

Il «sommerso» viene alla luce Come e quanto crescono le piccole aziende

Uno studio del Censis testimonia che il settore ha incrementato l'occupazione - In calo il numero di occupati nelle grandi fabbriche Crescono i consorzi tra le aziende, soprattutto nel campo delle esportazioni - Le innovazioni tecnologiche e la diffusione dei robot

ROMA - «Dentro» la crisi, sono state le uniche a muoversi. Intanto, puntando sulle innovazioni tecnologiche, sulla specializzazione produttiva, hanno sperimentato nuove forme di imprenditorialità. E, a conti fatti, sono state le uniche a garantire il posto a chi lo aveva, ma a sviluppare l'occupazione. Si sta parlando delle piccole e medie imprese, quel settore dell'apparato industriale che da sempre ha mostrato una enorme vitalità.

Su questo particolare tipo di impresa si sofferma a lungo uno studio del Censis (il Centro Studi, Investimenti Sociali), che utilizza anche i dati dell'ultimo censimento. Vediamo allora come sono cambiate le piccole e medie aziende in questo ultimo decennio.

Elemento più importante è senza dubbio quello che riguarda l'occupazione. Dalla ricerca (sintetizzata dalla tabella che pubblichiamo qui a fianco) risulta che c'è stato un forte incremento del numero dei lavoratori nelle aziende che hanno meno di cento dipendenti. In questo settore gli occupati sono aumentati addirittura di un venticinque e mezzo per cento. In pratica sono state proprio queste piccole fabbriche a sopportare tutto il peso della crisi, se si considera che in tutta Italia l'occupazione negli stabilimenti con più di

Classi di addetti	1971		1981		'71 '81					
	nr.	%	nr.	%	Un. locali	Addetti				
1 - 9	438.621	66,4	1.020.110	20,2	520.611	84,7	1.291.743	22,8	+ 18,7	+ 26,6
10 - 99	62.221	12,3	1.644.952	32,5	86.664	14,1	2.040.572	36,0	+ 39,3	+ 24,1
100 - 499	5.972	1,1	1.178.579	23,3	6.287	1,0	1.208.657	21,3	+ 5,3	+ 2,6
500 e oltre	884	0,2	1.212.181	24,0	878	0,2	1.131.085	19,9	- 0,7	- 6,7
TOTALE	507.698	100,0	5.055.822	100,0	614.440	100,0	5.672.057	100,0	+ 21,0	+ 12,2

Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati ISTAT

cento dipendenti, nel decennio che va dal '71 all'81, è passata da 438.621 a 1.020.110, cioè da un 66,4 per cento della forza lavoro totale del settore a un 20,2 per cento. Anche un altro dato testimonia come questo settore si sia «dilatato», nonostante le difficoltà economiche: nel decennio preso in considerazione c'è stato un incremento notevole delle unità censite, cioè del numero di fabbriche. L'incremento è maggiore nella «classe» che occupa da dieci a cento dipendenti (da 62.221 a 164.495, un 265 per cento). Più contenuto invece l'aumento registrato nelle imprese con pochissimi dipendenti (tra uno e dieci), più del doppio per cento. Man mano che si passa poi alle categorie con un mag-

gior numero di addetti, l'aumento delle unità si è attenuato (più cinque e mezzo per cento nella classe tra cento e cinquecento occupati) per diventare addirittura in diminuzione (meno zero e sette per cento) nelle fabbriche con più di cinquecento lavoratori. Tutto ciò fa scrivere al Censis che «l'espansione del «piccolo» non si è concentrata sui segmenti artigiani e «micro», ma è stata soprattutto di una nuova classe di imprese. Nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e del 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un chiaro obiettivo: verificare l'espansione delle imprese e delle sostituzioni dei macchinari hanno riguardato addirittura il quarantacinque e mezzo per cento di quelle che, una nuova classe di imprese, nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e del 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un chiaro obiettivo: verificare l'espansione delle imprese e delle sostituzioni dei macchinari hanno riguardato addirittura il quarantacinque e mezzo per cento di quelle che, una nuova classe di imprese, nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e del 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un chiaro obiettivo: verificare l'espansione delle imprese e delle sostituzioni dei macchinari hanno riguardato addirittura il quarantacinque e mezzo per cento di quelle che, una nuova classe di imprese, nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e del 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un chiaro obiettivo: verificare l'espansione delle imprese e delle sostituzioni dei macchinari hanno riguardato addirittura il quarantacinque e mezzo per cento di quelle che, una nuova classe di imprese, nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

fabbriche, accompagnata da quella che il Censis chiama «innovazione del soggetto imprenditoriale». Per essere ancora più chiari lo studio della classe di imprese della classe 0-50 addetti e del 25 per cento della classe 50-200 addetti hanno un chiaro obiettivo: verificare l'espansione delle imprese e delle sostituzioni dei macchinari hanno riguardato addirittura il quarantacinque e mezzo per cento di quelle che, una nuova classe di imprese, nuova per tipo di produzione e nuova per tipo di imprenditorialità. Cosa vuol dire? In due parole: questo: in dieci anni è andata avanti una profonda innovazione tecnologica in queste

Ancora da rinnovare contratti per tre milioni di lavoratori

Intesa per i dipendenti degli allevamenti zootecnici e pre-contracto alla Lips-Vago di Milano - Interessati ai rinnovi anche autotrasportatori, ferroviari, postelegrafonici, marittimi e portuali

ROMA - La chiusura dei contratti dei tessili e degli alimentari ha, come unanimità è stato rilevato dalle organizzazioni sindacali, isolato ancora di più gli oltranzisti della Federmeccanica. Si tratta di risultati - osserva una nota della Federazione tessili (Fulta) - che «vanno ben oltre il settore direttamente interessato; l'obiettivo coltivato dai gruppi imprenditoriali oltranzisti di umiliare il movimento sindacale, mettendone perfino in discussione le rappresentatività, appare quanto mai voluttario». All'interno stesso della Federmeccanica si continuano a registrare dissensi con la dirigenza attraverso la firma di «pre-contratti» che, ad esempio, per i tessili (ne sono stati firmati più di 700 prima della sottoscrizione dell'accordo nazionale) hanno costituito - rileva la Fulta - «uno strumento formidabile» per far cambiare atteggiamento alla Federmeccanica.

Ieri a Milano è stato sottoscritto un pre-contracto con la Lips Vago, azienda metalmeccanica con 350 dipendenti con sede a Cernusco sul Naviglio. L'accordo siglato con la F.I.M. ha come base l'intesa per i metalmeccanici della categoria e la partecipazione statale e «avrà valore integrativo per quanto riguarda la parte economica rispetto a quanto verrà stipulato nel contratto nazionale delle aziende metalmeccaniche private, mentre verrà adeguata la parte del futuro contratto delle aziende metalmeccaniche private la parte normativa della riduzione dell'orario di lavoro; per il resto rimangono ferme le condizioni migliori favorevoli esistenti in azienda». Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvedimento di licenziamento e di licenziamento. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL, che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

Dopo l'approvazione della legge alle Camere si sono dovuti attendere circa tre mesi perché il ministro della Marina mercantile emanasse i decreti di attuazione. Ora, però, nonostante che tutte le disposizioni legislative e ministeriali siano state emanate, sono sorti nuovi intoppi. I sindacati, infatti, chiedono al governo che nel rispetto degli impegni assunti con i lavoratori e interventi politici che consentano l'accesso di mutui con le banche al fine di attuare i programmi di preprensione. In sostanza la legge garantisce ai lavoratori la possibilità di contrarre dei mutui, ma le banche non li concedono.

Purtroppo è lo stesso governo ad essere inadempiente. In sostanza ha ancora versato i 25 miliardi di lire previsti dalla legge per finanziare con un contributo straordinario il fondo dei portuali. Il sindacato chiede che venga fatto subito perché il contributo straordinario insieme alle disponibilità del Fondo (non molte per la verità) si possa far fronte al pagamento delle contribuzioni correnti e dare un primo acconto sulla 14° mensilità dei lavoratori. In breve o il governo versa i soldi previsti dalla legge o dare i salari ai portuali sarà quasi impossibile.

Roma - Sono trascorsi quasi quattro mesi dal giorno in cui il Parlamento ha convertito in legge il decreto per l'esodo di circa cinquemila lavoratori dai porti italiani. Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvedimento di licenziamento e di licenziamento. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL, che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

Dopo l'approvazione della legge alle Camere si sono dovuti attendere circa tre mesi perché il ministro della Marina mercantile emanasse i decreti di attuazione. Ora, però, nonostante che tutte le disposizioni legislative e ministeriali siano state emanate, sono sorti nuovi intoppi. I sindacati, infatti, chiedono al governo che nel rispetto degli impegni assunti con i lavoratori e interventi politici che consentano l'accesso di mutui con le banche al fine di attuare i programmi di preprensione. In sostanza la legge garantisce ai lavoratori la possibilità di contrarre dei mutui, ma le banche non li concedono.

Purtroppo è lo stesso governo ad essere inadempiente. In sostanza ha ancora versato i 25 miliardi di lire previsti dalla legge per finanziare con un contributo straordinario il fondo dei portuali. Il sindacato chiede che venga fatto subito perché il contributo straordinario insieme alle disponibilità del Fondo (non molte per la verità) si possa far fronte al pagamento delle contribuzioni correnti e dare un primo acconto sulla 14° mensilità dei lavoratori. In breve o il governo versa i soldi previsti dalla legge o dare i salari ai portuali sarà quasi impossibile.

Roma - Sono trascorsi quasi quattro mesi dal giorno in cui il Parlamento ha convertito in legge il decreto per l'esodo di circa cinquemila lavoratori dai porti italiani. Ancora oggi, però, non è possibile dare inizio all'operazione di preprensione e di provvedimento di licenziamento e di licenziamento. Contemporaneamente non si riesce a offrire un'alternativa al pagamento degli stipendi per mancanza di fondi. La grave denuncia è contenuta in una nota della Federazione trasporti CGIL, CGIA, UIL, che, per cercare di sbloccare la situazione, ha chiesto un incontro urgente con il governo.

BTR, complicità fra Tesoro e creditori

La corsa ai CCT: di fronte ad un'offerta di 3500 miliardi, ne sono stati sottoscritti 7000 - L'indicizzazione dei redditi finanziari è più che reale ma la Banca d'Italia pensa che questa «si fa ma non si dice» - Finalizzazioni mancate, alle spalle del contribuente

ROMA - Il Tesoro ha messo in vendita CCT (certificati di credito del Tesoro) per 3500 miliardi; le richieste sono state per 7000 miliardi. Il Tesoro si è affrettato a raddoppiare l'offerta, emettendo CCT per altri 3500 miliardi. L'indebitamento dello Stato è un affare che va a rotta di collo, uno degli investimenti di maggior successo. I motivi sono due: 1) il risparmio finanziario resta elevato, secondo nel mondo solo, perché il cedda, a sua volta, alle banche. Il BTR si presenta con la faccia più onesta del mondo: titolo a durata decennale, è prevista la rivalutazione annuale del capitale a partire dal 1° agosto 1984; si aggiungerà un interesse del 2,5% sul capitale

reale (salvo i CCT in Ecu, in scudi europei, che rendono addirittura il 13-14%). Un interesse attorno al 20% annuo, esente da imposte, vuol dire 5-6 punti al di sopra dell'inflazione prevalente.

E a questo punto che espone il caso del BTR (Buoni del Tesoro Reali). Il Tesoro ne emette per soli mille miliardi, il consegna all'IRI in conto versamento Fondo di dotazione per gli studi di fattibilità, perché il cedda, a sua volta, alle banche. Il BTR si presenta con la faccia più onesta del mondo: titolo a durata decennale, è prevista la rivalutazione annuale del capitale a partire dal 1° agosto 1984; si aggiungerà un interesse del 2,5% sul capitale

rivalutato. Se l'inflazione annuale sarà del 15%, l'interesse annuo del 2,5% non sarà calcolato su mille lire ma su 1150. Il Tesoro, in sostanza, si impegna a rimborsare al possessore il ricavato al riparo da qualunque svalutazione della lira ed a pagare, in più, un interesse che perciò viene detto «reale».

Le critiche più severe vengono dagli ambienti della Banca d'Italia. Questi ambienti hanno criticato l'alto tasso di interesse - oggi l'BOT a 12 mesi rendono il 17,94%, forniscano la indicizzazione - ma non vogliono che la garanzia diventi un diritto, un patto scritto. L'indicizzazione più immediata, e fin

troppo ovvia, è che se il Tesoro garantisce il denaro dell'inflazione al 125%, come può negare una eguale garanzia al salario pattuito con i contratti salariali? Ed è solo l'inizio di un ragionamento che si può estendere ad altri aspetti della spesa. Quello che gli esperti della Banca d'Italia non dicono - in sede parlamentare non si sono avute prese di posizione - è che l'introduzione del BTR, proposta come una forma di indirizzamento del risparmio verso i titoli di Stato, è una forma di previdenza. Il Tesoro non ha mai voluto accordare il tasso reale di Bancoposta e, bisogna dirlo, senza nemmeno incorrere in censure parlamentari.

Altro esempio: il Tesoro poteva offrire alle banche di consolidare alcuni pacchetti di debito specifico (del-

40 mila occupati in meno in 2 anni (eppure l'auto non supera la crisi)

MILANO - L'occupazione nel settore dell'auto è in calo negli ultimi due anni: un crollo: quarantamila occupati in meno, sui 290 mila dell'anno che segna l'inizio della grande crisi del settore - Il 1973 - Non sono compresi in questa cifra i lavoratori in cassa integrazione a zero ore che hanno pochissime possibilità di rientro in fabbrica, se non vengono contrattate dai sindacati le nuove condizioni di lavoro, se non si mettono sotto controllo i processi di ristrutturazione che velocemente stanno investendo anche l'industria automobilistica italiana. E in contrario la contrattazione dei processi di ristrutturazione in fabbrica con la ripresa del settore? Nuove e più avanzate relazioni industriali impediscono davvero il superamento della crisi? La Fiat dice strumentalmente di no. Lo dice nel momento in cui impone alla Federmeccanica e alla Confindustria la firma del contratto di

lavoro dei metalmeccanici, secondo la tesi bizzarra che il futuro della nostra industria sarebbe legata ad un pugno di ore di lavoro in più in meno e alla ricerca di un'equilibrata ripartizione di Agnelli, ossia la sfida aperta al potere del sindacato in fabbrica. L'arretramento nelle relazioni industriali - ha pagato e paga. Ad Agnelli e Romiti la risposta migliore l'hanno data e la stanno dando in questi giorni tutti i Fedeli industriali che sottostano i precontratti per le loro aziende. E poi ci sono, appunto, i fatti a far giustizia delle strumentalizzazioni.

L'auto italiana è stata coinvolta dalla crisi che ha colpito a livello mondiale il settore, quando è scoppiata nel '73 la seconda crisi petrolifera, ma ha pagato di più per i ritardi accumulati nella nostra industria nel campo dell'innovazione del prodotto e del modo di produrre vetture. Così, mentre la pro-

duzione scendeva rapidamente negli ultimi dieci anni (mezzo milione di auto in meno), aumentavano le importazioni e diminuivano le esportazioni. Le importazioni sono raddoppiate - sempre nell'ultimo decennio - le esportazioni diminuite di oltre duecentomila unità su una produzione annua che supera di poco oggi il milione e duecentomila vetture. L'andamento dell'occupazione rimaneva stazionario fino al '80: 290 mila erano gli addetti nel '73, 285 mila nel 1980 anno in cui si era già in piena crisi. «Colpa dei sindacati», dicono oggi i nostalgici di Valetta alla Fiat - che non ci facevano licenziare come in USA e nella Germania Federale». E, naturalmente, merito di Romiti e di Agnelli che, in questi giorni, si sono accorti che la crisi è ancora lì e che il settore è ancora lì.

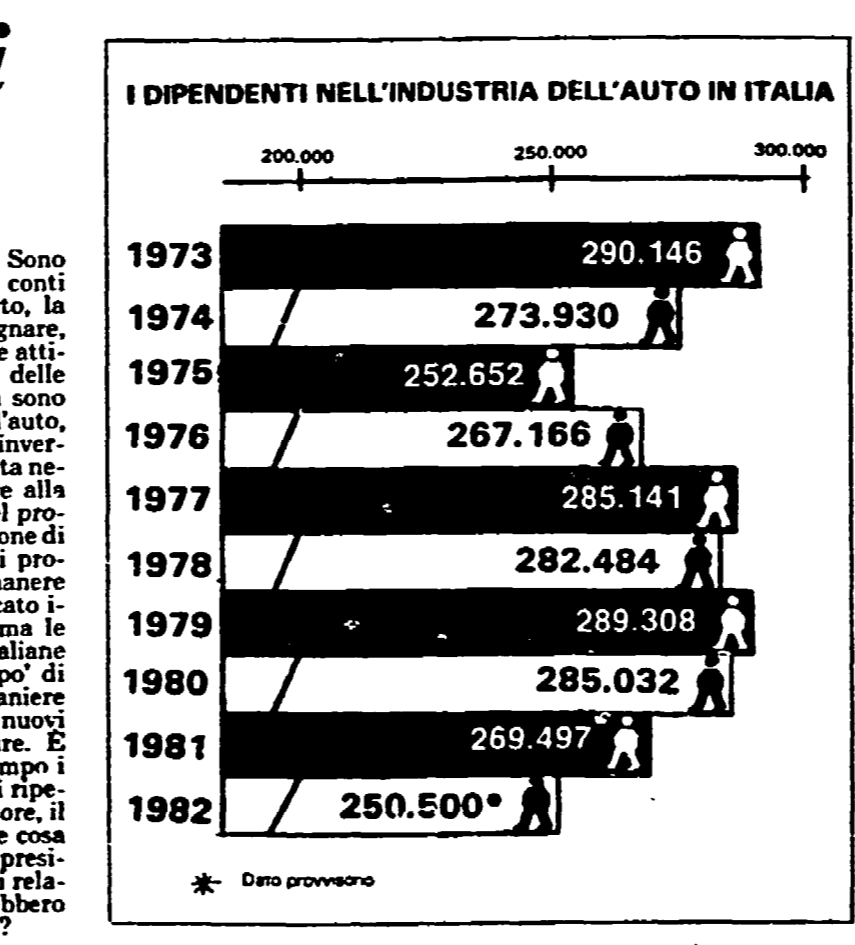
mente, nel gruppo Fiat. Sono dieci anni che i mezzi della casa torinese? Certo, la Fiat ha ripreso a guadagnare, grazie soprattutto alle sue attività finanziarie. I risultati delle iniziative industriali non sono altrettanto positivi. Nell'auto, in particolare, se qualche inversione di tendenza si è avuta negli ultimi mesi lo si deve alle migliori competitività del prodotto, grazie all'introduzione di nuovi modelli. I livelli di produzione continuano a rimanere bassi, le vendite sul mercato italiano non tirano più, ma le case automobilistiche italiane hanno riguadagnato un po' di terreno rispetto alle straniere proprio grazie al lancio di nuovi modelli, di nuove vetture. E quanto chiedevano da tempo i sindacati, quanto da anni ripetevano gli esperti del settore, il nostro stesso partito. Che cosa c'entra, dunque, con la «ripresina» dell'auto il modello di relazioni industriali che vorrebbero imporre Agnelli e Romiti?

scuere dell'incontro romano e della trattativa aperta in fabbrica con la direzione sui problemi del riavvio della Taban, previsto per metà settembre. Nell'area di Pallanza, dove vengono prodotti gli accetati, la Montedison ha presentato una proposta che prevede solo 250 addetti rispetto agli attuali 500. Per il momento la trattativa è in una fase interlocutoria, ma già si preannuncia molto difficile. Per il nylon, invece, è stata raggiunta la prima intesa tra la direzione e sindacato sulle paghe da liquidare ai lavoratori: entro la prima decade d'agosto saranno liquidate 500 mila lire ad ogni operaio, come anticipo delle spettanze accumulate durante le tante settimane di lotta. Ma nonostante questa parziale intesa, la tensione è salita ancora in questi giorni. La Montefibre, infatti, ha tentato

l'altro ieri sera una provocazione verso mezzanotte alcuni automezzi si sono presentati davanti alla fabbrica, per caricare di nuovo i camion. Questa operazione fosse stata concordata con i Consigli di fabbrica e con i lavoratori. L'intervento degli operai è stato necessario per evitare la siena dello stabilimento ha impedito questo colpo di mano.

Rimane aperta ancora la vicenda delle decine e decine di denunce che hanno colpito i lavoratori, sindacalisti, dirigenti comunisti in questa lotta. «Vanno buttati tutti i tentativi di colpevolizzare questa lotta proprio nel momento in cui si strappano i primi risultati come quello del riavvio della Taban» - afferma il segretario regionale della CGIL, Fausto Bertinotti.

Marco Travaglini



Precettati a Venezia equipaggi in sciopero

VENEZIA - Otto equipaggi della società «Fanfano», che gestisce il servizio di rimorchiatori del porto di Venezia, sono stati precettati dalla Prefettura di Venezia fino alla mezzanotte di ieri. Il provvedimento è stato preso in considerazione della grave situazione che si era venuta a verificare nello scalo veneziano a causa di uno sciopero proclamato fino alle 24 di oggi dal sindacato autonomo Federmar-CISAL. Il blocco dei rimorchiatori che dura dal 21 luglio scorso, nonostante le misure di emergenza prese dalla Capitaneria di porto, aveva causato gravi danni allo scalo veneziano ed in particolare stava compromettendo il rifornimento di materie prime alle industrie di Marghera: di qui la precipitazione decisa dal pretore su sollecitazione, fra gli altri, dell'Associazione Industriali. Con un telegramma inviato al ministro della Marina Mercantile, al Prefetto di Venezia ed alla Capitaneria di porto, il segretario nazionale della Federmar-CISAL ha precisato che solamente in presenza di rischi per la sicurezza del porto gli equipaggi precettati aderenti alla Federmar-CISAL accetteranno di far entrare o uscire le navi dallo scalo.

Per Montefibre rinvio al prossimo governo

VERBANIA - Dall'incontro a Roma tra i ministri Pandolfi e De Michelis, la GEPI e la Fiat per la verenza della Montefibre di Pallanza e Ivrea è scaturita una sola cosa: il segno di legge che consentirà alla GEPI di allargare la sua area di intervento ai «bacini di crisi» presenti al nord per ora non c'è, perché a stordirli sarà il nuovo governo. Così l'ipotesi di una decretazione d'urgenza ca ingarbugliando di più la situazione ed allontanando i tempi per una soluzione possibile. In questo modo vengono dimenticati gli valetti presi

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VITERBO

AVVISO DI GARA AVVISI DI GARE La Provincia di Viterbo indica la seguente gara d'appalto mediante licitazione privata: 1) Lavori di ristrutturazione e risarcimento del piano stradale lungo la S.P. FAGGETTA al Km. 4+800. Importo a base di gara L. 101.900.000. 2) Lavori di rettificazione curve al Km. 2+150 e Km. 2+400 della S.P. POGGIO CAVALIERE. Importo a base di gara L. 121.917.234. 3) Lavori di pavimentazione lungo la S.P. DOGANELLA da Ischia di Castro all'incrocio con la S.P. Di Castro. Importo a base di gara L. 345.690.000. 4) Lavori di costruzione di un sottopassaggio carrabile al Km. 9+500 della S.P. Vermana. Importo a base di gara L. 113.860.174. 5) Lavori di pavimentazione della S.P. Canavese. Importo a base di gara L. 345.610.000. 6) Lavori di pavimentazione della S.P. VERBANIA dal Km. 0+000 al Km. 6+500. Importo a base di gara L. 197.845.000. Le licitazioni private saranno esperte con il metodo di cui all'art. 1 (let. D) e successivo art. 4 della legge 2/21/1973 n. 14. Le imprese interessate possono chiedere di essere invitate alle suddette gare, indicando la relativa domanda in bollo all'Amministrazione Provinciale di Viterbo - Via Sallustiana, 43, specificando le gara alle quali intendono partecipare. Tali domande dovranno pervenire a questa Ente entro il giorno 23 agosto 1983. Tutti i lavori di cui al presente avviso sono finanziati mediante appositi mutui della Cassa ID.P.P. La richiesta di invito non vincola l'amministrazione. Viterbo, 3/8/1983 R. PRESIDENTE Ugo Spicciotti

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VITERBO

AVVISO DI GARA AVVISI DI GARE La Provincia di Viterbo indica la seguente gara d'appalto mediante licitazione privata: 1) Lavori di ristrutturazione e risarcimento del piano stradale lungo la S.P. FAGGETTA al Km. 4+800. Importo a base di gara L. 101.900.000. 2) Lavori di rettificazione curve al Km. 2+150 e Km. 2+400 della S.P. POGGIO CAVALIERE. Importo a base di gara L. 121.917.234. 3) Lavori di pavimentazione lungo la S.P. DOGANELLA da Ischia di Castro all'incrocio con la S.P. Di Castro. Importo a base di gara L. 345.690.000. 4) Lavori di costruzione di un sottopassaggio carrabile al Km. 9+500 della S.P. Vermana. Importo a base di gara L. 113.860.174. 5) Lavori di pavimentazione della S.P. Canavese. Importo a base di gara L. 345.610.000. 6) Lavori di pavimentazione della S.P. VERBANIA dal Km. 0+000 al Km. 6+500. Importo a base di gara L. 197.845.000. Le licitazioni private saranno esperte con il metodo di cui all'art. 1 (let. D) e successivo art. 4 della legge 2/21/1973 n. 14. Le imprese interessate possono chiedere di essere invitate alle suddette gare, indicando la relativa domanda in bollo all'Amministrazione Provinciale di Viterbo - Via Sallustiana, 43, specificando le gara alle quali intendono partecipare. Tali domande dovranno pervenire a questa Ente entro il giorno 23 agosto 1983. Tutti i lavori di cui al presente avviso sono finanziati mediante appositi mutui della Cassa ID.P.P. La richiesta di invito non vincola l'amministrazione. Viterbo, 3/8/1983 R. PRESIDENTE Ugo Spicciotti

Brevi

Perché la cassa integrazione alla Sidercomit? MILANO - Il consiglio di fabbrica della Sidercomit (comercio di acciai) ha invitato un esperto alla magistratura per contestare l'utilizzo della cassa integrazione da parte dell'azienda. La società, infatti, dopo un periodo di crisi (in cui chiese l'intervento dell'Inps) ha realizzato nell'ultimo anno profitti per 23 miliardi. Allora - si domandano i lavoratori - è giusto che una società possa continuare a usufruire della cassa integrazione che quando viene meno il presupposto per godere dell'intervento dell'Inps?

Rischiano il licenziamento i frontalieri VENTIMIGLIA - Momento difficile per i frontalieri di Ventimiglia occupati in impresa ed in attività di pulizia. Le ditte, impegnate in lavori pubblici, investite in pieno dalla crisi stanno procedendo a massicci licenziamenti. E a fare le spese dei provvedimenti saranno per primi sicuramente i lavoratori italiani che ogni mattina passano il confine per recarsi sulla Costa Azzurra.

Soprattutto giovani i disoccupati torinesi TORINO - La maggioranza dei disoccupati di Torino, iscritti alle liste di collocamento, è costituita da donne e da giovani: è quanto emerge da una ricerca condotta dall'Osservatorio sul mercato del lavoro della Regione Piemonte, il 63,7 per cento dei senza-lavoro è costituita da donne. La maggioranza dei disoccupati, pari al 70,6%, ha meno di 29 anni; il 54% meno di 24 anni e il 26,6% un terzo del totale) meno di 19 anni.

I cambi

Valuta	1-8	1-9
Dollaro USA	1574,75	1578,50
Marco tedesco	591,57	591,255
Franc francese	195,65	195,715
Florino olandese	529,885	529,405
Franc belga	25,959	25,957
Sterlina inglese	238,7	238,61
Sterlina irlandese	1872	1887,15
Corona danese	164,62	164,575
Dollaro canadese	1276,30	1278,325
Yen giapponese	164,82	164,85
Franc svizzero	73,495	73,455
Scellino austriaco	84,247	84,137
Corona norvegese	202,11	202,158
Corona svedese	202,11	202,385
Marco finlandese	278,025	277,86
Escudo portoghese	200,48	200,48
Peseta spagnola	164,62	164,575

PROVINCIA DI TORINO

AVVISO DI GARA D'APPALTO La Provincia di Torino indica la seguente gara d'appalto mediante licitazione privata: - Complesso scolastico di proprietà provinciale in Rivoli - Adattamento del 3° piano alla ex ad us 6 aule e servizi per il Liceo Scientifico. Importo a base di gara L. 180.073.240. La licitazione privata avrà luogo offerta segreta con il metodo di cui all'art. 1 lett. a) della legge 2 febbraio 1973 n. 14 (con il modalità di cui all'art. 1 lett. a) del D.L. 23-5-1974 n. 827 e con il procedimento previsto dal successivo art. 76 comma 1°, 2° e 3°, con esclusione di offerte in aumento. Entro il termine di giorni 15 dalla data del presente avviso, le imprese interessate all'appalto suddetto, iscritte alla categoria 2° dell'Albo Nazionale dei Costruttori di cui al D.M. 25-2-1982 n. 770, potranno far pervenire la propria richiesta di invito alla gara in carta legale da L. 3.000 alla Divisione Contratti della provincia di Torino - via Maria Vittoria, 12 - 10132 - TORINO. Si fa presente che la richiesta d'invito non vincolerà in alcun modo l'Amministrazione. Torino, 3 agosto 1983 Il Presidente della Giunta Provinciale dott. Eugenio Maccarri

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VITERBO

AVVISO DI GARE AVVISI DI GARE La Provincia di Viterbo indica la seguente gara d'appalto mediante licitazione privata: 1) Lavori di ristrutturazione e risarcimento del piano stradale lungo la S.P. FAGGETTA al Km. 4+800. Importo a base di gara L. 101.900.000. 2) Lavori di rettificazione curve al Km. 2+150 e Km. 2+400 della S.P. POGGIO CAVALIERE. Importo a base di gara L. 121.917.234. 3) Lavori di pavimentazione lungo la S.P. DOGANELLA da Ischia di Castro all'incrocio con la S.P. Di Castro. Importo a base di gara L. 345.690.000. 4) Lavori di costruzione di un sottopassaggio carrabile al Km. 9+500 della S.P. Vermana. Importo a base di gara L. 113.860.174. 5) Lavori di pavimentazione della S.P. Canavese. Importo a base di gara L. 345.610.000. 6) Lavori di pavimentazione della S.P. VERBANIA dal Km. 0+000 al Km. 6+500. Importo a base di gara L. 197.845.000. Le licitazioni private saranno esperte con il metodo di cui all'art. 1 (let. D) e successivo art. 4 della legge 2/21/1973 n. 14. Le imprese interessate possono chiedere di essere invitate alle suddette gare, indicando la relativa domanda in bollo all'Amministrazione Provinciale di Viterbo - Via Sallustiana, 43, specificando le gara alle quali intendono partecipare. Tali domande dovranno pervenire a questa Ente entro il giorno 23 agosto 1983. Tutti i lavori di cui al presente avviso sono finanziati mediante appositi mutui della Cassa ID.P.P. La richiesta di invito non vincola l'amministrazione. Viterbo, 3/8/1983 R. PRESIDENTE Ugo Spicciotti