

Nuovo affondo di Romiti e Fossa. Sfumature diverse nelle posizioni di Cgil, Cisl e Uil

Industriali, guerra alle 35 ore

«Destabilizzanti, un macigno»

E a gennaio parte un negoziato pieno di incognite

MILANO. L'appuntamento è per gennaio. Una data, ancora, non c'è. Ma quel che è certo è che sarà sul dilemma delle 35 ore che all'inizio del nuovo anno maggioranza di governo e parti sociali si giocheranno in buona misura rapporti e futuro. Palazzo Chigi, in queste settimane, si è sforzato di far passare l'idea di una «coabitazione» possibile tra legge e concertazione. Ma non è sceso molto in particolari. E per ora fa testo l'accordo di maggioranza. Che parla di riduzione d'orario per tutti dal primo gennaio 2001. Il sindacato - con sfumature diverse - punta a collocare la discussione in un ambito concertativo all'interno di un'iniziativa forte per lo sviluppo e per l'occupazione. Perché nessuno sembra credere all'equazione automatica meno orario-più posti di lavoro. Ed insiste - è il caso della Cgil - perché la legge sia legge di sostegno all'iniziativa delle parti sociali, che quella riduzione possono davvero concordarla e attuarla. Le premesse però non lasciano presagire tempi tranquilli.



Per il presidente Fiat Italia ormai nell'Euro

«Ma per le riforme serve stabilità politica»

L'Euro? «Una prospettiva certa». Il presidente della Fiat Cesare Romiti, in un'intervista di fine anno al mensile «Gente Money», è ottimista sulla moneta unica e quanto all'Italia ribadisce che «con ogni probabilità entrerà subito a far parte dell'Unione economica e monetaria» ma «non dobbiamo commettere l'errore di pensare che il più sia fatto». Resta però il problema di assicurare al paese solide maggioranze di governo. Per il presidente della Fiat è infatti decisivo «risolvere il problema della stabilità politica, come ha dimostrato la crisi di governo dei primi di ottobre. Finché non scioglieremo questo nodo, non riusciremo ad affrontare le grandi riforme strutturali che sono indispensabili per ridare vigore e slancio al nostro sviluppo». Inoltre, Romiti ribadisce con fermezza la sua posizione sulla riduzione dell'orario di lavoro a 35 ore, come riportiamo nell'articolo qui a fianco. In merito alla crisi che ha investito i Paesi del Sud-est asiatico Romiti è cauto: «La rapidissima espansione delle economie

emergenti stava generando squilibri che, prima o poi, dovevano affiorare. L'aggiustamento in corso sarà certamente salutare» e aggiunge che «bisognerà vedere quanto durerà e quali effetti avrà sui cambi in particolare di dollaro e yen. Se queste monete dovessero indebolirsi c'è il rischio che l'Euro parta molto più forte del previsto, penalizzando le esportazioni europee». Infine Romiti individua le parole chiave per gli italiani del 1998: «Fiducia e coraggio. Fiducia nelle proprie capacità, che sono straordinarie e che tutti nel mondo ci invidiano, e coraggio di cambiare, di non arroccarsi a difesa del presente». In ultimo, una curiosità riguardante lo stesso presidente della Fiat. Secondo le previsioni dell'astrologa Antonia Bonomi, autrice da più di dieci anni del libro «Oroscoop dei vip», Cesare Romiti resterà saldamente al timone della azienda automobilistica torinese, nonostante proprio nel 1998, secondo le regole di casa Fiat, scada il suo mandato. Una previsione fatta da molti peraltro, e che avrebbe come logica conseguenza la rinuncia all'entrata nell'agone politico. Per chi ci crede...

politica sugli orari - spiega Cofferati - va gestita in parallelo ad altri approcci strutturali. L'efficacia ci sarà se saranno scelte complementari allo sviluppo, alla crescita. In caso contrario l'intervento sull'orario non creerà spazi di lavoro aggiuntivo».

Ma in risposta al numero uno di Confindustria scende in campo anche Walter Cerfeda, che della Cgil è segretario confederale. «Fossa sbaglia a mettere insieme due cose che non vanno confuse - sostiene - La dura contestazione alla presunta legge sulle 35 ore e la politica di riduzione d'orario individuata come una rigidità. Noi siamo contro una legge prescrittiva con una data obbligatoria, ma siamo per la riduzione dell'orario». Come dire, no ad una legge rigida, disponibilità a riduzioni attraverso la previsione di incentivi e disincentivi. Mentre Cisl e Uil insistono sulla necessità della concertazione. Anche

Sergio D'Antoni non ha mai nascosto le proprie opinioni al riguardo. Ed ha sempre parlato di una legge che stabilisca un'ora X come di un errore. Indicando, nel contempo, la via d'uscita nel metodo concertativo.

Una posizione non molto dissimile da quella del numero due della Uil, Adriano Musi. «La soluzione del problema delle 35 ore non può avvenire che attraverso la contrattazione» - afferma. E parla del rischio di un eccesso di dirigismo. Anche se - aggiunge - il presidente di Confindustria esaspera non facilita il dialogo.

Come, al di là delle parole, non facilitano il dialogo i comportamenti che la parte imprenditoriale ha sin qui tenuto. A cominciare dallo stop imposto alle trattative per il rinnovo del contratto dei cartai. Uno stop la cui ombra si sta allungando sulle trattative tra Fulc e Federchimica per i 250 mila dipendenti del settore. E che rischia di proiettarsi oltre. Fino alla verifica dell'accordo di luglio e alla nuova stagione contrattuale dei «meccanici». Visto, tra l'altro, che la pretesa di inserire la cosiddetta «clausola di dissolvenza» - che prevede la risoluzione dei contratti in caso di costi ritenuti eccessivi, il sindacato l'ha già spedita al mittente bollandola come «ridicola».

E tutto torna al tavolo di gennaio. Al quale il ministro del Lavoro, Tiziano Treu, ha detto di volersi presentare con una propria proposta da sottoporre alla valutazione delle parti sociali. Una proposta che - ha annunciato il 5 dicembre al convegno nel corso del quale il Pds, con Musi e Grandi, ha presentato il testo della propria legge-quadro sul tema - terrà conto in modo particolare di percorsi, scadenze e ripartizione dei costi. Ciò di quanto ci dovranno mettere lo Stato, quanto le imprese e quanto, in termini di moderazione salariale, i lavoratori.

Angelo Faccinotto

Risparmio del 3% per quanti sceglieranno il versamento annuale

Ecco il nuovo bollo auto

Sconti a chi paga subito

La rivoluzione manda in soffitta i vecchi cavalli fiscali. Importi di 5.155 lire per Kw, o 3.794 per Cv (5.000 e 3.680 se si paga in una sola volta).

CHI GUADAGNA E CHI PERDE

Confronto fra il nuovo bollo per l'auto ed il vecchio complessivo della marca per patente (70.000 lire) e della tassa sull'auto (33.500 lire)

Tipo di auto	Kw	hp	Bollo 1997	Bollo 1998 più patente e autoradio	Nuovo bollo 1998	Differenza
Fiat 500	29	39	104.165	209.750	145.000	-64.750
Fiat Panda 900	29	39	104.165	209.750	145.000	-64.750
Opel Corsa 1.2	33	45	156.245	262.870	165.000	-97.870
Peugeot 106	37	50	104.165	209.750	185.000	-24.750
Seat Ibiza	37	50	104.165	209.750	185.000	-24.750
Citroen AX	37	50	104.165	209.750	185.000	-24.750
VW Polo	37	50	104.165	209.750	185.000	-24.750
Fiat 500 Sporting	40	54	123.260	229.230	200.000	-29.230
Fiat Panda 1100	40	54	123.260	229.230	200.000	-29.230
Fiat Punto 55	40	54	123.260	229.230	200.000	-29.230
Citroen Saxo 1,5 D	42	57	266.200	375.020	210.000	-165.020
Fiat Punto 60	43	58	156.245	262.870	215.000	-47.870
Renault Clio 1.1	43	58	156.245	262.870	215.000	-47.870
Renault Twingo	43	58	156.245	262.870	215.000	-47.870
Ford Fiesta 1.3	44	60	182.290	289.440	220.000	-69.440
Fiat Punto Td60 Diesel	46	63	295.135	404.540	230.000	-174.540
Fiat Punto Td70 Diesel	51	69	295.135	404.540	255.000	-149.540
Fiat Punto 75	54	73	156.245	262.870	270.000	7.130
Renault Megane 1.4	55	75	225.890	333.700	275.000	-58.700
Renault Clio 1.4	58	78	225.890	333.700	288.000	-45.700
Fiat Bravo 1.4	59	80	182.290	289.440	295.000	5.560
Fiat Punto 85 16V	63	86	156.245	262.870	315.000	52.130
Ford Escort 1.6 16V	65	88	266.200	375.020	325.000	-50.020
VW Golf 1.9 TDI	66	90	335.640	445.850	330.000	-115.850
Opel Tigra 1.4	66	90	225.890	333.700	330.000	-3.700
Ford Mondeo 1.8i tdi	66	90	295.135	404.540	330.000	-74.540
Bmw 318 TDS	66	90	295.135	404.540	330.000	-74.540
Renault Megane 1.6	66	90	266.200	375.020	330.000	-45.020
Mercedes C220 diesel	70	95	410.870	522.590	350.000	-172.590
VW Golf 1.6 Td sp.	74	101	266.200	375.020	370.000	-5.020
Fiat Brava 1.9TD	74	101	335.640	445.850	370.000	-75.850
Bmw 316 touring	75	102	266.200	375.020	375.000	-20
Fiat Bravo 1.6 16V	76	103	266.200	375.020	380.000	4.980
Fiat Marea 1.6 16V	76	103	266.200	375.020	380.000	4.980
Alfa Romeo 145 1.4 16V	76	103	182.290	289.440	380.000	90.560
Lancia Delta 1.6 16V	76	103	266.200	375.020	380.000	4.980
VW Passat 1.9 TDI	81	110	335.640	445.850	405.000	-40.850
Citroen Xantia	81	110	295.135	404.540	405.000	460
Fiat Bravo 1.8 16V	83	113	295.135	404.540	415.000	10.460
Fiat Marea 1.8 16V	83	113	295.135	404.540	415.000	10.460
Renault Laguna 2.0	83	113	370.365	481.270	415.000	-66.270
Volvo V40 1.8 16V	85	116	295.135	404.540	425.000	20.460
Mercedes 180 Elegance	90	122	335.640	445.850	450.000	4.150
Ford Mondeo 2.0 16V	96	131	370.365	481.270	480.000	-1.270
Lancia Dedra 1.8 16V	96	131	295.135	404.540	480.000	75.460
Saab 2.0 16V	96	131	370.365	481.270	480.000	-1.270
Ford Scorpio 2.0 16V	100	136	370.365	481.270	500.000	18.730
Mercedes 200 classic	100	136	370.365	481.270	500.000	18.730
Alfa Romeo 145 1.8 16V ts	103	140	295.135	404.540	515.000	110.460
Alfa Romeo 155 1.8 16V ts	103	140	295.135	404.540	515.000	110.460
Bmw 318 1.9 16V	103	140	335.640	445.850	515.000	69.150
Volvo V40 2.0 16V	103	140	370.365	481.270	515.000	33.730
Saab 2.0 16V turbo	136	185	370.365	481.270	680.000	198.730
Mercedes 280 V6 Elegance	145	197	561.330	676.060	725.000	48.940
Ferrari F355 gts	280	381	904.205	1.025.790	1.400.000	374.210
Ferrari 456 gt	325	442	1.410.565	1.542.280	1.625.000	82.720



ROMA. Gli automobilisti che pagheranno il bollo auto per l'intero anno risparmieranno il 3%. E quanto emerge dai decreti messi a punto dal ministero delle Finanze per attuare le norme del nuovo «bollo auto» introdotte per il 1998 con la Finanziaria che ha cancellato la marca per la patente e la tassa per l'autoradio. La «rivoluzione», che manda in soffitta i «cavalli fiscali» sostituendoli con i kilowatt che misurano la potenza effettiva dei veicoli, parte solo dal termine di scadenza dell'attuale bollo. Se il bollo scade a maggio o a settembre si dovrà attendere quella data per pagare in base ai nuovi criteri (ma non si dovrà comunque acquistare la marca

per la patente). Per il bollo annuale si pagheranno 5.000 lire per kilowatt (Kw) o 3.680 lire per Cavallo Vapore, due valori riportati nel libretto di circolazione. Chi tuttavia usufruirà della possibilità di pagare ogni quattro mesi (le vetture a metano) o sei mesi (le piccole cilindrata) dovrà pagare 5.155 lire per Kw (o 3.794 lire per Cv). Rimane comunque il superbollo diesel, anche se non dovrà essere applicato dalle vetture eco-diesel. Il superbollo sui vecchi diesel sarà di 12.845 lire (da sommare alle altre 5.000 lire del bollo normale). Dalla lettura dei testi emergono anche altre curiosità. Il cambiamento - ad esempio - non riguarderà i motoscafi: per

loro i «cavalli fiscali» continueranno ad esistere. Un bollo molto più basso è previsto per i trattori stradali e i caravan. Per loro il bollo sarà di 825 lire per Kw (o 607 lire per Cv) se il pagamento sarà annuale e salirà a 850 lire (626 lire per i Cv) per i pagamenti frazionati. I decreti stabiliscono anche le modalità di pagamento (alla Posta o all'Ac) e confermano le scadenze di pagamento. A gennaio, maggio o settembre dovranno pagare la maggior parte degli automobilisti mentre per le vetture fino a 35 Kw (nel '97 erano quelle sotto i 9 cavalli fiscali) i termini rimarranno quelli di febbraio o agosto.

I Comuni potranno esentare la prima casa dall'Ici

La «prima casa» potrà essere esentata dall'Ici ed i Comuni potranno anche mandare in soffitta la relativa dichiarazione. Sono queste alcune delle novità sul fronte della finanza locale previste dal provvedimento di riforma che da gennaio introduce l'Irap e modifica l'Irpef. Un terzo capitolo del decreto riguarda infatti i tributi locali e in particolare l'Ici. A) LA «PRIMA CASA». I Comuni dal prossimo anno potranno limitare e addirittura abolire l'Ici sulla prima casa, cioè sull'immobile utilizzato come abitazione principale. Possono infatti aumentare l'apposita detrazione che ora può toccare un massimo di 500.000 lire. La nuova detrazione potrà anche superare questo tetto «fino a concorrenza dell'imposta dovuta». Per compensare il minor gettito, comunque, i comuni non potranno fissare per gli altri immobili un'aliquota superiore a quella ordinaria. B) SOFFITTE, CANTINE, GARAGE. I Comuni potranno, ma non prima del 1999, correggere alcune norme vigenti. Anche quella in base alla quale se la cantina di un immobile è accatastata separatamente deve pagare l'imposta come una seconda casa. I Comuni, invece, potranno «considerare parti integranti dell'abitazione principale le sue pertinenze anche se iscritte distintamente in catasto». C) CASE PER I FIGLI. Potranno essere considerate abitazioni principali - se il singolo Comune lo deciderà - anche quelle date in «uso gratuito» ad un figlio o, comunque, a familiari con un determinato grado di parentela. D) CONTROLLI: La dichiarazione Ici potrà essere sostituita da una «comunicazione» del contribuente al Comune competente nel caso di acquisto, vendita o modifica del possesso dell'immobile. Le giunte potranno così prevedere verifiche sostanziali.

Angelo Faccinotto

SE IL PROBLEMA E'...

ALLORA SI TRATTA DI...

Una fastidiosa e frequente eruttazione. Tensione e gonfiore dello stomaco (la sensazione di avere "mangiato aria"). Il gonfiore che rallenta la digestione.

Eccesso di gas nello stomaco (aerofagia)

Pancia gonfia e dolorante. Flatulenza (emissione di gas intestinali). Brontolii intestinali.

Eccesso di gas nell'intestino (meteorismo)

CHIEDI AL TUO FARMACISTA

NO-GAS GIULIANI (Carbonylanc) è un rimedio efficace che agisce a due livelli: stomaco (aerofagia) e intestino (meteorismo). Nello stesso blister sono presenti due diversi tipi di capsule - una blu e una rossa - destinate ad un'unica assunzione. Entrambe contengono Dimeticone che rompe le bolle d'aria liberando i gas e Carbone Attivo

che li assorbe. La prima, sciogliendosi nello stomaco, elimina il gonfiore gastrico; la seconda raggiunge l'intestino dove elimina i gas qui presenti. Entrambi gli organi beneficiano così dell'azione dei due principi attivi. La doppia azione di No-Gas Giuliani risolve efficacemente i due aspetti di un unico, imbarazzante problema.



Bi-Attivo nello stomaco e nell'intestino

