipendenti di terra dello scalo romano di Fiumicino. Sciopero in vista anche per navi da cabotaggio e traghetti del Mediterraneo. Il 28 ci sarà un blocco internazionale indetto dai sindacati europei.

La Ifint-Fiat punta al monopolio delle acque minerali d'Oltralpe Agnelli continua la scalata al colosso francese Perrier

PARIGI. Nuovo passo in avanti del gruppo Agnelli nella scalata alla Perrier. Attraverso la Saint Louis ha acquistato il 13,8 per cento delle azioni del colosso francese delle acque minerali, mentre l'Ifint-Fiat starebbe per controllare l'intera Saint Louis operando la quota attualmente di proprietà della banca d'affari Worms. Intanto prosegue l'opa lanciata dal gruppo Agnelli per acquistare la Exor che controlla la Perrier.

consistente del pacchetto azionario del gruppo agroalimentare francese Exor. L'acquisto del 13,8 per cento delle azioni della Source Perrier il gruppo Agnelli lo ha effettuato tramite il gruppo cartano e agroalimentare Saint Louis che è controllato dalla Banca d'affari Worms e dal gruppo Agnelli. L'operazione è stata comunicata venerdì sera dopo la chiusura del mercato francese e riguarda oltre 1.200.000 titoli a prezzo unitario di 1.235 franchi francesi, corrispondenti alla quotazione di chiusura del 3 gennaio. Il valore complessivo dell'acquisizione supera i 1.500 milioni di franchi, pari a 338 miliardi di lire.

La Perrier è uno dei principali colossi agroalimentari e controlla marchi importanti come Evian e Badol. Lo scorso dicembre aveva acquistato dall'Ifil il 50 per cento della Silt che

be sensibilmente la scalata del gruppo Agnelli nella Perrier, soprattutto quando si concluderà l'opa dell'Ifint per acquistare il 66 per cento del pacchetto azionario del gruppo Exor che controlla anche la Perrier. In questo modo la famiglia Agnelli attraverso le sue due finanziarie, Ifil e Ifint, getterebbe le basi per costruire un impero agroalimentare europeo in grado di sfidare i colossi storici del settore come Unilever e Nestlé. Dal 1987, infatti, il gruppo Agnelli ha acquisito partecipazioni strategiche in alcuni gruppi chiave dell'alimentazione: Bns (prima multinazionale francese e terza a livello europeo) Saint Louis e Exor-Perrier. Un tentativo per compensare i risultati non proprio brillanti del settore auto e costruire una vera e propria strategia di effettiva diversificazione produttiva o pure operazioni finanziarie?

L'Alenia, del gruppo Iri-Finmeccanica, in pole position per il piano antirumore americano

Aereo silenzioso? Roba da «restauratori»

Entro il 2001 tutti gli aerei, statunitensi o meno, per poter volare nei cieli d'America dovranno garantire una soglia di rumorosità entro limiti rigorosi. Nuove prospettive ai «restauratori» di aerei che da più tempo battono la strada della trasformazione dei vecchi veicoli. Al piano antirumore americano, una volta tanto, in pole position si presenta anche un'impresa italiana, l'Alenia del gruppo Iri-Finmeccanica.

rebbe essere tentate di comprare jet di nuova produzione in regola con le norme ecologiche, vendendo nel contempo le vecchie macchine ai paesi del Terzo mondo o alle compagnie charter europee sottoposte a vincoli meno stringenti. Si ritiene comunque che il mercato di trasformazione ecologica degli aerei possa valere tra gli 880 milioni ed i 40 miliardi di dollari: una forbice tra i 12.500 ed i 52.000 miliardi di lire. Siamo, come si vede, nel regno dell'incertezza. Di certo è che la nuova normativa statunitense è destinata a creare una rivoluzione nei cieli. Oltretutto, probabilmente, a far aumentare i prezzi dei biglietti.

La diversificazione dell'Alenia ha richiesto investimenti consistenti che continuano a pesare sui bilanci della corporata. Tuttavia, alcuni risultati già cominciano a vedersi. Come, ad esempio, il mega contratto con Ups, il maggior gruppo mondiale di trasporto di plichi postali. L'intesa prevede la trasformazione in carico di vecchi De-8 passeggeri, il cambio di motori dei rumorosi Boeing 727, l'ammodernamento delle cabine di pilotaggio di 727 e di De-8. Una commessa da 330 milioni di dollari che in futuro potrebbe trascinare altri affari, forse in un futuro tanto lontano, recessione permettendo.

La trasformazione strutturale dei grandi aerei e la loro motorizzazione è un business ancora frammentato tra centinaia di operatori tanto che l'ingegner Giacomo Mayer, direttore marketing di De Howard, può affermare soddisfatto che «non c'è negli Usa nessun'altra azienda che possa offrire un prodotto di engineering come il nostro. Lavoriamo in un mercato estremamente competitivo: mezzo dollaro in più nei prezzi potrebbe farci uscire dal mercato se contemporaneamente non puntissimo sulla qualità. Pensiamo di esserci riusciti. Nel campo della sostituzione dei motori e dell'adattamento degli aerei non c'è nessuno che possa darsi al nostro livello, anche perché possiamo unire le forze degli impianti italiani e di quello americano».

Parole orgogliose che tradiscono la soddisfazione per il rilancio che ha conosciuto la De Howard dopo la «conquista» italiana. Già nel 1991 la gestione industriale dovrebbe essere arrivata al tanto sospirato pareggio dopo anni di crisi. Le decisioni «antirumore» delle autorità federali americane offrono nuove prospettive ai «restauratori» di aerei come Alenia che da più tempo battono la strada della trasformazione dei vecchi veicoli. Aerei costruiti per determinati servizi, oggi possono infatti essere adattati per usi diversi. Ad esempio, macchine nate per il trasporto passeggeri diventano con complesse, delicate e costose trasformazioni cargo per le merci, executive, aerei cisterna per i rifornimenti in volo o lo spegnimento degli incendi.

GILDO CAMPESATO

ROMA. A differenza che in Europa, il piano antirumore per gli aeroporti Usa è cosa fatta: entro dieci anni per poter volare nei cieli americani tutti gli aerei, statunitensi o meno, dovranno garantire una rigorosa soglia di rumorosità. Si tratta del cosiddetto Stage 3: 78 decibel a quattro miglia dalla pista. Gli ambientalisti hanno protestato perché vorrebbero leggi più severe e soprattutto maggior potere di intervento per le autorità municipali di quanto non sia previsto dalle norme federali. Le compagnie aeree, invece, hanno cominciato a fare i conti di quanto costerà adeguare le loro flotte alle nuove soglie antirumore: milioni e milioni di dollari. Si comincia negli Usa, ma poi toccherà inevitabilmente anche all'Europa e quindi più tardi ai paesi del Terzo Mondo: la linea è tracciata, con ben precisi risvolti economici. Le nuove regole obbligheranno a aprirono un nuovo e promet-

te business aeronautico: la modifica dei motori dei jet per attutire i rumori. E una volta tanto in pole position si presenta anche un'impresa italiana, l'Alenia del gruppo Iri-Finmeccanica. La progettazione dei nuovi propulsori «ecologici» è saldamente in mano a inglesi e americani, ma non altrettanto si può dire per l'adattamento dei vecchi aerei ai nuovi motori. Non è cosa da poco. Si calcola che soltanto negli Stati Uniti volino attualmente più di 2.200 aerei con una soglia di rumorosità non consentita dalle nuove norme: 1.200 Boeing 727, 401 Boeing 737, 521 De-9, 93 De-8 e 27 Boeing 707. È difficile indicare precisamente il valore del business che sta dietro l'adattamento della vecchia flotta alle nuove esigenze ambientali. Piuttosto che affrontare le enormi spese, necessarie all'adeguamento acustico degli aerei attuali, le compagnie po-

La trasformazione strutturale dei grandi aerei e la loro motorizzazione è un business ancora frammentato tra centinaia di operatori tanto che l'ingegner Giacomo Mayer, direttore marketing di De Howard, può affermare soddisfatto che «non c'è negli Usa nessun'altra azienda che possa offrire un prodotto di engineering come il nostro. Lavoriamo in un mercato estremamente competitivo: mezzo dollaro in più nei prezzi potrebbe farci uscire dal mercato se contemporaneamente non puntissimo sulla qualità. Pensiamo di esserci riusciti. Nel campo della sostituzione dei motori e dell'adattamento degli aerei non c'è nessuno che possa darsi al nostro livello, anche perché possiamo unire le forze degli impianti italiani e di quello americano».

La trasformazione strutturale dei grandi aerei e la loro motorizzazione è un business ancora frammentato tra centinaia di operatori tanto che l'ingegner Giacomo Mayer, direttore marketing di De Howard, può affermare soddisfatto che «non c'è negli Usa nessun'altra azienda che possa offrire un prodotto di engineering come il nostro. Lavoriamo in un mercato estremamente competitivo: mezzo dollaro in più nei prezzi potrebbe farci uscire dal mercato se contemporaneamente non puntissimo sulla qualità. Pensiamo di esserci riusciti. Nel campo della sostituzione dei motori e dell'adattamento degli aerei non c'è nessuno che possa darsi al nostro livello, anche perché possiamo unire le forze degli impianti italiani e di quello americano».

La trasformazione strutturale dei grandi aerei e la loro motorizzazione è un business ancora frammentato tra centinaia di operatori tanto che l'ingegner Giacomo Mayer, direttore marketing di De Howard, può affermare soddisfatto che «non c'è negli Usa nessun'altra azienda che possa offrire un prodotto di engineering come il nostro. Lavoriamo in un mercato estremamente competitivo: mezzo dollaro in più nei prezzi potrebbe farci uscire dal mercato se contemporaneamente non puntissimo sulla qualità. Pensiamo di esserci riusciti. Nel campo della sostituzione dei motori e dell'adattamento degli aerei non c'è nessuno che possa darsi al nostro livello, anche perché possiamo unire le forze degli impianti italiani e di quello americano».

La trasformazione strutturale dei grandi aerei e la loro motorizzazione è un business ancora frammentato tra centinaia di operatori tanto che l'ingegner Giacomo Mayer, direttore marketing di De Howard, può affermare soddisfatto che «non c'è negli Usa nessun'altra azienda che possa offrire un prodotto di engineering come il nostro. Lavoriamo in un mercato estremamente competitivo: mezzo dollaro in più nei prezzi potrebbe farci uscire dal mercato se contemporaneamente non puntissimo sulla qualità. Pensiamo di esserci riusciti. Nel campo della sostituzione dei motori e dell'adattamento degli aerei non c'è nessuno che possa darsi al nostro livello, anche perché possiamo unire le forze degli impianti italiani e di quello americano».



CC/P N° 67951004, intestato a Greenpeace, Viale Manlio Gelsomini 26 - 00153 Roma.

informazioni SIP agli utenti

PAGAMENTO BOLLETTE 1° BIMESTRE 1992

È prossima la scadenza del termine di pagamento della bolletta relativa al 1° bimestre 1992.

Si ricorda all'utenza che non abbia ancora eseguito il versamento di provvedere tempestivamente, al fine di non incorrere nelle indennità di mora ovvero nella sospensione del servizio.

IMPORTANTE

La bolletta telefonica evidenzia, in apposito spazio, eventuali importi relativi a bimestri precedenti il cui pagamento non risulta ancora pervenuto.



Società Italiana per l'Esercizio delle Telecomunicazioni p.a.

UNITÀ SANITARIA LOCALE N. 36 DI LUGO (Ravenna)

Al sensi dell'art. 6 della legge 25 febbraio 1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio di previsione 1991 e al conto consuntivo 1990.

Table with columns: Denominazione, Previsioni di competenza da bilancio anno 1991, Accertamenti da conto consuntivo anno 1990. Includes sections for ENTRATE and SPESE.

RIEPILOGO RISULTATO DI AMMINISTRAZIONE

Summary table with columns: Denominazione, Previsioni di competenza da bilancio anno 1991, Accertamenti da conto consuntivo anno 1990.

Table with columns: Denominazione, Previsioni di competenza da bilancio anno 1991, Accertamenti da conto consuntivo anno 1990. Includes sections for ENTRATE and SPESE.

Table with columns: Denominazione, Previsioni di competenza da bilancio anno 1991, Accertamenti da conto consuntivo anno 1990.