L'Italsider non vuole più riaprire Bagnoli?

Il gruppo scarica la responsabilità della scelta sul cdf - Polemiche nel sindacato

ROMA — E ora l'Italsider non vuol riaprire Bagnoli? La notizia non è ufficiale, ma all'interno del gruppo dirigente starebbe maturando questo orientamento. Entro il 13 giugno l'altoforno, quindi, potrebbe non riprendere a colare. Una scelta che se avvenisse sarebbe gravissima e che il gruppo pubblico giustifica, scaricando la responsabilità sul consiglio di fabbrica di Bagnoli che, avendo manifestato il proprio dissenso nei confronti dell'accordo raggiunto fra Italsider e FLM, ne renderebbe impossibile l'applicazione.

La situazione, insomma, appare assai preoccupante, ma il segretario nazionale della FLM Agostino Conte ne trae spunto per fare in modo irresponsabile un'agitazione anticomunista. Se la prende con il nostro giornale per aver riportato i dissensi che pure esistono all'interno dello stabilimento. Poi, Conte fa ancora di peggio, cerca di insinuare il sospetto che se Bagnoli non riapre la colpa sarebbe del PCI e dei comunisti della FIOM. Dice testualmente: «Garavini, Borghini, Reichlin ed Agostini, tutti in coro, hanno affermato di essere di fronte ad un buon accordo; ebbene a chi rispondono quei comunisti in fabbrica che seguitano ad affermare che è un bidone? Ci si rende conto che così si rischia di spianare la strada alla rimessa in discussione dell'intesa e al fatto che lo stabilimento non riparte?». Siamo alla falsificazione anche dei fatti: l'accordo è stato giudicato non positivo da un'assemblea di 800 operai, certamente non tutti i comunisti. Il giudizio del PCI, al contrario, era e resta positivo. Esistono, però, dei seri problemi all'interno della fabbrica per far passare l'intesa. Questa è la questione da affrontare e, cioè, come riuscire a compiere opera di chiarezza e di informazione nel migliore dei modi. È questo il senso di una equilibrata dichiarazione del segretario della FIOM campana, Federico. «Compito della FIOM — ha detto — è quello di separare i dissensi in modo tale da procedere speditamente all'attuazione della fase di riavvio e al raggiungimento effettivo delle curve di produzione previste per i nuovi impianti». E ancora: «Si richiede un impegno straordinario a tutti i militanti della FIOM per procedere ad una informazione corretta dei lavoratori sulla gravità della situazione, sui contenuti dell'accordo e sulle prospettive dell'iniziativa sindacale, per arrivare ad una valutazione serena che coinvolga democraticamente tutti i dipendenti di Bagnoli.

g. me.

550 sospensioni all'Iveco-Fiat altre migliaia se ne profilano

Già 2000 i lavoratori in cassa integrazione L'operazione scatterà dal primo luglio

TORINO — Altri 550 lavoratori dell'IVECO saranno sospesi a zero ore dal 1° luglio, in aggiunta ai duemila cassa integrati che già si contano nel settore autocarri della Fiat. E questo è solo il primo dei drastici tagli occupazionali con cui la Fiat pensa di affrontare la gravissima crisi dell'IVECO. Infatti i dirigenti aziendali, dell'incontro che hanno avuto ieri sera con la FLM, hanno lasciato balenare minacce ancora vaghe ed indefinite sulla sorte di una serie di stabilimenti e di migliaia di altri lavoratori.

Dei 550 nuovi cassa integrati, 300 saranno operai ed impiegati dello stabilimento di Foggia, dove già ci sono 220 lavoratori sospesi a zero ore. La produzione di questa fabbrica crollerà quest'anno da 84 mila a 77 mila motori Diesel leggeri. Altri 200 impiegati e 50 operai saranno sospesi nella direzione generale, degli enti centrali e delle filiali IVECO di Torino. Questi tagli saranno soprattutto la conseguenza di una massiccia automazione degli uffici.

Per quel che riguarda gli altri stabilimenti IVECO, una vera e propria spada di Damocle pende sull'OM di Milano (1200 lavoratori, la cui sorte è legata al reperimento di un partner, sullo stabilimento meridionale di Grottaminarda, le cui prospettive dipendono dalla ripresa della domanda di autobus da parte delle regioni e degli enti locali, e sullo stabilimento di Bolzano, il cui futuro dipende dalle commesse per i veicoli militari. Due stabilimenti saranno «declassati»: l'OM di Suzzara, che diverrà una semplice succursale dell'OM di Brescia, e la SOT di Torino, che diventerà succursale della Spa Stura, in entrambi i casi con massicci trasferimenti di lavoratori.

Nell'esprimere subito un giudizio negativo sulle comunicazioni della Fiat, la FLM ha convocato per la prossima settimana assemblee in tutte le fabbriche per preparare battute di lotta.

La crisi dell'IVECO ha origini lontane, in una politica di irrazionale espansione della base produttiva, messa in cantiere e avviata proprio quando già si delineava un'inversione della tendenza espansiva del mercato. Una lunga catena di decisioni sbagliate, di faraonici progetti e di irrazionali assetti organizzativi ha poi dilatato i costi esponendo il gruppo italiano ai colpi della micidiale concorrenza dei produttori giapponesi. La penetrazione degli autocarri del Sol Levante soprattutto nei Paesi dell'area araba è stata rapida e incontrastata. I loro prodotti forse meno raffinati ma molto più adatti alle strutture della viabilità di quelle regioni hanno avuto facile ragione. E oggi tutto il peso degli errori viene riversato sui lavoratori.

m.c.

Genova salverà il porto?

Tutti mobilitati contro l'emergenza (tranne il governo)

Traffico in ripresa ma servono 1400 miliardi - La conferenza della CGIL discute una «rivoluzione contrattuale»

Dalla nostra redazione

GENOVA — Quando giovedì mattina il presidente del Consorzio del porto Roberto D'Alessandro presenterà nello storico salone delle Compere il suo piano per salvare il porto di Genova, Palazzo S. Giorgio verrà simbolicamente circondato da migliaia di lavoratori: «Non per contestare il consorzio — precisano i delegati della Compagnia Unica Merci Varie — ma per manifestare contro il governo che dopo aver negato i finanziamenti al bacino di Voltri, aver ritardato per anni l'esodo dei lavoratori ora non muove un dito di fronte al disastro del Fondo centrale che assicurava i nostri salari».

Il principale imputato, il ministro della Marina Mercantile Carta, però, non sarà presente all'assemblea del consorzio: la coincidenza del vertice interministeriale sul comparto marittimo gli permette di disertare un appuntamento diventato per lui fin troppo scomodo. In compenso Carta ha mandato un lunghissimo telegramma con tante belle parole, promettendo ancora una volta l'imminente risanamento del Fondo centrale. Intanto fatti concreti non se ne vedono: le prime promesse risalgono al dicembre scorso, cioè al protocollo d'intesa nel quale il governo si era impegnato, di fronte ai sindacati e alle associazioni dell'utenza, a fare la sua parte per risolvere una situazione al limite del disastro. Tutto è rimasto lettera morta ed ora, a distanza di sei mesi, i nodi sono arrivati drammaticamente al pettine: mancano i quattrini per pagare gli stipendi di giugno e le quattordicesime ai cinquemila soci della Compagnia. Nel mese di luglio, poi, resteranno a secco anche i dipendenti del CAP. Intanto la situazione è già tragica per quasi mille lavoratori della Compagnia Ramo Industriale i quali, privi di ogni forma di protezione sociale, non vedono una lira dall'inizio dell'anno.

Siamo in piena emergenza salariale: c'è il rischio imminente che si scateni una nuova ondata di inevitabili agitazioni sindacali con il temuto contorno di blocchi delle merci e dei traghetti delle isole.

Da circa sette mesi i traffici del porto di Genova sono in ripresa, soprattutto nel settore dei containers, con un tasso di crescita superiore alla media degli altri scali italiani: «Si tratta in parte di un effetto di trascinamento della "ripresina" economica — spiega Franco Mariani, della federazione comunista — ma è soprattutto la conseguenza delle iniziative promozionali assunte l'anno scorso che hanno comportato la riduzione delle squadre, delle tariffe e l'aumento delle rese. È indiscutibilmente il frutto dei sacrifici sostenuti dai lavoratori: tant'è vero che mentre i traffici sono aumentati, le giornate lavorative, e quindi l'occupazione, sono diminuite». Risultati e sacrifici che però rischiano di essere travolti dal balletto dei rinvii e delle marce indietro che i governi hanno già ampiamente sperimentato non solo in materia di porti e di flotta, ma sull'insieme dei problemi che affliggono l'economia genovese, di fronte alla minaccia di una nuova, lunga paralisi del porto, la preoccupazione degli utenti è stata interpretata da nove categorie imprenditoriali (fra cui Fedarlinea, Associazione Industriali, armatori privati, spedizionieri ed agenti marittimi) che hanno inviato un telex al presidente del Consiglio chiedendo provvedimenti urgenti per rimediare l'emergenza, la sollecita attuazione degli impegni assunti in dicembre, l'accelerazione delle procedure di esodo ed altre decisioni capaci di riportare l'organico dello scalo entro limiti economicamente accettabili.

Roberto D'Alessandro spera ancora che Craxi, dopo averlo spedito a dipanare l'intricatissima matassa del Consorzio autonomo, gli tolga le castagne dal fuoco. Secondo i calcoli del neo-presidente, per risanare il porto di Genova sarebbero necessari a medio termine ben 1400 miliardi: 500 per pagare i debiti dell'ente, 500 per mandare in pensione 4500 lavoratori eccedenti, 400 per nuovi investimenti. Aperto sostenitore dell'intervento privato, deciso a modificare profondamente la stessa fisionomia delle banchine e a introdurre avanzati sistemi telematici, D'alessandro proporrà all'assemblea di giovedì una sorta di «patto costituzionale» tra tutte le forze interessate alla gestione dello scalo. Un patto che, secondo alcune anticipazioni, dovrebbe riguardare da vicino la Compagnia unica — i cui dirigenti intendono affrontare con coraggio i mille problemi del rinnovamento — e in generale i lavoratori. Ma è altrettanto evidente che, di fronte alla mancanza dei salari, può accadere tutto e che certamente gli sforzi di rinnovamento compiuti da più parti rischiano di subire gioco-forza un blocco dalle conseguenze disastrose.

D'Alessandro, impegnato a costruirsi una immagine di manager efficiente e carismatico e quindi pronto a sfruttare tutte le tribune offertegli con fiducia e speranza dai vari soggetti portuali, ha stranamente snobbato la conferenza organizzata dalla FILT-CGIL per disegnare una nuova organizzazione del lavoro. La conferenza, tenuta al centro civico di Sampierdarena — una struttura nuova di zecca nel quartiere prediletto dai portuali — ha gettato le basi di una autentica rivoluzione: «Dobbiamo voltare pagina, anzi è arrivato il momento di cambiare addirittura libro — ha dichiarato il segretario regionale della FILT Alessandro Daccà — e di mutare radicalmente un modo di essere almeno ventennale». Il nuovo «libro» aperto dalla CGIL parla di modifiche radicali all'assetto contrattuale, di superare l'attuale chiamata giornaliera per arrivare allo stipendio mensile, di una normativa valida per tutti, di unificazione degli orari di lavoro, della continuità di impiego in un determinato posto operativo. Sono proposte non facilmente realizzabili ma, secondo il sindacato, indispensabili per conseguire un obiettivo strategico: l'affidamento dell'intero ciclo operativo portuale alla Compagnia unica con il passaggio ad essa di migliaia di lavoratori consortili e di numerosi servizi, a partire da tutti quelli resi a filo di banchina.

La federazione trasporti, che intende discutere a fondo il suo progetto con i lavoratori ed arrivare rapidamente alla sperimentazione delle prime fasi pratiche, dà il via libera anche alle società miste di gestione e all'intervento dei privati in porto, purché assicurino sostanziosi investimenti di capitale e nuovi traffici: il banco di prova è stato subito individuato nel terzo terminal container di Calata Sanità, da anni rimasto incompiuto.

All'assemblea generale del Consorzio, dunque, non ci sarà solo D'Alessandro: ci sarà anche il sindacato con le sue idee più o meno condivisibili ma con le quali, sicuramente, il presidente-manager dovrà fare i conti. Tutti quanti, infine, dovranno vedersela con il governo: la riforma che Genova sta preparando servirà a ben poco se prima di tutto non cambierà musica sullo spartito dell'emergenza, della programmazione e degli investimenti pubblici.

Pierluigi Ghiggini

Breda, «32 ore» e 220 posti in più

L'accordo per la fabbrica siderurgica consente di evitare la cassa integrazione a zero ore - Alla riduzione di orario si accompagna una proporzionale diminuzione del salario per 60-70 mila lire - Una soluzione «pilota»

MILANO — Abbastanza inaspettato, per la Breda siderurgica, è arrivato un accordo. Al termine di una trattativa durata trenta ore la delegazione della Nuova Sias (gruppo Finsider) e la delegazione della FLM hanno firmato un breve documento che sancisce un patto per il famoso stabilimento sestese. In sostanza, si tratta di questo. Dal 4 giugno scatterà l'operazione concordata di ridimensionamento degli organici. Dei 2400 addetti ne resteranno in azienda 930 (almeno in questa prima fase). Saranno utilizzati per il funzionamento degli impianti della finitura (ultima lavorazione del materiale laminato), del treno Demag, impianto modernissimo che lavora le barre provenienti dagli stabilimenti Cogne di Aosta e dalle Acciaierie di Piombino e per la manutenzione. Per 930 addetti sarà possibile ricorrere al prepensionamento speciale per i lavoratori della siderurgia: si tratta di operai e impiegati fra i 48 e i 50 anni di età. I restanti 540 addetti saranno messi in cassa integrazione.

Contrariamente all'originaria impostazione della Nuova Sias, le sospensioni non saranno a zero ore, ma è stata assicurata la rotazione. A periodi di cassa integrazione, quindi, si alterneranno periodi di lavoro effettivo e continuativo secondo uno schema definito dalle parti.

Dal primo gennaio del prossimo anno scatta la novità dell'operazione: sarà applicato il contratto di solidarietà. Il modello concordato è piuttosto semplice: sarà ridotto l'orario da 40 a 32 ore. Quattro saranno pagate dallo Stato una e mezzo circa dall'azienda in quanto rientra nella riduzione prevista dal contratto nazionale per la siderurgia, poco meno di un'ora sarà recuperata con l'utilizzo delle cinque festività abolite, le restanti saranno a carico dei lavoratori. Si tratta di una quota pari al 6 per cento della busta paga, circa 60-70 mila lire al mese.

Le conseguenze per l'occupazione saranno evidenti: un incremento secco della manodopera del 25 per cento. Ai 930 in produzione se ne aggiungeranno altri 220. Il personale in «cassa» a rotazione diminuirà. Per i restanti 320 si parla di mobilità all'interno del gruppo Iri e di possibile trasferimento in altre aziende private del settore.

È la prima volta che un contratto di solidarietà viene applicato in un'azienda di così grandi dimensioni, sicuramente in un'azienda siderurgica. Ivan Mambri, che per la FIOM di Sesto ha seguito passo dopo passo la lunga vertenza, dice che questo *«è un accordo pilota, utile per quegli stabilimenti nei quali devono essere risolti problemi di esubero di personale»*. Per Luigi Agostini, segretario nazionale FLM, l'intesa è «molto positiva», perché la Breda «diventerà un perno essenziale del rinnovato comparto pubblico degli acciai speciali». Soddisfazione anche da parte aziendale. Il capo del personale della Nuova SIAS, Fortuna, ha dovuto prendere atto dell'impossibilità di procedere nella vertenza con misure unilaterali, come quella minacciata fino all'altro giorno di sospendere a zero ore ben 1600 dipendenti senza alcuna garanzia di rientro.

Resta da dire che l'accordo sancisce, in ogni caso, la trasformazione radicale di uno stabilimento storico per l'industria nazionale e per lo stesso sindacato. La Breda è stata «sfogliata» come un carciofo con la successiva chiusura dei quattro forni ed è così passata da stabilimento siderurgico a ciclo completo (fusione-laminazione-finitura del materiale) a stabilimento di semplice trasformazione dell'acciaio prodotto altrove. Nella ristrutturazione generale del gruppo Nuova SIAS, in seguito alla grande crisi del settore, la Breda di Sesto risulta la più sacrificata. Stamane l'accordo sarà al vaglio delle assemblee.

a. p. s.

Trasporto aereo: slittato l'incontro al ministero Riprendono le agitazioni

ROMA — È slittato di un giorno l'incontro al ministero del Lavoro per cercare di riallacciare i fili della trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro del personale di terra degli aeroporti. Le parti si vedranno dal ministro De Michelis nel pomeriggio di oggi verso le 18. Il rinvio di un giorno è stato per così dire forzato. Non essendo stato possibile, infatti, anticipare al mattino l'incontro sarebbe stato difficile svolgerlo ieri in un'ora prossima a quella di inizio della partita Roma-Liverpool. Si è preferito rimandarlo. D'altra parte l'avvenimento sportivo aveva già fatto rientrare gli scioperi programmati nei settori operativi di Fiumicino e quelli indetti dai ferrovieri in servizio alla stazione Termini di Roma.

Una tregua, però, di breve durata. Le agitazioni riprenderanno domani negli aeroporti e rischiano di inasprirsi nei prossimi giorni. Il solo modo di scongiurarle è che nell'incontro di oggi si gettino, quanto meno, le premesse non tanto per la ripresa delle trattative quanto per una sollecita e positiva conclusione della controversia contrattuale. I sindacati — hanno detto — vanno all'incontro con De Michelis animati dalla migliore volontà. Si augurano che altrettanto facciano le controparti padronali e che lo stesso ministro dia risposte certe ai numerosi problemi sul tappeto.

Fin da oggi riprendono le agitazioni anche dei marittimi aderenti all'autonoma Federmar-Cisal. Attueranno fra oggi e domani scioperi di 24 o 48 ore (a seconda delle decisioni prese a livello regionale) su tutte le navi battenti bandiera italiana. Nella nota diffusa ieri e nella quale si manifesta il malcontento per il risultato negativo dell'ultimo incontro con il ministro Carta, non si precisa se all'azione di lotta saranno interessati anche i traghetti per le isole. Da domani scatta pure il programma di lotta dei marittimi aderenti a CGIL, CISL e UIL a sostegno dell'annosa vertenza per il passaggio dell'assistenza pensionistica all'INPS: 24 ore di sciopero da effettuarsi entro il 15 giugno su tutte le navi italiane. I traghetti saranno fermati nella giornata del 5 luglio.

Continua, infine, la chiusura di tutti i distributori di benzina, compresi, nelle ore notturne, quelli ubicati lungo le autostrade. Riapriranno normalmente a partire dalle 7 di sabato mattina.

Nelle fabbriche meglio maschi Così ha deciso il governo

ROMA — Maschio, sufficientemente giovane, flessibile e molto mobile; disposto a lavorare nei modi e negli orari richiesti da una ristrutturazione non contrattata; infine, possibilmente, senza carichi familiari: sembra essere questo l'identikit del lavoratore — quei pochi — che le imprese sono disposte ad assumere di questi tempi e che recenti iniziative del governo hanno «premiato» rispetto soprattutto alla manodopera femminile. Ieri a Montecitorio, donne delle fabbriche di mezza Italia hanno cercato d'incontrare rappresentanti di tutti i gruppi per dire che le intenzioni delle imprese sono una cosa, le decisioni del Parlamento, necessariamente, un'altra. Cosa chiedono le donne?

C'è un travagliato disegno di legge sul mercato del lavoro, che da anni stenta la sua strada parlamentare; nel frattempo il governo pretende di decretare d'urgenza su parti sempre più consistenti di questa partita, resa più aspra dalla crisi produttiva. Vediamo i dati (ISFOL): su 133.565 giovani (15-29 anni) assunti al termine di un contratto di formazione/lavoro, 91.200 sono maschi e solo 42.345 donne, eppure in quella fascia d'età la disoccupazione femminile tocca il 70%. Ancora: sulle chiamate nominative al 50%, 104.536 assunzioni, 72.226 sono maschi e 32.310 femmine, eppure il 60% degli iscritti al collocamento sono donne.

È evidente che attraverso i contratti di formazione/lavoro e le chiamate nominative al 50% passa gran parte di una nuova, palese, discriminazione nei confronti delle donne, che sempre più spesso hanno costituito percentuali maggioritarie di cassintegrati e licenziati. Ebbene il decreto del governo — che la prossima settimana va in aula — prevede l'ampliamento delle chiamate nominative nei contratti di formazione e nel 50%, senza limiti di tempo. Il gruppo interparlamentare delle donne elette nelle liste del PCI chiede lo stralcio di queste norme assurde e garanzie di quota nei processi di riconversione. Sul piano formale, niente da eccepire: proprio ieri la Camera ha accolto la convenzione internazionale contro le discriminazioni. Ma, come hanno sottolineato le deputate comuniste, la realtà è molto lontana da quel voto.

n. t.

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC

	30/5	29/5
Dollaro USA	1689,75	1692,375
Marco tedesco	618,255	617,815
Franco francese	201,325	200,92
Fiorino olandese	548,925	548,92
Franco belga	30,35	30,321
Sterlina inglese	2337,45	2339,50
Sterlina irlandese	1896,30	1896,625
Corona danese	168,49	168,515
ECU	1382,725	1382,475
Dollaro canadese	1304,75	1306,60
Yen giapponese	7,305	7,299
Franco svizzero	748,395	748,90
Scellino austriaco	88,87	87,97
Corona norvegese	216,93	216,86
Corona svedese	209,33	209,595
Marco finlandese	291,485	291,50
Escudo portoghese	12,065	12,13
Peseta spagnola	11,009	11,013

Altissimo ottimista, petrolio e benzina non ci mancheranno

ROMA — Il ministro Renato Altissimo si è presentato ieri alla commissione Industria del Senato per ripetere, sulla «crisi petrolifera», che potrebbe derivare dall'allargarsi della guerra del Golfo e dalla chiusura dello Stretto di Hormuz, le stesse cose che da più giorni appaiono, in maniera ufficiosa, sulla stampa, non solo come indiscrezioni, ma addirittura come note del ministero. I comunisti hanno protestato per questa evidente mancanza di correttezza nei rapporti tra esecutivo e Parlamento, specie in casi, come questo, quando lo stesso ministro riconosce che è opportuno non dare adito a speculazioni né sui flussi di approvvigionamento né sui prezzi dei prodotti petroliferi.

È questa, quella dell'onorevole Altissimo, una relazione sostanzialmente ottimistica. Ha però prudentemente precisato che qualche *tensione* sui prezzi potrà verificarsi, se il flusso del greggio dai paesi del Golfo sarà interrotto o diminuito. Già oggi se ne avvertono le avvisaglie.

Per quanto riguarda il nostro paese, nel primo trimestre di quest'anno le importazioni di greggio sono ammontate a 16,3 milioni di tonnellate; 6,1 milioni provengono dai paesi del Golfo e, di queste, il 28% è passato per lo Stretto di Hormuz. Il ministro ha precisato che nel mese di maggio gli afflussi sono stati regolari (5 milioni di tonnellate) e regolari si prevedono pure per giugno (6,7 milioni). L'ENEL, di fronte ad un consumo di circa 800 mila tonnellate al mese di olio combustibile, ha una giacenza di 2,7 milioni di tonnellate e regolari arrivi, per i mesi estivi, di un milione di tonnellate al mese.

Altissimo ha comunque annunciato di aver consegnato alla presidenza del Consiglio un piano di azione da avviare in caso di emergenza.

Nedo Canetti

Brevi

Pensionati CGIL: rivalutiamo tutte le pensioni

ROMA — Una forte iniziativa nei confronti del governo, dei gruppi parlamentari, dei partiti e della stampa è stata decisa — e si comincia ad attuarla — per una decina di giorni. Delegazioni da tutt'Italia, stand e distribuzione della petizione per la riforma, e a conclusione (l'8 giugno) un convegno sulle pensioni del settore pubblico. La richiesta di rivalutare anche le pensioni degli ex dipendenti da privati è al centro della battaglia.

FIO paralizzato non distribuisce finanziamenti

ROMA — il FIO (fondo investimenti e occupazione) quest'anno non finanzierà alcun progetto, in quanto non sarà in grado di gestire i 3 mila miliardi di fondi a sua disposizione. Il FIO è praticamente paralizzato dopo lo scontro fra Longo e gli otto membri del nucleo di valutazione che si sono dimessi.

Da lunedì aumenta l'olio combustibile

ROMA — Da lunedì verranno ritoccati i prezzi di ben tre tipi di olio combustibile. Il prodotto ad alto tenore di zolfo costerà nove lire in più, quello a basso tenore dieci lire in più, mentre l'olio combustibile fluido salirà a 530 lire, con uno scatto di sei lire.

Goria spiegherà il suo piano alla Camera

ROMA — I deputati della Sinistra Indipendente Bassanini e Visco hanno scritto al presidente della Commissione Bilancio della Camera Cirino Pomicino per chiedere di poter ascoltare in sede parlamentare il piano Goria, che ha promesso di riportare a medio termine in equilibrio il bilancio pubblico.

Orario di lavoro: per Agnelli si può ridurre poco

ROMA — «Non è pensabile in Europa una riduzione dell'orario di lavoro che vada al di sotto dei livelli degli Stati Uniti e del Giappone». Lo ha detto l'avvocato Gianni Agnelli al termine di una conferenza stampa sulle imprese multinazionali.

Interrogazione comunista sulla IBP

ROMA — Dopo l'annuncio di 800 licenziamenti e la chiusura delle trattative tra Parmalat e IBP, i comunisti chiedono quale iniziativa il governo intende prendere nei confronti del gruppo.

Prodi chiede «urgenti» aumenti della tariffa dei telefoni

ROMA — Il presidente dell'IRI Romano Prodi ha posto i partecipanti al seminario della DC sulle telecomunicazioni di fronte alla alternativa fra «aumentare le tariffe dei telefoni o andare alla nazionalizzazione surrettizia». Nessuno dei numerosi rappresentanti della maggioranza di governo gli ha risposto, forse perché concordano ma non vogliono dirlo prima delle elezioni.

Tuttavia il prof. Prodi, che è un fine economista, ha sviluppato questo brillante concetto: attraverso la tariffa gli attuali utenti dovrebbero pagare non i costi del servizio ma gli investimenti che andranno a beneficio, invece, degli utenti futuri e degli azionisti.

Il bilancio approvato ieri dal consiglio di amministrazione della STET, la finanziaria IRI cui fanno capo SIP-Italcable-Telespazio, mostra che gli utenti pagano già i costi. Su 10.600 miliardi di ricavi il «gruppo» ha potuto destinare 1500 miliardi ad ammortamenti e portare 480 miliardi come utili. Sono stati investiti 4100 miliardi e tuttavia gli azionisti riscuoteranno dividendi di 210 lire per azione di risparmio e 170 per azione ordinaria. Certo, gli impieghi fortemente speculativi rendono di più ma sono molto più rischiosi.

D'altra parte la STET non ha risolto i gravi problemi del settore manifatturiero (Selenia, SG-ATES) dove investe ancora poco ed è alla ricerca di soci esteri. I 2600 miliardi di fatturato nella produzione manifatturiera non sono sufficienti a coprire le ingenti spese di ricerca e sviluppo necessarie nel settore elettronico e che l'IRI-STET dovrebbe anticipare. Il capitale STET viene portato da 2550 a 3250 miliardi.

Sale ancora il disavanzo commerciale degli USA

WASHINGTON — Il disavanzo commerciale degli Stati Uniti è avviato a superare i 100 miliardi di dollari nell'84. Il risultato di aprile, 12,19 miliardi di dollari di deficit, è tanto più significativo in quanto dovuto ad una riduzione dell'1,2% nelle esportazioni (in marzo erano aumentate del 3%). Le importazioni sono invece aumentate del 6%: vi è fra l'altro un raddoppio del disavanzo con i paesi OPEC da 780 a 1510 milioni di dollari dovuto ai pur modesti movimenti del petrolio. Il peggioramento non viene tanto negli scambi con Giappone ed Europa occidentale quanto con quei paesi del Terzo Mondo dove il blocco dei crediti da parte delle banche statunitensi penalizza gli scambi. Il disavanzo totale dei primi quattro mesi dell'84 ha raggiunto i 40,1 miliardi di dollari con progressione da un mese all'altro.

LA PIÙ GRANDE OPERA DELLA STORIOGRAFIA MARXISTA

Storia universale
dell'Accademia delle Scienze dell'URSS

È disponibile anche il XII volume

ogni volume lire 80.000

A chiunque avrà trovato un nuovo acquirente dell'opera, sarà data IN OMAGGIO una SELENA, la potente radio transoceanica sovietica, dotata di tutte le gamme d'onda!

Per maggiori informazioni, scrivere a:

Teti Editore - via Noe, 23 - 20133 MILANO