La vertenza di settembre

I ferrovieri alla ricerca di una nuova identità

220.000 layoratori delle FS doveva rinnovarsi nel luglio 1976 e tredici mesi dopo, agosto 1977, ai ferrovieri è dato un acconto di 25.000 lire mensili lorde, con le quali la busta paga raggiunge mediamente le 300.000 lire.

Una busta paga, dunque, che mette in evidenza una condizione retributiva assolutamente insufficiente per le qualifiche più basse e per i nuovi assunti (cioè per la massa dei ferrovieri); che non tiene nel dovuto conto l'alta specializzazione e l'elevata professionalità richieste dal mestiere di ferroviere; che non è certamente « da nababbo », per i tecnici e dirigenti degli impianti e per gli stessi funzionari ed alti dirigenti azien-

A questo si aggiungono l'in- | sario.

scatta ogni sei mesi mentre soltanto nel '78 il valore del punto raggiungerà la parità con il settore privato); la mancanza di contratti integrativi aziendali; la scarsissima incidenza dei compensi per lavori straordinari (la cui spesa complessiva di circa 20 miliardi annui, non raggiunge il 2% del costo complessivo del personale). Il malcontento e l'esasperazione della categoria sono dunque giustificati e forti. Altrettanto forte è la richiesta che ad essi si dia risposta. Tuttavia, una risposta puramente e semplicemente salariale, quando anche possibile, non sarebbe certo sufficiente ad operare il « cam-

ro operato dalla scala mobile

(che nel pubblico impiego

Le proposte del sindacato per il rinnovo del contratto

il sindacato avanza con il rinnovo contrattuale non elude. né potrebbe farlo, l'esigenza salariale, ma dà ad essa la dovuta compiutezza affermando che il problema della condizione retributiva del ferroviere è risolvibile nella misura in cui sarà possibile conquistare sostanziali trasformazioni nell'azienda e nell'organizzazione della produzione e del lavoro.

vamente preso è forse mancata, in passato, una visione chiara di questo stretto collegamento. Certo, i ferrovieri avevano posto anche nei precedenti rinnovi contrattuali i problemi del ruolo delle FS nel settore dei trasporti e, quindi, della riforma e decentramento dell'azienda ferroviaria nonchè dello sganciamento del trattamento economiconormativo da quello degli

· Tuttavia, le difficoltà complessive del movimento operaio negli anni '60 e le divisioni interne non consentirono, allora, di realizzare riforma e sganciamento. Ne derivarono due conseguenze: che l'azienda ferroviaria è rimasta anchilosata e burocratizzata e che il trattamento del ferroviere è stato largamente condizionato dalla logica contrattuale del pubblico impiego con l'imposizione di solurioni irrazionali (ruoli aperti; ripartizione degli organici in base a percentuali prefissate), eganciate da qualsiasi valutazione funzionale e professionale.

Nell'ultimo numero di « Rinascita ». Libertini afferma che « le forze politiche, nella loro grande maggioranza, hanno ribadito di essere a favore di una politica che conducesse ad un sistema integra-

Per questo, la proposta che | to e dominato dal trasporto collettivo, con un nuovo ruolo delle ferrovie: in sostanza, il rovesciamento della strategia degli ultimi 30 anni » e per realizzare ciò occorre in primo luogo a un piano che mette in moto direttamente 20 mila miliardi, definisce la strategia di sviluppo del sistema ferroviario e il suo ruolo per i prossimi 30 anni».

> Per raggiungere questo traguardo occorre « cambiare » produzione e di lavoro. Se allo stato attuale l'azienda si dimostra incapace di spendere, per gli impianti fissi, più di 200 miliardi l'anno, come pensare di realizzare un piano di investimenti di 20 mila

> Se allo stato attuale di esercizio (e cioè una rete ferroviaria di 16.000 Km. e con un traffico che per l'80% è concentrato sulla rete principale -- costituita da 5-6.000 Km. -con l'assenza di percorsi alternativi e con una rete secondaria che è tanto vasta quanto sempre più fatiscente) ogni pur lieve aumento di traffico merci o viaggiatori determina congestionamenti, disse-vizi e condizioni di lavoro spaventose, come è possibile far assumere alle ferrovie un ruolo primario nel trasporto delle merci e delle persone?

Da qui emerge la necessità di una radicale trasformazione aziendale che i sindacati unitari rivendicano e che, assieme a quello degli investimenti, hanno posto come il primo degli obiettivi del nuovo contratto, dichiarandosi apertamente disponibili anche a modificare la natura giuridica dell'azienda, ove la realizzazione della riforma e lo α sganciamento » dalle servitù ed obblighi burocratici lo richiedessero.

Organizzazione del lavoro e struttura del salario

Strettamente connessi a tale j trasformazione sono i problemi dell'organizzazione della produzione e del servizio che richiedono il cambiamento dell'organizzazione del lavoro e della condizione complessiva del ferroviere, includendo in questa non solo il trattamento economico e normativo, ma anche il suo stato giuridico, in una prospettiva di accorpamento con il settore trasporti ormai sanzionata dai congressi CGIL, CISL, UIL e quindi di sganciamento dalle logiche contrattuali degli statali. In questo contesto si pone la questione del salario. I sindacati sostengono con forza che anche ai fini del graduale superamento della giungla retributiva, devono essere concretamente avviate la perequazione e l'omogeneizzazione dei trattamenti con il settore dei trasporti e che, pur nel rispetto dell'accordo Confederazioni-Governo del 5 gennaio '77, devono essere evitate soluzioni contrastanti con l'indirizzo perseguito e con la realtà sociale e produttiva del-

Si pone, quindi, subito e produttivo ed ai processi di avvio della nuova organizzazione del lavoro, la necessità di affrontare i problemi della struttura del salario in coerenza con gli obiettivi che persegue il movimento sindacale, per privilegiare non gli automatismi, il carrierismo, il parassitismo, ma il salario diretto e con esso la professionalità e la produttività sociale in una azienda destinata ad ampliare il ruolo nel trasporto pubblico e collettivo.

Infatti, l'aumento già in atto del traffico e quindi della produzione e della manutensione non può non trovare Immediato ed adeguato cormispettivo economico. Questa Cometica e questa impostazio-

ne abbiamo dato alla riunione nazionale degli operai del 29 luglio e si stanno tenendo, anche in questi giorni, assemblee e riunioni in molti im-

pianti e province. Nei prossi-

mi giorni si riunirà il diret-

tivo nazionale della Federazio-

ne Unitaria dei ferrovieri che farà una prima sintesi del dihattito nella categoria. Proprio per dare concretezza e certezza sia alla esigenza di cambiamento nelle ferrovie che di miglioramento complessivo della condizione del ferroviere, si dovranno investire, subito e immediatamente la riforma e lo sganciamento, l'organizzazione della produzione e del lavoro, l'adeguamento dei compensi re-

Appare chiaro, allora, che il rinnovo contrattuale dei ferrovieri, che dal mese di settembre si porrà in termini di iniziativa e di lotta, non può risolversi nel chiuso della categoria e nella contrattazione azienda-sindacati.

Per la portata politica dei problemi posti la «vertenza ferrovia » richiede certamente l'apporto di lotta dei lavoratori delle FS (che decideranno in apposita Assise nazionale dei Delegati) ma deve anche vedere sortemente impegnato tutto il movimento operaio, i partiti e il partito: il « cambiamento » nelle ferrovie e nei trasporti è infatti una scelta decisiva per il cambiamento della società e giustamente trova collocazione anche nell'accordo di programma tra le forze politiche dell'arco costituzionale.

Tenendo conto della dimensione ed importanza che assume la vertenza « Ferrovia » appaiono fuori luogo le agitazioni di gruppi e degli Autonomi dei prossimi giorni.

Giovanni Valentinuzzi (segr. naz. SFI-CGIL)

Diramata ieri una lunga nota del dicastero dei Trasporti

Ecco le spiegazioni del ministro per le nuove concessioni aeree

Il comunicato dopo giorni di silenzio nonostante le polemiche e le proteste - I conti che non tornano Gli « sforzi di conciliazione » e i dosaggi « da farmacista » - Domani riunione con i sindacati

ROMA - Una lunga nota e | una dichiarazione dello stesso ministro hanno ieri rotto il silenzio del ministero dei Trasporti sulla questione delle nuove concessioni delle linee aeree che in questi giorni hanno suscitato polemiche e agitazioni dei lavoratori. Sempre ieri — ma la richiesta era stata rivolta venerdi --lo stesso Ruffini ha convocato i sindacati: l'incontro con la Federazione unitaria dei lavoratori del trasporto aereo (Fulat) è fissato per domani giovedì alle 18,30.

'Il ministro esprime « soddisfazione > per il fatto che Alitalia, Ati e Alisarda « hanno accettato gli schemi di rinnovo decennale delle rispettive convenzioni » e quindi anche le « rotte » ad esse assegnate. L'Itavia, invece, non ha ancora dato una risposta ufficiale, ma - conferma il ministero — «peraltro ha già informalmente annunciato il suo dissenso .

Vediamo - seguendo il documento che le rende finalmente ufficiali — quali sono le innovazioni apportate da questi schemi.

Sale ancora

il numero

dei disoccupati

nella CEE

BRUXELLES - Il numero

dei disoccupati regolarmen-

te iscritti nelle liste di col-

locamento dei paesi della

Comunità economica euro-

pea è aumentato di 360

mila persone fra giugno e

luglio, salendo a 5.685.000.

Questo livello è superiore di quasi mezzo milione di

persone rispetto al 1976 e

di due milioni e mezzo ri-

spetto al 1975. Gli uffici

della CEE, nel fornire i

dati, si limitano ad accu-

sare le iscrizioni conse-

guenti al fatto che i gio-

vani a giugno si sono di-

plomati ed hanno cercato

La situazione è talmen-

te grave che ha toccato

un record di trenta anni

in Inghilterra, con un mi-

lione e 635 mila disoccupa-

ti. In questo paese, come

del resto in Germania oc-

cidentale, l'iscrizione alle

liste comporta sensibili be-

nefici: questo spiega per-

ché, paradossalmente, i di-

soccupati risultino più in

Inghilterra che in Italia,

più in Germania che in

Quanto alla Commissio-

ne esecutiva della CEE ed

al Consiglio della CEE bril-

lano per l'assenza di qual-

siasi iniziativa diretta a

rimuovere queste situazio-

ni. Per mesi si è discusso

attorno ad una « conferen-

za tripartita », governi-sin-

dacati-dirigenti d'impresa,

ma nessuna concreta mo-

difica delle linee di poli-

tica economica è stata a-

vanzata per affrontare il

problema della disoccupa-

zione. Escluse misure a-

genti sulle strutture, re-

stano solo i pali:ativi as-

un lavoro.

L'Alitalia — si afferma — | interne (20 Alitalia e 46 Ati) « ha avuto concesse tutte le linee interne oggetto della precedente convenzione e operate dal gruppo, tranne la Milano-Reggio Calabria, offerta all'Itavia e la Cagliari-Milano, offerta all'Alisarda ». L'Ati — che si occupa soltanto di voli nazionali — « ha avuto offerte tutte le linee oggetto della precedente convenzione, da essa richieste, tranne la Reggio C.-Roma offerta alla Itavia, e continuerà quindi ad esercire le altre 35 rotte in atto da essa operate ». Sempre per quanto riguarda Alitalia e Ati sono state soppresse 32 rotte (diciotto Ati — di cui 11 non operate — e 14 Alitalia, non esercitate). che la Fiat e Pesenti).

Per la chiusura di due fabbriche del settore abbigliamento

Confronti sbagliati

«Nel complesso il gruppo Alitalia — sostiene il ministero -, oltre all'esclusiva per le rotte internazionali e di fronte al sacrificio di soli tre collegamenti interni trasferiti alle due società private, sarà chiamato a gestire complessivamente 66 rotte | fatturato annuo su un totale

contro le 58 rotte in atto operate (17 Alitalia e 41 Ati). Qui, però, i conti non tornano perchè Ruffini raffronta dati non omogenei. Le 66 rotte che si prevede di concedere con i nuovi schemi andrebbero raffrontate con le concessioni previste nel vecchio piano e non con quelle effettivamente poi esercite dall'azienda pubblica. Si può obiettare che sono state sottratte (oltre a quelle trasferite ai privati) linee sulle quali Alitalia e Ati non operavano. Giusto, ma questo metodo va applicato sempre. Vediamo invece che cosa è accaduto con l'Itavia (oltre al presidente Davanzali, sono azionisti an-

L'Itavia - dice il ministero - « aveva in concessione oltre 30 linee interne, di cui solo 13 esercite, e gestiva 5 linee in regime di autorizzazione provvisoria». Il nuovo schema prevede la riconferma delle vecchie concessioni tutte —, trasforma in concessione decennale le 5 rotte « autorizzate » (5 miliardi di

A Bari duecento donne perdono il lavoro

Si tratta della « Country Jacket » e della « Teda » di Putignano - Cresce intanto il decentramento

produttivo - Altre sei aziende in crisi: 500 dipendenti in cassa integrazione - Un duro colpo

La « Country Jacket » nac-

que per iniziativa dei fratelli

Petruzzi, due notabili baresi,

figli di antichi farmacisti. in-

traprendenti in diversi settori-

Nacque come « Windsor » e

la produzione era di qualità

medio-alta: giacche che nelle

boutique di Roma o Milano

venivano vendute anche a 200-

300 mila lire l'una. Nel '75

i fratelli cedettero il marchio

«Windsor» alla Montefibre e

l'azienda si trasformò, pren-

dendo anche il nuovo nome.

Ma da allora i Petruzzi di-

mostrarono solo disinteresse

per la fabbrica, « praticamen-

te la lasciarono andare a ro-

toli », dicono le lavoratrici.

« Nella fabbrica i padroni

— aggiungono — non hanno

più voluto investire. Noi ab-

biamo indicato più volte quel-

lo che secondo noi si poteva

fare, per rilanciare la pro-

duzione, per tornare ad es-

sere presenti sul mercato co-

me prima o meglio di prima,

ma non c'è stato niente da

fare. La scelta è stata quella

della chiusura ». Dopo otto

mesi di amministrazione con-

trollata s'è arrivati al falli-

La «Teda» di Putignano

mento.

miliardi) e concede due nuove linee (altri 5 miliardi annui). Come si vede, le scelte operate non sembrano obbedire ad un unico metodo. Perchè, insomma, non sono state tolte all'Itavia le linee non operate? D'altronde bisogna chiedersi perché le compagnie non operano su alcune linee che pure hanno in concessione: esistono evidentemente problemi di economicità che vanno

Occasione perduta

All'Alisarda sono state confermate le 5 linee che già aveva, oltre la Genova-Olbia della quale l'Ati non ha chiesto il rinnovo della concessione; in più è stato concesso il collegamento Cagliari-Milano. Perché il gruppo Alitalia ha fatto questo regalo all'Alisarda lasciando a questa compagnia rotte considerate appe-

Il ministro ha parlato di « difficile sforzo di conciliazione » delle varie esigenze:

l'hanno messa in piedi due

venuti da Milano, con soldi

pubblici. Hanno sfruttato un

momento di mercato favore-

vole per la loro produzione

poi anche loro hanno deciso

di chiudere. L'anno scorso fe-

cero trovare ai lavoratori la

fabbrica chiusa al ritorno dal-

le ferie. I lavoratori si ri-

volsero al tribunale il quale

di lavoro, ma i due milanesi

dimostrarono disinteresse as-

soluto per la fabbrica: ave-

vano in testa solo la chiu-

sura. Per un anno i lavo-

ratori e le organizzazioni sin-

dacali si sono dati da fare

per cercare un nuovo impren-

ditore. Si sono rivolti anche

all'Associazione degli indu-

striali di Putignano (c'è stato

anche un incontro alla Re-

gione Puglia). ma le condi-

zioni poste per rilevare la

Teda > sono state esagerate.

Nessuno ha voluto salvare la

fabbrica di Putignano, abban-

donata dai proprietari. E si

è lasciato che si arrivasse al

Altre fabbriche in cui c'è

la cassa integrazione potreb-

bero fare la stessa fine. Sem-

bra che le fabbriche dell'abbi-

reintegrò tutti nel loro posto

di fatturato dell'Itavia di 25 | la verità è che le nuove convenzioni sembrano il frutto di dosaggi «da farmacista» invece che obbedire ad una visione di ampio respiro e di prospettiva. Proprio ieri la Direzione generale dell'aviazione civile ha inviato al ministero gli schemi del pianoponte degli aeroporti, nel quale fra l'altro si prevedono gli investimenti negli scali gestiti dallo Stato e in quelli da società private. Le nuove concessioni — elaborate in pre-cedenza — non tengono conto di questo piano aeroportuale e rischiano — in questo senso sì — di ridursi a mero fatto amministrativo. Non è un caso, d'altronde, che la lunga nota del ministero non sfiora neppure l'argomento delle aerostazioni e delle loro attrezzature. Sembra di essere di fronte ad un'occasione perduta: le nuove convenzioni decennali avrebbero potuto rappresentare la premessa per una diversa programmazione aeroportuale e dei trasporti più in generale.

Giuseppe F. Mennella

gliamento servano solo per

un certo periodo e basta, poi

vengono « buttate via ». E la

situazione esistente a Bari

non è diversa da quella del

resto del Mezzogiorno. Men-

tre fabbriche chiudono, vanno

avanti vergognosi processi di

decentramento basati sul la-

voro nero, clandestino e sot-

topagato. A Bari ogni giorno,

in qualche scantinato, nasce

un nuovo piccolo laboratorio

dove si confezionano cami-

cie, tovaglie e lenzuola: tro-

vano lavoro ragazze o addirit-

tura bambini, per poche mi-

gliaia di lire alla settimana.

🖟 « Mentre da una parte si

restringe l'area del lavoro

stabile - dice Margherita Di

Ronzo, segretaria della Filtea-

Cgil barese — dall'altra si allarga quella del lavoro pre-

cario. Ciò sottolinea l'esigenza

di approntare per Bari e per

tutta la Puglia un piano del settore, individuando i limiti

e le storture esistenti e de-

finendo precise alternative

Domenico Commisso

NELLA FOTO: una manife-

stazione di lavoratori tessili

e dell'abbigliamento di Bari

Assemblee dopo le ferie

Alla Montedison sono in lotta anche i tecnici

Si fa il punto sui risultati positivi raggiunti - Mancano i programmi aziendali



Dalla nostra redazione

industriale pubblico.

dell'atteso incontro governo -

Questo vale soprattutto per lavoratori di Porto Marghera. di Mantova e di Ferrara che nei mesi scorsi hanno costretto il gruppo, con una mobilitazione massiccia continua, ad impegnarsi su alcuni punti fermi relativi all'assetto impiantistico e alle prospettive della presenza Montedison nelle singole zone, alla definizione dei legami con l'indotto, al risanamento di fabbrica e ambientale, alla comunicazione dei piani di ricerca agli organismi di fabbrica.

Quest'ultimo punto è giudi-

a Porto Marghera, a Mantova e a Ferrara non vanno, quindi, interpretati come accordi separati, ma come « punti fermi » su cui si è ottenuto l'impegno della Montedison e che non contraddicono, ma confermano gli indirizzi generali definiti dai sindacati a livello nazionale riguardanti il mantenimento dei livelli occupazionali e la qualificazione della forza lavoro al Nord e la concentrazione degli investimenti al Sud per la creazione di nuovi posti

Uno degli aspetti qualifi-

VENEZIA — Dopo la chiusura positiva delle vertenze dei gruppi Fiat. Olivetti e Marzotto la piattaforma Montedison si è confermata, nell'amriorganizzazione del comparto

In questi giorni, alla vigilia sindacati sulla questione Montedison da cui ci si attende anche uno sblocco dele resistenze che il gruppo chimico ha fin qui dimostrato nei confronti dell'apertura di un tavolo nazionale delle trattative con i sindacati, nei centri della vasta area Montedison migliaia di lavoratori, tornati — se ci sono andati dalle ferie più brevi del dopoguerra, hanno ripreso in numerose assemblee l'esame dei risultati positivi, anche se parziali, ottenuti prima delle fe-

cato dalle organizzazioni sindacali come il risultato più apprezzabile della trattativa. Qual è il significato di questa strategia del sindacato, che ha battuto la strada della articolazione delle singole vertenze pur perseguendo l'obiettivo di una conclusione nazionale delle trattative? A differenza dalla strategia praticata nel '74, quando fu presentato il piano chimico nazionale da cui, con processo deduttivo, furono fatte discendere le piattaforme di zona, oggi. il sindacato ha puntato proprio sulla articolazione di queste piattaforme, telaio attorno al quale ricomporre una organica proposta per un diverso sviluppo del settore a livello na-

I verbali di incontro siglati

canti della contrattazione a livello locale, almeno per quanto riguarda l'area nord della Montedison è stata la lettura integrata della complessa presenza Montedison che ha informato le proposte contenute nelle singole piattaforme sindacali, fatto che ha confermato il definitivo superamento delle visioni strettamente aziendalistiche e campanilistiche dei problemi da affrontare soprattutto per quanto riguarda la domanda di investimenti e la diversificazione produttiva all'interno del « pentagono » Porto Marghera, Mantova, Ferrara, Ravenna e Forli. Si è trattato,

dunque, di un salto qualitativo che è stato accompagnato, in ogni realtà interessata dalla contrattazione locale, da

uno straordinario aumento della partecipazione dei lavoratori non solo alle fasi più bito delle vertenze dei grandi aspre della lotta ma anche gruppi, uno dei punti caldi, alla definizione delle scelte di all'interno del problema della | sviluppo contenute nelle piat-A Porto Marghera, ad e-

sempio, per la prima volta si sono dimostrate disponibili alla iniziativa del sindacato fasce di lavoratori (tecnici e capi reparto) ad essa tradizionalmente estranei. Lo si è potuto verificare,

sempre a Porto Marghera, in occasione della conferenza di produzione dei 'fertilizzanti (organizzata dalla Fulc provinciale, dai Consigli di fabbrica della divisione Diag, con la collaborazione delle organizzazioni bracciantili e dei contadini) alla cui preparazione hanno attivamente lavorato capitecnici e ricerca-

Va detto, ancora, che il nuovo atteggiamento dimostrato anche in altre realtà Montedison da queste fas**c**e di lavoratori, risponde chiaramente alla pressoché totale assenza di programmi **e** di precisi indirizzi per lo sviluppo del settore (a Porto Marghera gli impegni Montedison riguardano il triennio fino al '79, dopo c'è il buio totale) sottoscritti dalle direzioni aziendali.

In questa situazione le sole proposte sono quelle fornite dal sindacato e, più complessivamente, dal movimento dei lavoratori. Dopo le dimissioni di Cefis, le divisioni del gruppo chimico sembrano abbandonate a se stesse; i programmi produttivi, n**o**n aggiornati, perseguono scelte ormai vecchie e non rispondono alla crescente richiesta di programmazione a medio lungo raggio, né tengono conto della necessità di un piano organico complessivo che regoli tutta la produzione del gruppo garantendo, contemporaneamente, concreti agganci ed integrazioni con tutta la produzione chimica na-

Toni Jop

NELLA FOTO: lavoratori della Montedison di Porte Marghera in lotta.

zionale.

il 1° settembre sciopera l'Unidal

MILANO - II 1. settembre

scendono in sciopero i lavo-

ratori dell'UNIDAL. E' questa

la decisione presa al termine della riunione del Consiglio di fabbrica della Unidal e della mentaristi di Milano. Al centro della riunione di ieri sono stati i problemi dell'unificazione delle gestioni di tutte le presenze pubbliche del settore Sme-Efim-Eagat al fine di un collegamento stretto con il piano di sviluppo agro-alimentare, per il comparto commerciale, distributivo, della ristorazione urbana e soprattutto per lo aviluppo del Mezzogiorno. Il sindacato ha ribadito il rifluto di ogni ipotesi di riprivatizzazione e di disarticolazione di aziende a Partecipazione statale e di scorpori che preludeno a questi sbocchi, e la necessità di un piano di diversificazione e di ristruttura-

zione delle aziende Unidal al

Nord e al Sud che abbia co-

me punto fermo la difesa del-

l'occupazione complessiva.

Nel disegno di legge che verrà presentato venerdì

Dalla nostra redazione

BARI - Prima la « Country

Jacket » e poi la «Teda » di Putignano: due fabbriche sono

fallite in questi giorni lascian-

do senza lavoro circa 200 don-

ne. In una si confezionavano

giacche e nell'altra maglieria

sile e dell'abbigliamento, in

provincia di Bari ci sono sei

fabbriche i cui dipendenti (cir-

ca 500 in tutto) sono in cassa

integrazione: la « Dixon » che

fa pantaloni, la «Silti» che

è una tessitura-tintoria del

gruppo Snia, la «Gipa» che

fa camicie, la « Sir Donald's »

(capi-spalla per uomo), la «Nivoconf» di Molfetta che

fa lavori per conto di ditte

tedesche. la « Palmisano » di

Putignano che la cassa inte-

grazione l'ha chiesta a partire

dal giorno di ferragosto. L'

occupazione in queste fabbri-

che è prevalentemente fem-

Jacket » e della « Teda » sono

illuminanti per comprendere

come nel Sud troppo spesso

le fabbriche vanno male e

poi falliscono.

Le vicende della « Country

Poi, sempre nel settore tes-

per bambini.

Controlli della CONSOB estesi alle finanziarie

leri la Borsa ha registrato un arretramento - Falsa manovra o tentativo di guadagnare sull'attesa degli sgravi fiscali?

MILANO — Le quotazioni della borsa valori hanno segnato ieri un prevalente arretramento. Hanno perduto della sfiducia del pubborsa.

Poichè la CONSOB aveva sul contenuto del disegno di trovato difficoltà a costituire un organico, che avrebbe dovuto mutuare dai della proprietà azionaria nuncia all'accertamento. retramento. Hanno perduto quota le azioni Finmare (meno 7,1%), Romana Zuccheri (meno 28%), Trafilerie (meno 6.6%). Ginori (meno 6.4%). Eternit (meno 5.6%). Cascami (meno 5,6%), Rimascente (meno 5,6%) per rimanere nel gruppo che ha subito riduzioni superiori al cinque per cento. L'arretramento è stato attribuito ad un «raffreddamento» delle previsioni circa gli effetti degli sgravi di imposte che il Consiglio dei ministri deciderà venerdi ma mette in evidenza, probabilmente, anche il «vizio» di una situazione che vede impegnati gli operatori soprattutto nelle speculazioni di realizzo sfruttando le oscillazioni psicolo-

giche del pubblico. Questo

modo di operare è una delle

CONSOB - Le agenzie hanno diffuso alcune anticipazioni circa il contenuto del disegno di legge che il ministro del Tesoro Stammati presenterà venerdi per il controllo sulle società azionarie. La proposta principale sarebbe l'estensione del controllo CONSOB sulle società fmanziarie, con capitale superiore ai 5 miliardi, anche se non quotate in borsa. Verrebbe generalizzato l'obbligo di comunicare le partecipa-zioni possedute. Misure sono previste per obbligare le società a pubblicare più informazioni mentre la stessa CONSOB svolgerebbe una maggiore azione informativa. Viene ripristinato il potere di comminare sanzioni penali per determinati reati compiuti da amministratori.

ranghi stessi del Tesoro, viene creato un ruolo dei dipendenti della Commissione. A parere di molti, tutta-

via, la Commissione controllo borse-CONSOB ha funzionato poco non soltanto per mancanza di poteri o di organici ma soprattutto per insufficienze di direzione. Già è noto il vecchio conflitto fra poteri ispettivi bancari ed i nuovi conferiti alla Commissione. Vi è il fatto che investirsi di un problema di disciplina e di chiarezza nei mercati finanziari implica una battaglia quotidiana ed una capacità di iniziativa di cui in questi anni non si sono intravisti

IMPOSTE - Le avvisaglie, più o meno ben informate,

proprietà azionaria della stanno provocando una varietà di prese di posizione, con alternanze di ottimismo e pessimismo. L'idea che la cedolare secca di acconto verrebbe del tutto abolita. togliendo la possibilità di scegliere fra imposta d'acconto (e credito di imposta) ed il pagamento di un forfait che evita l'accertamento fiscale ulteriore, provoca malumori in taluni ambienti che preferiscono pagare subito il 25 od il 30 per cento sui dividendi ma impedire che il fisco metta il naso ulteriormente nella formazione del loro reddito. D'altra

accertamento. Si ripresenta, cioè, negli

mentages and a state of the second control o

L'orientamento del fisco, una volta concesse le agevolazioni -- che si prospettano cospicue, specie per muove sottoscrizioni di capitale - è invece diretto ad acquisire i dati necessari per un accertamento puntuale delle posizioni di reddito personale. Oltre alla agevolazione fiscale. quindi. la questione della «ricapitalizzazione delle imprese», si pone in termini di revisione di molti altri aspetti della vita delle società e del mercato finanziario. Questi problemi, oggetto anche di una indagine parlamentare (del Senato) e di proposte specifiche (per la formazione di consorzi bancari), costituiscono capitoli a se stanti rispetto al

visto per venerdi.

The second of the state of the second of the

nuncia all'accertamento.

disegno di legge fiscale pre-

parte, il credito d'imposta presuppone, al contrario, un nemmeno i sintomi. ambienti d'affari la tendenza