

Il tasso d'interesse al 21,5% divide grandi e piccole banche

Per l'ABI è valido ancora il 19,5% - Le imprese alla ricerca di nuovi strumenti per diminuire la stretta - Scontro sulle nomine - Iniziativa del PCI

ROMA — L'Associazione bancaria si è dissociata ieri dalla decisione del gruppo di banche dell'Intesa che ha portato al 21,50 per cento il tasso d'interesse base. Per l'ABI il tasso primario è ancora del 19,50 per cento e la revisione avverrà soltanto a fine mese. Si fa osservare inoltre che «gli operatori si rivolgono sempre alle stesse banche, probabilmente quelle che hanno già sfondato il plafond imposto dalle autorità monetarie. Esistono però diversi istituti bancari che sono al di sotto dei limiti». Le 14 banche dell'Intesa sono grandi banche: si ripresenta dunque un difetto strutturale del mercato che vede gran parte delle minori Casse di Risparmio, le Casse rurali-artigiane e altri istituti locali ad un basso livello di impieghi. Problemi di indirizzo di gestione a parte bisogna dire che ciò dipende anche da un difetto di direzione centrale poiché si continua a limitare il campo operativo delle banche locali e, quindi, la concorrenza.

STRETTA — La insufficienza di credito, già fortemente sentita, è comunque destinata ad accentuarsi e potrebbe avere un ruolo de-

terminante nello «strozzare» i livelli produttivi. L'attenzione si sposta quindi sopra un migliore utilizzo delle risorse finanziarie e del risparmio a livello di impresa. Queste le direzioni principali: 1) rinvio di pagamenti fornitori, richiesta di credito a fornitori esteri, compensazione fra imprese (scambi senza denaro); 2) ricerca di credito all'estero, direttamente o per mezzo di intermediari; 3) raccolta diretta di risparmio presso il pubblico o presso canali specializzati, come le compagnie di assicurazione; 4) raccolta di denaro presso i soci delle imprese e ricerca di nuovi soci; 5) acquisizione di impianti in affitto (leasing); ieri il presidente dell'IMI, Pietro Scelinger, ha detto in un convegno che il leasing rappresenta già il 6,3 per cento degli investimenti globali in macchine e può aumentare; 6) pressioni per sbloccare finanziamenti e ottenere il saldo di commesse presso amministrazioni enti ed aziende pubbliche.

Il caro-denaro, ripropone, cioè, una forte sollecitazione a diminuire l'intermediazione puramente finanziaria e stabilire collegamenti diretti delle imprese con le fonti. **GESTIONE** — Anche per le banche la situazione, apparentemente brillante in quanto spuntano interessi fino al 25 per cento ed oltre mentre pagano ai depositanti l'11 per cento al massimo (14 per cento a taluni «amici»), si prospetta difficile. Lo scarso rendimento del deposito bancario, accentuato dall'appiattimento verso il piccolo risparmio, sta sollecitando anche i singoli a muoversi verso impieghi più dinamici. La reazione degli amministratori delle banche varia naturalmente da un istituto all'altro ma laddove si è abbattuta la lebbra della lottizzazione fra i partiti di governo l'immobilismo prevale. Oltre un terzo del sistema bancario si trova in questa situazione. Dopo il voto alla Camera sulle nomine lottizzate in maggio i parlamentari comunisti hanno invitato il ministro del Tesoro — che ha finora violato impegni e procedure — a fissare precisi scadenze temporali e rientrare nella correttezza delle procedure. Hanno chiesto quindi che venga discussa la risoluzione presentata in

commissione il 24 giugno e che impegni il governo a fare tutte le nomine entro settembre. «Se ciò non avverrà, e non si darà corso alle nomine, il gruppo comunista si riserva di assumere tutte le iniziative, parlamentari e politiche, idonee a superare questa intollerabile situazione». **CARIPLO** — Lunedì si deve fare la nomina del direttore alla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, in sostituzione di Nezzo, il quale ha lasciato il posto per raggiunti limiti di età. Anche questo incarico non elettivo è stato posto in ballottaggio fra le correnti politiche della DC. I sindacati dei lavoratori della CARIPLO hanno preso posizione tutti per una scelta all'interno dell'istituto, fra le molte persone che hanno raggiunto il grado di direttore. In una lettera al ministro Pandolfi ed agli amministratori i sindacati denunciano le «finalità di sottogoverno» che la manovra si propone. Cioè il tentativo di proseguire in metodi distortivi nell'impiego del credito che sono fra le cause dell'alto costo e dell'inflazione.

L'accordo, giudicato positivamente anche dalla assemblea, conteneva una precisa clausola: lo sciopero è revocato ma «per difficoltà di carattere tecnico operativo» leggiamo testualmente nel comunicato diramato dal ministro dei Trasporti — (I sindacati) assicurano la piena normalizzazione del ser-

Troppo «zelanti» ai Trasporti e Fiumicino piomba nel caos

Dopo l'intesa per Civilavia, sciopero revocato, ma dalle 14 - Dal ministero dispongono la sospensione fin dalle 8 - Risultato: né partenze né atterraggi, aerei dirottati su altri scali, viaggiatori bloccati

ROMA — Solo dopo le 14 di ieri il traffico aereo è tornato alla normalità. Fino a poco prima, soprattutto nelle ore del mattino, ha registrato, in particolare nell'aeroporto internazionale di Fiumicino, uno stato di caos. Nessun aereo decollato, atterraggi autorizzati solo per alcuni voli a lungo raggio e di emergenza, lunghe attese degli aerei costretti a volare sulla capitale, fino quasi all'esaurimento del carburante e dirottamento di quasi tutto il traffico in arrivo sullo scalo di Ciampino. Intanto migliaia di passeggeri (linee internazionali e nazionali) in attesa e pressoché disinformati sulle ragioni della cancellazione delle partenze e dei mancati arrivi.

Da più parti, comprese radio e TV, si è cercato di far ricadere la responsabilità dell'accaduto sul personale di Civilavia e sui direttori degli aeroporti, riuniti in assemblea presso lo scalo di Fiumicino per valutare l'intesa raggiunta al ministero del Bilancio (presenti anche i ministri dei trasporti, del Tesoro e della funzione pubblica) alle prime luci dell'alba. Era stato programmato — da una decina di giorni — uno sciopero di 24 ore con inizio alle ore 8 di ieri mattina e fino al momento della sigla dell'intesa era stato confermato dalle autorità responsabili del trasporto aereo il blocco di tutta l'attività aeroportuale.

L'accordo, giudicato positivamente anche dalla assemblea, conteneva una precisa clausola: lo sciopero è revocato ma «per difficoltà di carattere tecnico operativo» leggiamo testualmente nel comunicato diramato dal ministro dei Trasporti — (I sindacati) assicurano la piena normalizzazione del ser-

vizio a decorrere dalle ore 14» (ciò che è realmente avvenuto).

È successo però che «elementi del gabinetto del ministero dei Trasporti», come si afferma in un telegramma al sen. Formica, hanno autonomamente comunicato alle sedi aeroportuali e alla stampa che lo sciopero era revocato e che pertanto fin dalle otto del mattino il servizio avrebbe potuto proseguire normalmente. Negli ambienti dei Trasporti si è parlato di «eccesso di zelo». Da parte sindacale si parla nel telegramma al ministro di «gravi e scorrette interferenze», di direttive diramate in «palese contrasto con la clausola contenuta nell'accordo». Le distinzioni, i «disagi agli utenti», sono pertanto da ascrivere — afferma la Fulat — a «detto comportamento».

L'intesa, come dicevamo, è stata giudicata positivamente anche dalla assemblea dei dipendenti di Civilavia. Naturalmente si chiede che gli impegni assunti dal governo trovino «pratica attuazione in tempi brevi». Il ministro dei Trasporti ha assicurato che il disegno di legge di riforma di Civilavia che dovrebbe portare alla creazione di una azienda unitaria per il trasporto aereo sarà definito celermente. Lo stesso impegno è stato preso per la riforma del codice di navigazione. Sono state altresì definite le questioni economiche (e speciali indennità) sia per il personale di Civilavia, sia per i direttori degli aeroporti ed è stato deciso un ampliamento degli organici.

l.g.

Autotrasporto: alla Camera si al credito agevolato

ROMA — La commissione Trasporti della Camera, riunita in sede deliberante, ha approvato la legge sul credito agevolato all'autotrasporto per conto terzi, risultante dalla unificazione di una serie di proposte tra cui una del gruppo comunista, il provvedimento mira a una particolare attenzione al consolidamento delle cooperative di trasporto, ritenute soggetti determinanti, e per la loro funzione nel settore a più in generale, per il Paese.

La legge — che ora attende la sanzione definitiva del Senato — stanziava complessivamente 150 miliardi in favore di cui 74 potranno essere utilizzati quest'anno. Una quota che è in grado di mobilitare una massa di finanziamenti di gran lunga superiore a quella del contributo, che è in conto interessi, è concesso in misura pari al: a) 60% del tasso di riferimento per le imprese associate, elevato al 65% per quelle che hanno sede nel Mezzogiorno; b) 70% del tasso di riferimento per le cooperative, i consorzi o le imprese associate in cooperative, consorzi, elevato al 75% se le stesse hanno sede nel Mezzogiorno; c) 70% per lo scudato del semitramo e carrozzerie interurbane, elevato al 75% sempre per le imprese con sede nel Mezzogiorno; i finanziamenti, che hanno durata di cinque anni, non possono superare il 70% del costo globale dell'investimento, elevabile all'80% se erogato a favore di cooperative, consorzi e imprese associate in cooperative e consorzi con sede nel Mezzogiorno. Nessuna impresa può ottenere contributi in conto interessi per investimenti complessivi superiori ad un miliardo (e ciò per evitare il costituirsi di situazioni di monopolio). La rata di ammortamento, comprensiva di interessi e capitale — sono costanti.

Intesa per gli equipaggi Tirrenia

ROMA — A tarda sera, dopo una intera giornata di trattative, è stata raggiunta una intesa di massima sulla vertenza con la Tirrenia. I punti principali sono: recupero degli scatti di contingenza progressa; transazione per le cause relative alle liquidazioni (si tratta di un totale di circa 25 miliardi); condizioni per il prepensionamento volontario; assegnazione di un giorno «compensativo» per gli equipaggi dei nuovi traghetti «Verga» e «Deledda» in servizio per la Sardegna; riduzione del periodo di imbarco con tre a due mesi su alcune unità della Tirrenia.

Accordo per nuovo aereo italo-francese

ROMA — Un importante accordo è stato sottoscritto ieri, dopo lunga trattativa, fra l'Aeritalia (società a partecipazione statale) e la francese Aerospatiale per lo studio e la progettazione di un velivolo da trasporto passeggeri (A550) da impiegare sulle tratte «continentali» senza richiedere strutture aeroportuali e con pista di un chilometro. Il nuovo aereo, che negli obiettivi della due società dovrebbe entrare già in servizio verso la fine del 1985, sarebbe il frutto della fusione di due progetti, uno dell'Aeritalia (A1T-230) e l'altro dell'Aerospatiale (A530).

Secondo alcune stime fatte al recente salone internazionale dell'aviazione di Parigi, il tipo di aereo che le due società dovrebbero costruire potrebbe contare su una ordinazione di 200-300 esemplari, che potrebbero salire a circa un migliaio in un decennio. Sono in corso contatti con la compagnia aerea interessata al progetto.

Fuori della «bottega», il confronto sull'artigianato anni '80

Concluso a Roma il convegno economico della CNA - Le conclusioni di Tognoni - Interventi di Chiaromonte, Garavini, Andriani, Forte

ROMA — Il laboratorio è stretto, gli effetti nocivi non mancano, talvolta gli infortuni sono all'ordine del giorno: questa immagine, una delle tante portate al convegno economico della CNA conclusosi ieri a Roma (nella relazione su «artigianato e ambiente»), può diventare anche metafora. Se c'è una cosa che la maggioranza appassionata e varia dibattito ha dimostrato, è che l'artigianato, nelle uscite dai confini di questa «bottega» che un tempo — ma, ha detto la CNA, un tempo molto antico — era simbolo di uno stato chiuso in sé e quasi in sé concluso. Questa vecchia immagine culturale, ha detto Mauro Tognoni nell'intervento conclusivo di ieri mattina, stenta a morire. Quella dell'artigiano residuo di vecchi rapporti di produzione, mentre i protagonisti della dialettica sociale

sarebbero solo tre: la Confindustria, i sindacati, il governo (e le forze politiche). In realtà, tutto il convegno ha dimostrato che almeno questa importante iniziativa della CNA si è mossa su una altra linea: piuttosto che inalterare la bandiera della propria esistenza «autonoma» e «strutturale» nell'economia e nella società italiana — cosa che è pure stata ribadita — si è preferito aprire il più possibile, il dibattito a quanti, forze politiche e sindacali, forze della cultura, hanno sinora osservato con non sufficiente attenzione a questo «fenomeno». Unico assente, il governo, cui mare è stato indirizzato in conclusione, un documentato dossier di osservazioni e proposte sulle recenti misure economiche. La presenza sempre allistima, nella sala seminterrata dell'Hotel Parco dei Principi,

dei diretti protagonisti, gli artigiani venuti da tutt'Italia, è un altro segno di questo cambiamento. E si capisce il perché. Non manca chi vagheggia un ritorno alle botteghe-scuola, al «manufatto non riproducibile, all'artigianato d'élite per l'élite. Ma la realtà dell'impresa minore e dell'artigianato — ha argomentato con una certa passione il professore Favaretto di Ancona nella relazione sul decentramento produttivo — è un indicatore di tutto rispetto per misurare l'evoluzione, rischi e assetto futuro dell'economia italiana. L'artigianato si sviluppa nel decennio seguendo le «debbolezze» della crisi italiana: il favore di mercati esteri comprato a prezzo di svalutazioni monetarie e di «scambio» coi prodotti fuori, l'energia, gli alimenti base, le tecnologie più avanzate. E poi

— ha ancora detto Favaretto — sul decentramento produttivo, che segue l'andamento, per settori e regioni, dell'artigianato, si è imbastito un dibattito ideologico, dove i dati reali scompaiono. Perché la discussione era tra «favorevoli» e «contrari» all'economia sommersa. Ma è proprio vero che lavoro decentrato si, laboratori è sempre lavoro nero? E ancora: è sempre vero, che esportazione di segmenti di lavoro fuori dalle fabbriche è sempre segno di un'azienda che si va distrutturando? Il convegno ha risposto no ad entrambe le domande. Con un'aggiunta: se si vuole trovare un ruolo positivo, qualificato, all'artigianato, negli anni 80 — coerente, innanzitutto, con qualche idea di sviluppo programmato del paese — non si può lasciare al rapporto tra artigianato e

grande impresa il «mercato» delle quote di lavoro decentrato. E la domanda, alla fine, è la stessa della prima giornata del convegno: quanto si conosce della realtà dell'artigianato e della minore impresa? Poco, evidentemente. Le confessioni, anche autorevoli, non sono mancate: nella tavola rotonda da «cultura e artigianato», proprio Giulio Carlo Argan — che al rapporto, tra artigianato e industria ha dedicato anni fa studi molto acuti — ha iniziato il suo intervento chiedendo scusa della sua ignoranza sull'evoluzione di questo settore. E Gerardo Chiaromonte, parlando insieme ad esponenti della «forza politica» democratica, l'altro ieri, aveva denunciato che occorre subito porre rimedio all'assenza di una chiara risposta politica ad una necessità da

tutti riconosciuta. Quella, ha detto Chiaromonte, «di stabilire la misura, con esattezza come sia possibile tutelare l'imprenditorialità della minore impresa conciliando questo punto con le esigenze più generali della programmazione». Aggiungendo che particolarmente negli ultimi dieci anni l'artigianato «ha saputo dare la misura, della propria funzione nell'ambito dell'economia italiana»: quindi ora più che mai la parola «passa» alle forze politiche, non escluso il PCI, per organizzare un confronto con le forze dell'artigianato, e valutando — ha concluso Chiaromonte — nella giusta misura le esigenze di questo comparto. Opinioni che Tognoni ha valorizzato nelle conclusioni di ieri, dando anche atto alle altre forze politiche e sindacali presenti al dibattito — sono intervenuti Sergio Ga-

ravini, Francesco Forte, Silvano Andriani, ricercatori e uomini della cultura — della nuova attenzione dimostrata a quello che ha voluto definire il «quarto interlocutore» dello scenario economico-sociale: «il ceto medio produttivo, le forze dell'artigianato, della cooperazione e della piccola industria, che debbono trovare — ha aggiunto — una sempre maggiore unità d'impegno». Da parte loro, gli artigiani organizzati dalla CNA hanno portato a sostegno sette relazioni ricche di dati, una analisi della realtà meridionale, la «controproposta al governo per combattere l'inflazione». E decine e decine di esperienze concrete, da un capo all'altro della penisola. Non c'è che dire, sono proprio usciti dalla «bottega».

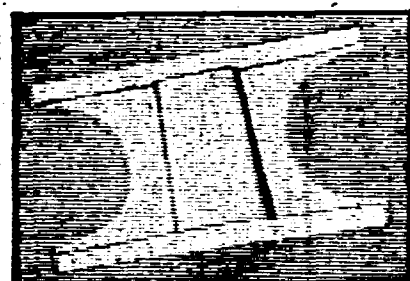
Nadia Tarantini

NOVITÀ! IL PANNOLINO PER ADULTI DEBOLI DI VESCICA

Vivi a tuo agio con Linidor, senza l'assillo del bagnato e degli odori.

Guardati attorno. Sai quanti sono ad avere il tuo stesso problema? Solo qui, nel nostro Paese, più di un milione. C'è una grossa fetta di Italia adulta che ha problemi d'incontinenza urinaria e intestinale. Non vivere come cruccio un fenomeno così comune! Esci tra la gente e vivi serenamente! Oggi, c'è Linidor della Lines a darti l'aiuto che ti serve. Linidor della Lines è il primo pannolino "usa e getta" in Italia per adulti incontinenti. Una protezione pratica e sicura per vivere a proprio agio, con sicurezza e dignità, senza l'assillo del bagnato e degli odori.

I PANNOLINI LINIDOR SI USANO CON LE SPECIALI MUTANDE IMPERMEABILI IN VENDITA IN CONFEZIONE SEPARATA



Le mutande impermeabili Linidor si lavano facilmente (anche in lavatrice a 45°) e asciugano subito.



Morbidissime, non segnano la pelle e "tengono" in modo sicuro.



IN VENDITA IN FARMACIA E NEGOZI QUALIFICATI

PANNOLINO PER ADULTI LINIDOR della Lines