

Nota economica

Il bilancio dell'ENEL

Tra i problemi più importanti emerge quello della revisione delle tariffe privilegiate

Con una relazione densa di cifre e di problemi l'ENEL (Ente nazionale per l'energia elettrica) ha presentato il bilancio del 31-12-1963. Esso è relativo solo a 73 delle 302 imprese produttrici di energia elettrica che alla data del 31-12-1963 erano state effettivamente nazionalizzate; ma queste 73 aziende rappresentano l'85% dell'intera rete degli impianti e delle altre attività soggette alla nazionalizzazione.

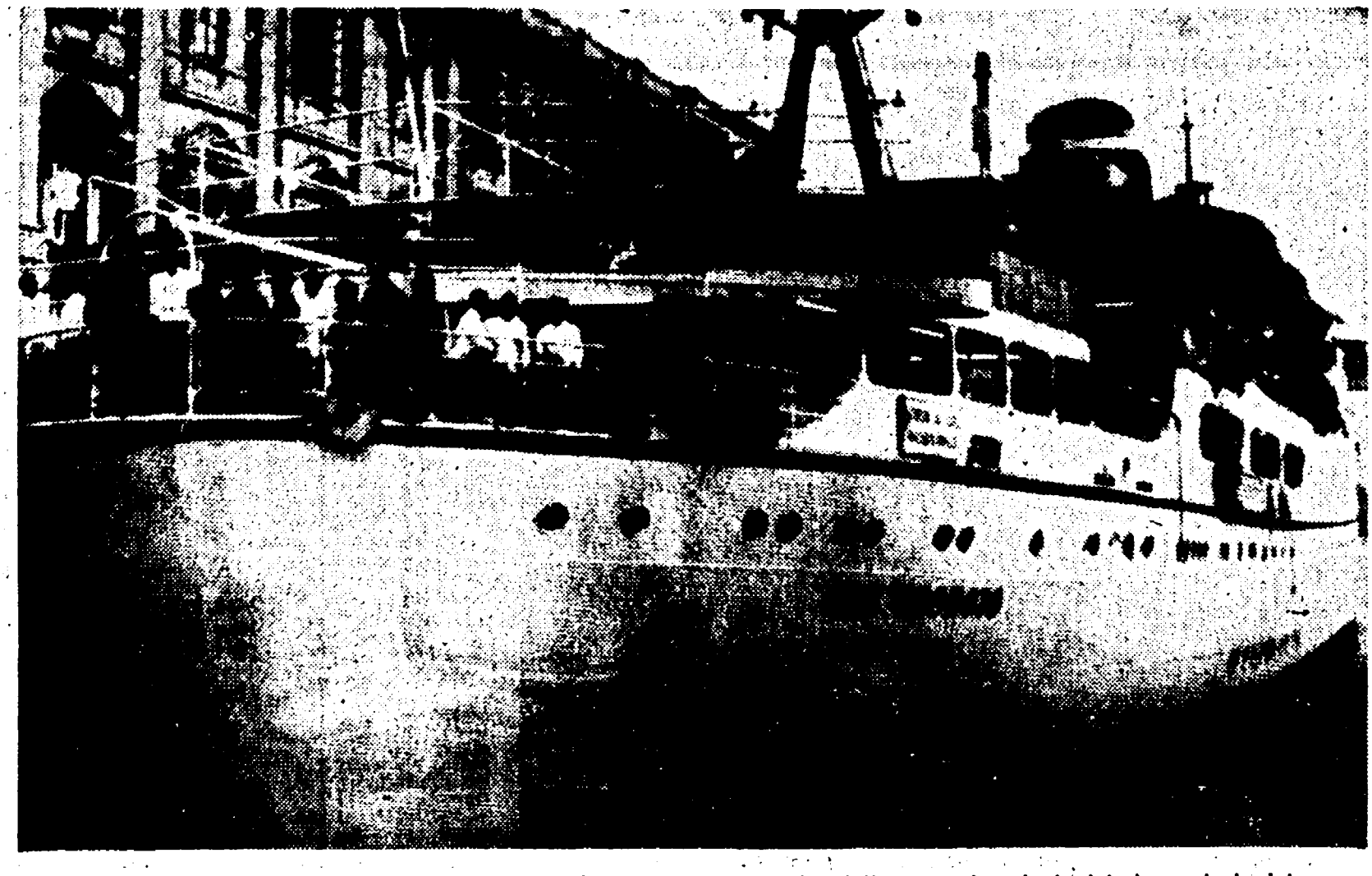
Emerge un primo problema: il completamento della nazionalizzazione. A fine aprile 1964 - avverte la relazione al bilancio dell'ENEL - erano state trasferite all'Ente statale 640 imprese, mentre circa altre 200 attendono ancora una decisione sulla applicazione della legge (a ciò si aggiunge il passaggio all'ENEL, ancora non realizzato, delle imprese elettriche delle FFSS e della Terzi). Cosa stanno facendo gli organi governativi - più esattamente il dicastero retto dal ministro on. Medici - per la applicazione integrale e scrupolosa della legge? In merito le notizie in nostro possesso sono allarmanti: da troppi indizi si sta cedendo, da parte governativa, a numerose manovre tendenti all'evasione della legge.

TARIFE Un altro problema che affiora leggendo la relazione dell'ENEL è quello della politica tariffaria. Il Consiglio di amministrazione dell'Ente ricorda a questo proposito che tale politica - in base alla legge - è di competenza del governo; l'Ente non può esimersi, aggiunge la relazione, da un attento e permanente esame della materia e dalla formulazione di un proprio punto di vista. A proposito del problema tariffario una delle questioni essenziali da risolvere riguarda le tariffe privilegiate che i monopoli elettrici, ora nazionalizzati, avevano concesso a favore di altri gruppi monopolistici quali, per esempio, la FIAT e la Montecatini. Da parte dei dirigenti dell'azienda è stato affermato che via via che questi contratti privilegiate verranno a scadenza saranno rivisti. E' un impegno al quale si dovrà tener fede. Per ora constatiamo che quando, alcuni mesi fa, l'Enel avvertì la Montecatini che intendeva rivedere le tariffe privilegiate concesse al monopolio chimico per le sue attività in Sardegna, si scatenò il fionnord: la Montecatini minacciò di « ritirarsi » dall'isola, ricreato la Regione chiedendo un eventuale rimborso della maggior spesa. Se non andiamo errati il problema è rimasto tutt'ora aperto.

PROSPETTIVE Abbiamo fatto due esempi della problematica che si pone all'ENEL e che la relazione al bilancio 1963 ricorda e suggerisce. Giustamente si afferma, nella relazione, che nell'avvenire l'ENEL punterà su aziende di grandi dimensioni e sul potenziamento della ricerca scientifica; due strade indispensabili per ottenere la produzione di energia elettrica sufficiente allo sviluppo del paese, a costi e a prezzi economicamente vantaggiosi. Ma per arrivare a ciò occorre una volontà politica per completare la nazionalizzazione di questo vitale settore, per correggere le errate impostazioni contenute nella legge, nel quadro di una programmazione economica democratica.

Fermi i marittimi IRI-ENI per il contratto

Sciopero in coperta



E' proseguito anche ieri - terzo giorno - lo sciopero di 5 giorni dei diecimila marittimi della flotta IRI-ENI. Dai mezzi agli ufficiali di coperta, tutti incrociano le braccia per 4 ore nei porti nazionali e per 12 in quelli stranieri, per ottenere un miglior contratto e un nuovo trattamento pensionistico. Hanno finora partecipato allo sciopero gli equipaggi di oltre trenta navi, tra cui: Cristoforo Colombo, Vulcanica e Donizetti dell'Italia; Victoria, Cellini, Palatino e Timavo del Lloyd Triestino; Esperia, San Giorgio e Bernina, dell'Adriatica; Campania Felix, Calabria, Lazio, Torres, Sardegna, Città di Tripoli e Città di Napoli, della Tirrenia; Acciaiera e Cementiera della Sidermar. Ieri sera si sono riunite le

segreterie delle organizzazioni dei lavoratori del mare (FILM-CGIL, FILM-CISL, Federindam e UIM), che hanno espresso il loro compiacimento per l'adesione all'agitazione intrapresa di tutti gli equipaggi interessati con la scelta ferma e secondo le modalità attese e hanno deciso di far effettuare un'astensione dal lavoro di almeno 24 ore, nel primo porto in cui avverrà l'attracco, agli equipaggi di alcune navi, come ad esempio la Galileo Galilei a Singapore, e la partecipazione dei marittimi alla lotta. Le segreterie delle quattro organizzazioni sindacali torneranno a riunirsi domani per decidere sulla prosecuzione della lotta. Nella foto: la motonave San Giorgio ferma in porto.

Come e perchè si è arrivati allo sciopero

Il governo ha respinto tutte le proposte dei ferrovieri

Il SFI-CGIL ha modificato due volte la richiesta riguardante la decorrenza dei miglioramenti ma non c'è stato niente da fare - Emerge una linea tendente a svuotare la riforma delle FS - L'episodio dei militanti socialisti di Verona e Mantova deplorato dal sindacato

La segreteria del Sindacato ferroviario (CGIL) ha proceduto ieri a un approfondito esame dei risultati della prima riunione della Commissione di studio dei problemi dell'azienda ferroviaria. Il sindacato rileva il permanere, nei rappresentanti governativi, di una posizione di rifiuto aprioristico a assumere qualsiasi possibile impegno in merito alla decorrenza di una prima operazione di riassetto degli stipendi conglobati dei ferrovieri, anche senza precludere subito un onere globale. Il governo ha infatti sistematicamente respinto ogni proposta subordinata con la quale, nell'intento di trovare un'equa soluzione per sospendere lo sciopero proclamato dall'8 al 14 novembre, lo SFI si è dichiarato disposto a spostare la

decorrenza del primo riassetto per i ferrovieri, dall'attuale richiesta del luglio 1964 al 1° gennaio '65, poi all'aprile 1965 e infine a luglio '65. Da notare che, secondo lo stesso accordo separato del 25 giugno sul conglobamento sottoscritto dalla CISL e dall'UIL, il governo aveva già accettato alla proposta di utilizzare per un primo riassetto dal 1° gennaio '65 per tutti i pubblici dipendenti una metà dei 25 miliardi di minore spesa riciclabili dalla prevista riduzione delle ore di lavoro straordinario. A questa proposta, che ha trovato l'assenso sia del SAUF (CISL) che del SIUF (UIL), l'on. Nenni ha replicato e concluso affermando che occorre anzitutto procedere alla ristrutturazione delle FS e quindi al risanamento del

FINMARE SOCIETÀ FINANZIARIA MARITTIMA

ESERCIZIO 1963-1964

Venerdì 30 ottobre ha avuto luogo in Roma, sotto la presidenza dell'ing. Giuseppe Rosini, l'Assemblea ordinaria della Società Finanziaria Marittima (FINMARE) del Gruppo I.R.I. per l'approvazione del bilancio dello esercizio 1963-1964.

In apertura, l'Assemblea ha espresso viva partecipazione al lutto che ha colpito l'I.R.I. per l'imatura dipartita del suo Direttore Generale Cav. del Lav. Salvino Sernesi, rivolgendo alla di Lui memoria un commosso e reverente pensiero. Il Cav. del Lav. Sernesi - al quale si riconoscevano notevolissime doti di organizzatore e di amministratore - era da molti anni Consigliere di Amministrazione e membro del Comitato direttivo della FINMARE ed in passato aveva ricoperto la carica di Direttore Generale della Società « Italia » di Navigazione.

La Relazione del Consiglio di Amministrazione riferisce, nella parte introduttiva, sui vari fattori che influenzano i risultati e le prospettive dell'economia marittima in campo mondiale; i vari elementi di questo complesso quadro portano alla constatazione del perdurante squilibrio fra domanda e offerta di tonnellaggio, che non sembra destinato ad attenuarsi nel prossimo futuro per la mancanza di un giusto rapporto fra nuove costruzioni e demolizioni di vecchio naviglio.

Segue un breve accenno alle controversie e dibattiti internazionali nel campo della politica marittima, nel corso dei quali - in antitesi con gli orientamenti dei Paesi sostenitori dei protezionismi e degli interventi governativi di regolamentazione dei traffici - gli Stati di tradizione marittima hanno fermamente difeso il principio della libertà di contrattazione. Libertà che - secondo una tesi caldeggiata anche dalle Associazioni italiane dell'armamento - non è inconciliabile con le esigenze di equo comportamento, tutelabili con quei privati organismi di autodisciplina conferenziale che si stanno creando.

La Relazione rileva quindi che nel corso del 1963 il movimento commerciale dei porti nazionali ha segnato un'ulteriore espansione: 147 milioni 780 mila tonnellate contro 131 milioni 511 mila tonnellate del 1962, con un incremento pari al 12,4 per cento. Nel campo passeggeri si è avuto, nel 1963, un aumento del 3,50 per cento nel movimento internazionale, da attribuirsi principalmente al rilevante sviluppo nel settore Mediterraneo/Europa/Mar Nero e al buon andamento in Mediterraneo della corrente da e per il Nord America; nel movimento fra porti italiani si è registrato un incremento del 4% circa.

La partecipazione del naviglio italiano ai traffici internazionali è ancora diminuita nel settore delle merci, anche per effetto della elevata aliquota di disarmi di naviglio nazionale da carico secco in concomitanza con un marcato progresso dei traffici di importazione e con una riduzione dei disarmi su scala mondiale; nel campo passeggeri tale partecipazione si è mantenuta su livelli elevati nei traffici oltre gli stretti ed è risultata per contro piuttosto modesta, a causa dell'accutata concorrenza delle bandiere estere, nel movimento fra i porti del Mediterraneo.

Dal concorso di vari fattori negativi è derivato un peggioramento della Bilancia dei trasporti; l'apporto valutario, per contro, è aumentato del 16%.

Dedotte le navi in corso di radiazione e di cessazione dal noleggio continuativo, la consistenza effettiva della flotta gestita dalle quattro Compagnie risultava, al 31 dicembre 1963, di 88 navi di proprietà per tsl. 657.230 e di quattro altre a noleggio continuativo per tsl. 5.019; in totale 92 unità per tsl. 662.249.

L'età media della flotta del Gruppo era, alla suddetta data, di poco superiore ai 12 anni; tale età è destinata a scendere ulteriormente con l'entrata in servizio, nel 1965, delle grandi turbonavi « Michelangelo » e « Raffaello » e di talune piccole unità per i servizi locali delle Società « Adriatica » e « Tirrenia ».

L'attività svolta dalle Compagnie del Gruppo FINMARE è stata caratterizzata da mutamenti a carattere continuativo intervenuti nell'assetto di vari servizi in relazione all'entrata in linea delle nuove unità e al trasferimento di altre - opportunamente adattate a nuove esigenze di traffico - da una Compagnia all'altra. A tale riguardo, la Relazione riporta il seguente prospetto:

LINEA AUSTRALIA: con l'entrata in servizio della nuova T/n « G. Marconi » (15.11.1964) che ha seguito quella della gemella « G. Galilei » (19.4.63) si è completata la sostituzione delle tre motonavi tipo « Australia », cedute dal Lloyd Triestino alla Società Italia. Numero dei viaggi annuali ridotto da 14 a 11,5.

LINEA CENTRO AMERICA/SUD PACIFICO: la M/n « Neptunia », la terza delle citate navi ex Lloyd Triestino, ribattezzata « Rossini » si è affiancata il 18.12.1963, dopo lavori di adattamento, alla « Donizetti » e alla

« Verdi » (giugno e luglio 1963) completando la sostituzione del tre « Navigatori » ceduti dalla Società Italia al Lloyd Triestino. Numero dei viaggi annuali aumentato da 14 a 16.

LINEA COMMERCIALE EST/SUD AFRICA: le tre citate motonavi ex Società Italia « Usodimara » (7.11.63) « Marco Polo » (7.1.64) e « Vespucci » (10.4.64), trasformate in unità da carico, si sono affiancate alle navi dello stesso tipo « Vivaldi » e « Caboto », in sostituzione delle noleggiate « Bertani » e « Blixio ». Numero dei viaggi annuali aumentato da 12 a 14.

LINEA COMMERCIALE ESTREMO ORIENTE: le quattro nuove motonavi tipo « Palatino » hanno sostituito, fra il giugno e il settembre 1963, le unità tipo « Adige ». Il numero dei viaggi annuali è rimasto invariato a 12.

LINEA COMMERCIALE PAKISTAN/INDIA/BENGALA: le citate quattro moderne motonavi tipo « Adige » hanno sostituito, fra il luglio e l'ottobre 1963, le cinque « Liberty » già adibite alla linea, consentendone l'avvio al disarmo per vendita. Inoltre è stato ridotto da due a uno per viaggio il numero dei peripli della penisola: le navi effettuano negli scali del Tirreno una sola toccata in arrivo dal Bengala, dirigendo poi sui porti adriatici e da quelli direttamente su P. Said senza ritorno in Tirreno. Il numero dei viaggi annuali è rimasto invariato a 12.

ESPRESSO PAKISTAN/INDIA/E.O.: ai fini di un coordinamento degli itinerari con la Linea Australia, per il quale possono essere offerti al pubblico australiano interessanti viaggi turistici in Estremo Oriente, il numero di viaggi annuali delle m/n « Victoria » e « Asia » è stato ridotto da 12 a 11,5.

Trattando dei risultati conseguiti nell'ambito del Gruppo, la Relazione informa che nel 1963 si è avuto, rispetto al 1962, un aumento del numero dei passeggeri trasportati, che sono passati da 1.605.918 a 1.730.473, mentre il traffico commerciale si è praticamente mantenuto al livello dell'anno precedente (1962: tonn. 1.989.433; 1963: tonn. 1.983.116). L'andamento dei proventi lordi è stato, per il concorso di vari fattori, più positivo di quello del traffico: i noli passeggeri sono saliti da 47 miliardi 16 milioni di lire a 49 miliardi 834 milioni; quelli relativi alle merci da 32 miliardi 552 milioni a 34 miliardi 530 milioni; in totale 86 miliardi 356 milioni di lire (1 miliardo 990 milioni sono dovuti a proventi diversi) contro 81 miliardi 129 milioni del 1962.

Per quanto concerne la distribuzione del movimento passeggeri acquisito dalle Compagnie nei vari settori di traffico, la Relazione riferisce di una lieve flessione sulle linee del Nord e Sud America, del lusinghiero successo ottenuto dalle due nuove turbonavi nel traffico per l'Australia e di un andamento pressoché stabile delle linee dell'Estremo Oriente e del Sud Africa. Nel Mediterraneo i settori Egitto/Libano e Israele si sono rivelati in ripresa, mentre è continuata l'espansione di traffico del traghetto Brindisi/Grecia e delle linee per la Sardegna. Le autovetture a seguito passeggeri sono state 108.000 con un incremento del 42% sul 1961.

Nell'acquisizione delle merci è da segnalare la buona ripresa delle linee per l'Asia, l'Africa e l'Australia nonché di quelle per la Sardegna. Per il concorso di vari fattori, qualche regresso si è registrato, invece, nei settori delle Americhe e del Mediterraneo.

In tema di rapporti fra lo Stato e le Società di navigazione del Gruppo nei riguardi dell'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, la Relazione riferisce sul processo di formazione delle nuove convenzioni in aderenza alle disposizioni della legge 2 giugno 1962, n. 600, con i conseguenti riflessi sulla determinazione della sovvenzione secondo la formula stabilita dalla legge stessa. Riferisce anche sui criteri che, in pendenza della definizione di tali rapporti, sono stati adottati dalle Società interessate per la formazione dei loro bilanci relativi al periodo 1° luglio 1962 - 31 dicembre 1963; è messa conseguentemente in particolare evidenza la rilevante situazione di credito delle Compagnie stesse verso lo Stato in relazione ai servizi effettuati sotto il regime sia delle passate convenzioni sia di quelle in via di perfezionamento.

Avviandosi alla conclusione, la Relazione si sofferma sull'organizzazione e sui rapporti con il personale di terra e di mare, sottolineando la particolare cura con cui viene perseguita la qualificazione ed elevazione professionale delle varie categorie, nonché l'impegno rivolto alle iniziative in favore del personale stesso e delle famiglie (assegnazione di borse di studio, colonie marine e montane in favore dei figli dei dipendenti, assistenza sociale, attività culturali e sportive, pubblicazione di periodici aziendali).

L'assemblea ha approvato all'unanimità il bilancio dell'esercizio 1963/1964 che presenta un utile netto di L. 1.231.174.776 ed ha deliberato la distribuzione di un dividendo del 6,50 per cento, pari a L. 32,50 per azione.

L'Assemblea ha provveduto a completare la composizione del Consiglio di Amministrazione chiamandone a far parte, in sostituzione del compianto Cav. del Lav. Salvino Sernesi, l'avv. Fausto Calabria.

Il dividendo di L. 32,50 per azione è esigibile, a far data dal 31 ottobre c.a., presso la Sede Sociale in Roma, Via Barberini n. 22, nonché presso le Sedi o Filiali dei seguenti Istituti:

- BANCA COMMERCIALE ITALIANA - CREDITO ITALIANO - BANCO DI ROMA - BANCA NAZIONALE DEL LAVORO - BANCO DI NAPOLI - BANCO DI SICILIA - MONTE DEI PASCHI DI SIENA - ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO - BANCO DI SANTO SPIRITO - BANCA POPOLARE DI MILANO - BANCA POPOLARE DI NOVARA - BANCA NAZIONALE DELL'AGRICOLTURA - BANCA D'AMERICA E D'ITALIA - BANCO AMBROSIANO - CREDITO DI VENEZIA E DEL RIO DE LA PLATA - BANCO DI CHIAVARI E DELLA RIVIERA LIGURE - BANCA PROVINCIALE LOMBARDA - ISTITUTO NAZIONALE DI PREVIDENZA E CREDITO DELLE COMUNICAZIONI - CASSE DI RISPARMIO PARTECIPANTI ALL'ISTITUTO FEDERALE DELLE CASSE DI RISPARMIO DELLE VENEZIE - CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCE LOMBARDE - CASSA DI RISPARMIO DI GENOVA - CASSA DI RISPARMIO DI ROMA - CASSA DI RISPARMIO DI TREVISO - CASSA DI RISPARMIO DI VENEZIA - « INVEST » SVILUPPO E GESTIONE INVESTIMENTI MOBILIARI - BANCHE ASSOCIATE ALL'ISTITUTO CENTRALE DELLE BANCHE POPOLARI ITALIANE - BANCHE PARTECIPANTI ALL'ISTITUTO CENTRALE DI BANCHE E BANCHIERI.

Il pagamento verrà effettuato contro ritiro della cartola n. 29 o stampigliatura della casella n. 29 per i certificati a taglio variabile sprovvisti di cedola.

Contro la crisi

Manifestano a Bologna gli edili dell'Emilia

Corteo in città con cartelli e fischietti - Il comizio di Lama

L'11-12 per il contratto

Sciopero di 48 ore nel settore legno

BOLOGNA, 7. Oltre cinquemila edili provenienti da vari centri emiliani hanno dato vita oggi ad una grande manifestazione per reclamare una nuova politica nel settore. Un lungo corteo, punteggiato da centinaia di cartelli e striscioni, ha percorso alcune vie centrali di Bologna, fermandosi quando in piazza S. Francesco, dove ha parlato il segretario della CGIL, on. Luciano Lama, il quale ha fatto il punto sulla grave situazione dell'edilizia in Italia. Dopo aver emesso che, esauriti il « boom », migliaia di lavoratori edili sono rimasti senza lavoro proprio alle soglie di un duro inverno, il compagno Lama ha denunciato la « caduta verticale » degli investimenti pubblici in questo settore. Inoltre anche nell'edilizia si registra una concentrazione capitalistica per un nuovo assalto alle città, alle zone turistiche e alle aree di sviluppo economico: assalto che sarà indubbiamente favorito se la legge urbanistica, così aspramente criticata al convegno di Firenze e che il d.c. Ripamonti ha definito « una controriforma », riuscirà a passare. Concludendo Lama ha indicato la necessità di battersi per una vera riforma urbanistica che tagli veramente le unghie alla speculazione.

Mentre in diverse aziende e falegnamerie i padroni accettano l'accordo d'acconto proposto dai sindacati, i 300 mila lavoratori del legno effettueranno martedì e mercoledì l'ottavo sciopero unitario per il contratto. L'astensione, della durata di 48 ore, avrà luogo in tutte le aziende che alla data del 9 non avranno sottoscritto l'accordo d'acconto. Inoltre, ferme le locali articolate sono in corso per strappare l'acconto sul contratto, sulle basi sindacali. Con l'astensione che inizia martedì, la categoria avrà totalizzato 15 giorni di sciopero.

CONFEZIONISTI - Ha avuto luogo venerdì l'incontro fra sindacati e padroni, presso il ministero del Lavoro, per la vertenza contrattuale delle 300 mila confezioniste, aperta da lunghi mesi. Nel ribadire la responsabilità dei padroni nella rottura delle trattative (che ha provocato due settimane fa un nuovo sciopero), i sindacati hanno precisato le proprie richieste sui punti di fondo ancora da definire: quali che, innanzitutto, il parametro che regolerà i rapporti salariali fra le varie categorie; un congegno

al governo della CISL e dell'UIL che hanno così confermato la loro strumentale acquiescenza alla linea governativa. La segreteria nazionale del SFI, sulla base di quanto pubblicato da una parte della stampa in merito alla posizione assunta da un gruppo di ferrovieri di Verona e Mantova iscritti al SFI, ha dichiarato che, anziché discutere gli eventuali dissensi nelle sedi sindacali e sottoporli tempestivamente alla valutazione degli organismi del sindacato, hanno preferito offrire direttamente alla stampa politica e alla speculazione della destra un documento nel quale - per dichiarandosi disposti a scioperare per disciplina - hanno ritenuto possibile dare un giudizio positivo sulla istituzione della Commissione per la riforma dell'Azienda ferroviaria ancor prima di conoscerne le finalità e gli obiettivi.

Questi i commenti del sindacato aderente alla CGIL, che si trova, da oggi, alla testa del nuovo grande sciopero dei ferrovieri. Il SAUF-CISL ha tenuto ieri una conferenza stampa in cui ha fiaccamente difeso la sua astensione dallo sciopero. Fra l'altro, i dirigenti del SAUF hanno dichiarato di ritenere « errato distribuire soldi disorganicamente e al di fuori del quadro del riassetto mentre occorre prima realizzare una riforma razionale ed organica della azienda », senza tuttavia portare la minima prova che l'aumento di 10 mila lire mensili contrattacchi in qualche modo l'attuazione del riassetto e della riforma. Per il SFI, al contrario, l'aumento di stipendio richiesto fa tutt'uno con l'accelerata riforma sia delle strutture aziendali che del rapporto di lavoro. Disgiungere le due cose, infatti, significa facilitare il gioco di chi - all'interno del governo stesso - conta sui rinvii e sul logorameo delle forze rinovatrici per svuotare di contenuto la riforma.

In tale quadro va vista la posizione dell'on. Preti, ministro per la Riforma, che al termine della riunione di venerdì è tornato a dichiarare la propria opposizione al principio » a un accordo con i ferrovieri. Per l'on. Preti la questione è chiusa con l'accordo separato del 25 giugno e qualsiasi nuova contrattazione dovrebbe coinvolgere, automaticamente, tutte le altre categorie di statali. L'on. Preti, insomma, non ammette alcuna autonomia contrattuale per i dipendenti delle Ferrovie: il che equivale a negare in larga misura quella più generale autonomia aziendale che dovrebbe essere parte essenziale della riforma proposta dall'on. Nenni.

CALZATURIERI - E' confermato lo sciopero unitario di 48 ore del 130 mila calzaturieri, indetto dai sindacati per il contratto mercoledì e giovedì. La FILA-CGIL ha convocato il Direttivo nazionale del settore per giovedì a Bologna. CAVATORI - Giovedì e venerdì si è avuto un incontro esplorativo fra sindacati e padroni, presso la Confindustria, in merito alla lunghissima ed aspra vertenza contrattuale dei 75 mila cavoratori. I sindacati, dopo il fallimento di analoghi tentativi a livello ministeriale, hanno esposto le rivendicazioni su cui è possibile riprendere le trattative e rinnovare il contratto.