

# Fisco più inflazione salari sempre più bassi

ROMA — I sindacati hanno aperto una consultazione sulla proposta con cui andranno, il 24 settembre, all'incontro col ministro delle Finanze, Franco Reviglio. Queste proposte hanno due capisaldi: ridurre il prelievo sulla fascia di salario medio e basso, modificando gli scaglioni di aliquota; assicurare alla famiglia ed ai singoli la esenzione da imposta diretta (che si cumula a quella indiretta, IVA e altre imposte sulla produzione e i consumi) per le «spese» essenziali di mantenimento.

Si vuole che il fisco restituisca, Intanto, quello che ha tolto sfruttando l'inflazione (come mostra la tabella che pubblichiamo accanto). Tuttavia si deve farlo non facendo finta che il fisco tratti tutti allo stesso modo, evasori e tassati, riducendo cioè a tutti qualcosa. In tal modo l'evasore, il quale è riuscito a far apparire un reddito inferiore a quello dell'operaio, riceverebbe un premio addizionale.

Niente «polverone fiscale», dunque, ma richiamo alla concretezza di ciò che real-

mente entra ed esce dalle tasche del lavoratore.

Il ministro delle Finanze, secondo un suo staff, fa un'analisi al giorno, abbonda di propositi e futuribili e scorgeggi di fatti concreti. Ieri è stata la volta della detraibilità delle spese mediche specialistiche documentate. Tutti danno, però, che presso il medico specialista spende di più, a milioni, chi è agiato o ricco. C'è rischio che quel tanto che il fisco recupera dai medici-baroni lo perda da altri contribuenti facoltosi.

Inoltre viene annunciato un «libro bianco sulle imposte che gravano sulla casa», un settore dove c'è evasione ma quasi tutta da parte di chi compra e vende per far quadrare, mentre chi possiede la casa, in cui abita ne ricava solo il profitto di una maggior tranquillità. Infine Reviglio annuncia un «pacchetto famiglia». Ed anche qui bisogna stare attenti perché c'è già chi sogna di riduzioni di imposta in fasce di

reddito di 20 e 30 milioni. A quei livelli le agevolazioni sono già molte e grossi: detraibilità di assicurazioni, prelievo del 20% sugli interessi bancari, esenzione per chi acquista obbligazioni emesse dallo Stato, ed altre ancora.

I parlamentari comunisti hanno già presentato documenti proposti. Il bilancio dello Stato può permettersi un giusto trattamento fiscale del salario e delle famiglie operando più fattivamente nell'accertamento del reddito e, quindi, recuperando le evasioni. Non esiste alcuna incompatibilità; anzi, la vera incompatibilità sono le rendite delle evasioni fiscali che alimentano la domanda di beni di lusso contribuendo a far salire le importazioni e i prezzi.

La giustizia fiscale è «reddittista» sia per le casse dello Stato che per collettare l'impegno produttivo del risparmio, unico caso nel quale è giusto agevolare. Contro-tanto che ciò che viene agevolato vada realmente ad incrementare la produzione.

### Drenaggio fiscale sul salario

Un esempio concreto di busta-paga - In lire

Operaio con moglie e figlio a carico

	1977	1978	1979
Retribuzione lorda	6.116.329	7.221.557	8.076.156
- Imposta piena	712.840	934.348	1.098.758
(in percentuale)	(11,65%)	(12,94%)	(14,75%)
Detrazioni	238.664	223.992	223.992
- Imposta netta	474.176	700.356	874.766
(in percentuale)	(7,74%)	(9,71%)	(10,84%)

FONTE: Rilevazione dell'on. Raffelli sulla busta paga di un operaio della S. Gobain di Pisa

# Si entra nel merito per superare le resistenze FIAT

Lo scoglio maggiore continua ad essere la questione della mobilità - Galli fa il punto della situazione - Il ministro del lavoro Foschi ha predisposto un documento «tecnico» presentato all'esame delle parti - La FLM torinese: «Bisogna stringere i tempi»

## Piemonte: giovedì grande sciopero

Dalla nostra redazione

TORINO — Il primo sciopero generale di questo drammatico autunno si svolgerà nella regione della FIAT. Lo faranno giovedì un milione e 300 mila lavoratori piemontesi lo stesso giorno in cui si fermeranno un milione di metalmeccanici delle altre regioni italiane. Sciopereranno tutti, per almeno quattro ore in ogni turno di lavoro, in ogni parte del Piemonte: operai delle fabbriche, impiegati delle pubbliche amministrazioni, edili, tranvieri, commesse dei supermercati, tipografi dei giornali, addetti ai servizi. Treni e pullman porteranno migliaia di lavoratori a Torino, per partecipare al corteo che raggiungeranno piazza San Carlo, dove parleranno Piero Carniti, per la segreteria nazionale della Federazione CGIL-CISL-UIL e Vincenzo Mattino, per la segreteria nazionale della FLM.

Non sarà, quello di giovedì, uno sciopero di generica solidarietà con i lavoratori della FIAT. Non sarà uno sciopero «difensivo» anche se l'assemblea di 1.200 delegati sindacali piemontesi che ha proclamato la giornata di lotta dichiara che è in atto «un attacco padronale senza precedenti nella storia dei rapporti industriali degli anni 70». E non sarà nemmeno una «spallata finale», per indurre la FIAT a revocare i licenziamenti che ha messo in moto.

Nelle decine di assemblee, di riunioni che si svolgono in queste ore nei luoghi di lavoro torinesi, nei dibattiti e nei comizi che si tengono per strada, viene detto chiaramente che la posta in gioco è molto alta. La lotta non si concluderà

ROMA — Al ministero del Lavoro ieri la trattativa vera e propria per la vertenza FIAT è cominciata verso mezzanotte. Dopo una giornata di incontri «tecnici» tra funzionari ministeriali e le delegazioni dell'azienda e della Fim, si è entrati nel merito delle questioni, affrontando soprattutto il problema della mobilità che resta il punto più controverso. Ma ricostruiamo le fasi degli incontri di ieri.

Sono passate da poco le ore 19.30, è appena terminata una breve consultazione all'interno della delegazione della Fim e Mattina fa il punto della trattativa al ministero.

Dice il segretario della Fim: «Entrò domani mattina (cioè oggi) vogliamo arrivare alla conclusione della vertenza, cioè verificare se c'è la possibilità di concludere positivamente il negoziato o se si tratta di prendere atto della reale impossibilità di proseguire il confronto. Vogliamo arrivare al «compromesso» di Mirafiori, domani, con risposte precise. La dichiarazione di Mattina conferma, in sostanza, che le trattative al ministero del Lavoro tra Fim e Fiat non hanno fatto un passo avanti, o ci si rimetteva tutti attorno allo stesso tavolo, con il rischio di una nuova rottura, dato che le posizioni sono ancora lontane; oppure lo stesso ministro avrebbe dovuto cercare una sintesi sulla quale riprendere il negoziato; terza ipotesi, la necessità di portare la trattativa in altra sede, con evidente allusione a Palazzo Chigi.

Tre strade da verificare. Ieri mattina Foschi, dopo aver esaminati i due documenti rispettivamente presentati dalla Fiat e dalla FLM ha creduto di essere in grado di percorrere la seconda strada. Cioè la stesura di una sintesi tra le due posizioni per permettere alle due parti di far riprendere il filo interrotto. In sostanza, sta facendo quello che sembra essere l'ultimo tentativo. Gli incontri sono ripresi verso le 5. Il ministro non c'era perché impegnato fuori Roma. Segue l'analisi delle trattative? Galli ha osservato ieri che la delegazione sindacale, nel corso della notte, aveva fatto presente al ministro che

esistevano tre vie d'uscita alla fase di stallo a cui si era giunti: o ci si rimetteva tutti attorno allo stesso tavolo, con il rischio di una nuova rottura, dato che le posizioni sono ancora lontane; oppure lo stesso ministro avrebbe dovuto cercare una sintesi sulla quale riprendere il negoziato; terza ipotesi, la necessità di portare la trattativa in altra sede, con evidente allusione a Palazzo Chigi.

Tre strade da verificare. Ieri mattina Foschi, dopo aver esaminati i due documenti rispettivamente presentati dalla Fiat e dalla FLM ha creduto di essere in grado di percorrere la seconda strada. Cioè la stesura di una sintesi tra le due posizioni per permettere alle due parti di far riprendere il filo interrotto. In sostanza, sta facendo quello che sembra essere l'ultimo tentativo. Gli incontri sono ripresi verso le 5. Il ministro non c'era perché impegnato fuori Roma. Segue l'analisi delle trattative? Galli ha osservato ieri che la delegazione sindacale, nel corso della notte, aveva fatto presente al ministro che



## Tra finanziamenti statali e mass-media la risposta americana alla sfida giapponese

# Dietro l'angolo, l'utilitaria USA

Nostro servizio

WASHINGTON — Al suono di musica patriottica, la pubblicità televisiva apre con l'invito di un signore di mezza età ad acquistare un oggetto nascosto sotto un'enorme bandiera. E' una macchina più piccola del solito, molto simili agli ultimi modelli europei e giapponesi. Il signore è Lee Iacocca, presidente della Chrysler Corporation e la sua presenza insolita in un lancio pubblicitario svela l'ur-

ordine di grandezza), la Chrysler non è più, tuttavia, un caso a parte. Tutte le compagnie dell'auto, il simbolo forse più di ogni altro settore della invincibilità del capitalismo americano, si trovano nella più grave crisi da quando uscirono le prime «modello T» dalla fabbrica della Ford Motor Company a Detroit. I dati parlano chiaro: calo delle vendite del 15 per cento dall'anno scorso, 360.000 operai nel solo setto-

L'importanza della macchina nella vita americana rende altamente improbabile il fallimento totale dell'industria dell'automobile. La struttura arborea degli Stati Uniti è ormai stabilita in base all'uso generale della macchina: le città anche piccole si estendono per chilometri, secondo prassi impraticabile, rinunciando alla macchina a favore di un sistema di trasporti pubblici. Anche oggi nove americani su dieci si recano al posto di lavoro nella propria auto, il 37 per cento delle famiglie ne possiede più di una. Il 70 per cento delle merci ininter viene trasportato in camion.

Ma se è impossibile che l'industria dell'auto americana fallisca del tutto, dovrà affrontare almeno due anni di ristrutturazione, periodo nel quale si teme a Detroit che la concorrenza giapponese diventi sempre più radicata. La lotta contro l'«invasione» del mercato americano da parte della Toyota, della Nissan, della Honda, per citarne solo alcune, ha cambiato drasticamente il rapporto tra l'industria e il sindacato di categoria, la United Auto Workers (UAW). Già l'anno scorso prima del congresso dell'intervento federale a favore della Chrysler, la UAW accettò la proposta della UAW di includere Douglas Fraser presidente del sindacato nella direzione della compagnia.

Questa concessione, senza precedenti nell'industria americana, che ha indubbiamente



WASHINGTON — La riconversione della industria per fabbricare utilitarie, smantellerà del tutto alcune grandi fabbriche

Per la tua dentiera...  
(se il cibo si infiltra sotto)

**SUPER POLI-GRIP**  
PASTA SUPER ADERIVA PER DENTIERE  
Forma la propria dentiera

pasta adesiva  
**SUPER POLI-GRIP**  
vince in tenuta e puoi mangiare di tutto!

re dell'auto licenziati o in cassa integrazione, per non parlare degli altri licenziamenti — circa un milione — nelle industrie che formano quella dell'auto; e l'invasione delle macchine giapponesi le quali rappresentano il 22 per cento di tutte le auto nuove vendute negli Stati Uniti.

I motivi della crisi automobilistica sono noti. In seguito alla prima crisi del petrolio del 1973-74 e soprattutto dopo la mancanza di business per qualche mese nel 1979, la Ford e la Chrysler, per citare le più note, si sono trovate a fronte di costi di produzione delle loro enormi macchine con auto più efficienti. Ma l'industria di Detroit non ha voluto rinunciare agli enormi profitti che da anni traeva dalla vendita di macchine, la cui forma veniva cambiata di anno in anno incoraggiando il consumatore americano a sostituire ogni tre o quattro anni. Hanno perduto la scommessa. Gli americani hanno cercato altrove, e hanno trovato nelle macchine giapponesi ed europee non solo una maggiore efficienza nel consumo di benzina, ma prodotti migliori, più precisi, più silenziosi, più sicuri.

Adesso Detroit ha reagito

con la «K» della Chrysler, la «J» della General Motors, l'«auto mondiale» della Ford. Per produrre queste macchine, però, l'industria dovrà nei prossimi due anni spendere l'equivalente di 1.700 miliardi di lire per smantellare le vecchie fabbriche, costruire nuove linee di montaggio e rendere più efficienti i motori delle macchine. E' un periodo di transizione, afferma Philip Caldwell, presidente della Ford che rappresenta la più massiccia ricolonizzazione industriale in tempo di pace.

## La FIAT in Borsa tira una nuova volata al rialzo

MILANO — Mentre la grande industria naviga nella procella, in Borsa la Fiat continua a tener banco, a tirare la nuova volata rialzista, che dai primi segnali sembrerebbe caratterizzare il nuovo ciclo di ottobre, iniziato giovedì scorso. Da 1800 lire di agosto è salito alle circa 2200 lire di adesso. L'operazione è favorita anche da una certa rarefazione dei titoli sul mercato (che resta, comunque, un mercato marginale) incrementata negli ultimi mesi da banche e da finanziarie, per favorire più rapide rivalutazioni (salvo a spostare i guadagni nei momenti di afflusso di una più larga clientela attirata dalla euforia).

Per la Fiat vi è stata in settimana l'annuncio dell'accordo sulla prestigiosa Peugeot ad imprimere un'accelerazione, durante una seduta in cui quasi tutti i titoli salirono. C'è poi in Borsa una ritorta che ha favorito la Fiat, e cioè la notizia che la casa del ponte al Isarco, è riuscita a superare ai primi profitti per l'intero sistema, e vale quindi la pena di scommetterci. Si è poi incrementato l'acquisto di nuove op-

zioni sul capitale (operazione che starebbe «lavorando», con la solita misteriosa discrezione, anche l'attuale presidente della Mediobanca Cuccia).

C'è dunque il consenso ribollire di «voci» che sono il sale della Borsa. La stessa Mediobanca ha annunciato una notevole operazione riguardante la Fiat, per sé di titoli capitali freschi, che si dice destinati ad operazioni consortili per i salvataggi industriali. La crisi industriale ha aperto una voragine per le banche, tale che dovrebbe contribuire a più ampi e tempestivi interventi. C'è qualche segno. La Comit ha reso nota, per esempio, alcuni dati che dicono come questa banca abbia ridotto la provvista di BOT a favore dei clienti, per avere — pare — più ampie disponibilità da destinare al credito, e abbia anche aumentato le proprie partecipazioni in società di cui è azionista. In un'assemblea di 13 miliardi, in un'assemblea, che se anche non è una grande cifra rivela un orientamento preciso delle banche verso il movimento rialzista che è di scena in Borsa con dai diversi mesi.

Del resto, le ricapitalizzazioni intertenute ormai numerose società, monetarie in particolare, oltre che le operazioni di banca e finanziaria. Dopo gli annunci di Toro Assicurazioni e l'Abellia del Colonnico Cantoni, della Castano, della Washington e della IRI, per citare le più importanti, è ora la volta della Fiat (che mentre annuncia l'operazione sul capitale, mette in scena integrazione il suo assetto): tuttavia la crisi della siderurgia si prospetta ormai in dimensioni allarmanti.

Questi fermenti sul campo delle ricapitalizzazioni si associano a quelli dei servizi del consumatore nella mezza del potere finanziario. Finanziaria, dopo la Immoinvest, è ora un fazzoletto vivace (l'Interspar) che si muove per cercare la Consorzio agli eredi Ferruzzi (che hanno già una partecipazione in Consorzio nella UFFICIA con la Fiat) con la bella scusa che si tratta di una partecipazione e non di un'operazione, quando invece è l'acquisto di una quota del settore siderurgico, che potrebbe contrastare l'oligopolio pri-

Aeroxon è inesorabile con le mosche. E non ti fa respirare esalazioni velenose, né si deposita sull'erba e sugli alberi soffocandoli. Aeroxon non è uno spray, non è un polvere, è qualcosa di più semplice e maggiormente efficace: una carta moschicida che attira inesorabilmente le mosche e le elimina senza danni per te e per l'ambiente che ti circonda. Aeroxon è innocuo, inodore, assolutamente igienico. Aeroxon, se ami la natura, ma ami un po' meno le mosche.

**Aeroxon**  
per vivere senza mosche e senza veleni.

Distribuito da NRC  
tel. 02/2360444 - Milano