Quali risposte ai giovani?

Nel 2000 sarà nel Sud il 90% dei disoccupati

Inquietante indagine della «Gioventù aclista» - Il governo ha la minor fiducia - Il vecchio e il nuovo clientelismo - Proposti 4 servizi

Dal nostro inviato

BENEVENTO — Lavoro al Sud, chi ha proposte valide? La domanda è stata posta da «Gioventù aclista» ad un campione di 800 diciottenni. Le risposte danno questo ordine di preferenze: la minor fiducia viene concessa al governo (il 4,26% dicono «sì, a proposte valide»); segue il sindacato (6,38%); poi le grandi imprese (10,64%). Questi nuovi diciottenni sperano invece molto (25,53%) nelle piccole e medie imprese e, soprattutto (53,19%) nel movimento cooperativo. I giovani meridionali insomma puntano le loro carte sulla «imprenditorialità diffusa», vorrebbero che la Campania, la Puglia, la Sicilia, la Calabria, imitassero l'Emilia-Romagna. È un dato interessante e lo ascoltiamo qui, nel cuore dell'Irpinia terremotata, durante un convegno promosso appunto da «Gioventù aclista» e dedicato ai problemi del lavoro nel Mezzogiorno. Ma bisogna stare attenti perché molti giocano sulle attese di queste nuove generazioni meridionali. Tutti conoscono qui l'esperienza delle «cooperative fasulle», la rete del clientelismo, la piaga della camorra. Sono esperienze vecchie e anche nuove. Lo stesso Gigi Bobba, segretario nazionale di «Gioventù aclista», ha denunciato iniziative del Mezzogiorno «in forme neoclientelari», attraverso accordi con gli assessori, con gli industriali. Ha fatto un esempio: i cosiddetti «centri di solidarietà» promossi da Comunione e Liberazione e riservati solo ai «ciellini».

E del resto, sempre nell'inchiesta qui presentata, alla domanda «come si può stroncare la piaga della mafia e della camorra» i giovani rispondono (25,53%) «recidendo gli appoggi che mafia e camorra hanno nelle istituzioni» e (42,55%) «creando lavoro per togliere a mafia e camorra lo spazio assistenziale e clientelare che oggi illegalmente occupano». Sono temi rimbalzati, venerdì pomeriggio, nella tavola rotonda con mons. Riboldi, vescovo di Acerra, Nando Della Chiesa e il sindaco di Palermo Leoluca Orlando.

La ricetta lavoro, dunque, attraverso la diffusione di cooperative vere, sane, efficienti. Le tendenze, se no, sono davvero inquietanti. Il 90% della disoccupazione giovanile italiana nel 2000 — ha documentato in una relazione Carlo Borgomeo del Censis — sarà concentrata nel Mezzogiorno. Lo studioso ha analizzato anche i diversi settori per dedurne che nell'industria c'è poco da sperare, nell'agricoltura meno che meno e nei servizi c'è solo da attendersi minuscoli incrementi occupazionali. È vero che il panorama della disoccupazione è molto variegato: secondo il ministro Gianni De Michelis circa un milione e 900 mila persone vivono di lavoro nero; 700 mila sono senza contratto; mezzo milione sono gli stranieri in Italia senza permesso e 3 milioni e 564 mila sono occupati nell'economia sommersa.

La lezione che però Carlo Borgomeo trae da questo insieme di dati è che è pressoché impossibile ipotizzare lo sviluppo in nuovi settori. Esistono dunque, a suo parere, solo due strade da imboccare: o quella «liberista» che piace tanto a Lucchini (lasciate fare a noi imprenditori e risolveremo il problema) o quella «solidarista». Questa seconda, chiaramente predilетta, è basata sulla riduzione dell'orario di lavoro, sulla «flessibilità» nell'uso della forza lavoro, sulla revisione delle norme per il governo del mercato del lavoro, sulla riproposizione di formule tradizionali (apprendistato) e nuove formule (contratti di formazione lavoro, salario d'ingresso). E, infine, anche Borgomeo opta a favore di «iniziative per la diffusione di microimprese e di nuova imprenditorialità».

Ed è proprio a questo punto che prende avvio la proposta di «Gioventù aclista» presentata ieri a questo convegno. Una proposta ambiziosa, chiamata «movimento primo lavoro». L'intenzione è quella di fornire quattro servizi: 1) formativi (per l'inserimento nel mercato del lavoro); 2) informativi (un'agenzia che raccolga informazioni sui concorsi e sulle possibilità di lavoro); 3) «job creation» per favorire la nascita di nuove imprese di cooperative; 4) tutela per i giovani lavoratori (Bobba parla di «difensori civici» dei giovani e sembra qui non concedere nessuna speranza al ruolo specifico del sindacato, ndr). C'è anche in questo progetto aclista una figura nuova, almeno per l'Italia: l'animatore-operatore di primo lavoro, una nuova figura professionale, un orientatore della vita attiva con capacità animative-formative e con competenze specifiche (nella legislazione del lavoro, nella cooperazione, ecc.).

Idee, ambizioni, progetti. Il rischio principale da evitare, ripete Bobba, «è che tale esperienza nasca e si sviluppi con una forma moderna di clientela». Le prove non mancheranno. È stato reso noto proprio in questi giorni il testo dell'ormai famoso decreto De Vito per l'occupazione al Sud. Il ministro — protagonista di un dibattito nella serata di ieri con Rosati (presidente Acli), Marini (Cisl) e Paravia (Agensud) — ha abbandonato l'antica aspirazione ad un piano per «100 mila posti di lavoro» (2.900 miliardi in tre anni) che doveva essere già contenuto nel famoso «accordo separato» del febbraio 1984, quello che tagliò subito la scala mobile. Ora il decreto parla più modestamente di 120 miliardi. Come saranno distribuiti? Le richieste sindacali a favore di strumenti di controllo sono state eluse. «Criteri e modalità di concessione dei contributi saranno stabiliti — si legge — con un prossimo decreto» del ministro De Vito. Sembra una beffa.

Bruno Ugolini

Brescia, aspro scontro fra i tre sindacati Va in frantumi la Flm

I metalmeccanici di Cisl e Uil hanno decretato la fine dei consigli unitari dopo essere stati penalizzati nelle opzioni dei lavoratori - Polemiche e scambi di accuse

MILANO — Il tono è della polemica accesa, fatta di accuse reciproche, al limite della rissa verbale. Il risultato è la dichiarazione di morte della Flm di Brescia, di una delle culle dell'unità d'azione prima e dell'unità-unità fra i metalmeccanici poi. Giovedì scorso il divorzio fra Fiom, Fim Cisl e Uilm è diventato ufficiale, con tre attivi separati in luoghi anche fisicamente ben distinti, la messa sul tavolo delle prime conseguenze pratiche della divisione. La Uilm di Brescia che scrive all'Associazione padronale locale, quella che ha espresso il presidente della Confindustria Lucchini, dichiarando di fatto non più rappresentativi i consigli di fabbrica e preannunciando la coastituzione di proprie rappresentanze sindacali aziendali; la Fim che decide di lasciare la sede unitaria, di non riconoscere più i consigli dove non si sente più sufficientemente rappresentata e di indicare di conseguenza i soli delegati iscritti alla Cisl come propri portavoce in azienda e nei confronti dell'azienda; la Fiom che propone il rinnovo di tutti i consigli scaduti sulla base di regole nuove che garantiscano le minoranze sindacali e professionali, una serie di impegni e di regole che salvaguardino il massimo di unità possibile, il rifiuto comunque a formare le proprie rappresentanze sindacali aziendali.

Partiamo dalle ragioni dello scontro, che hanno radici nella realtà politica e sociale di Brescia, ma che non sono solo bresciane. Accusa Marino Gamba, segretario provinciale della Fim Cisl: «Gli atteggiamenti della Fiom sul terreno della democrazia e del rispetto del pluralismo ci hanno impedito di proseguire sulla strada unitaria. La Fiom di Brescia ha un'idea di sindacato unanimista, è malata di egemonia. L'andamento delle scelte confederali (per decisione nazionale quest'anno gli iscritti alla Fim devono indicare a quale delle tre confederazioni aderiscono — n.d.r.) non c'entra. Quella l'hanno fatta i lavoratori. I consigli di fabbrica vanno rinnovati ma con norme nuove e le regole di democrazia che dobbiamo darci devono riconoscere che il sindacato è fatto di tre componenti». Dice Gianni Cremaschi (Cgil): «La Fim è isolata su tutti i fronti. È in polemica su posizioni di destra con la Cisl di Brescia (alla cui guida è un uomo fedele della Dc, area Zaccagnini — n.d.r.), ha avuto la conferma di non essere più egemone nelle fabbriche e reagisce con logiche «quarantottesche»: abbiamo pagato con l'unità più di tutti, dicono, prima ricostruiamo la nostra identità e la nostra organizzazione, poi riprendiamo il dialogo. Lo scontro non si supera con qualche aggiustamento sulle regole del gioco e della democrazia. Bisogna essere tutti d'accordo sul rispetto di queste regole e bisogna riaprire una riflessione politica più generale». Una reazione «alla Carniti senza più Carniti», insomma, una logica di bandiera nei confronti della Fiom ma anche della Cisl bresciana tutta per Marini.

La Fim Cisl di Brescia con le scelte confederali ha sicuramente perso pesantemente in quella che era una sua roccaforte, passando dal 42% dell'ultimo tesseramento al 25% delle deleghe finora raccolte. Ma non è un fenomeno solo bresciano questo. Alla fine di agosto, su circa 170 mila metalmeccanici coinvolti nella scelta di confederazione (pari al 77% della categoria) 40 mila hanno optato per la Fim Cisl (28%, meno 7,22% rispetto all'ultimo tesseramento), 94 mila hanno optato per la Fiom (66%, più 8%), poco meno di 8 mila per la Uilm (5,5%, meno 0,8%). «Fra le tre organizzazioni — dice Carlo Moro, segretario regionale della Fiom Cgil — sono cambiati i pesi e i rapporti e anzichè dire: come ci regoliamo da qui in avanti? non si accettano regole democratiche che valgano per tutti e in ogni circostanza e non si accetta che ogni organizzazione sindacale pesi per quello che veramente conta. È sbagliato dire che Brescia è un caso particolare. A Brescia si è arrivati prima alla resa dei conti perchè ci sono dei fattori particolari, ma la questione è più generale. Nelle vertenze aziendali la Fim ha atteggiamenti schizofrenici, sulle questioni generali e sulla vertenza con governo e padronato è scomparsa. La Uil deve fare i conti con la sua scarsa rappresentatività come sindacato nell'industria, un dato questo che la scelta confederale ha messo in luce». Solo la Fiom è «senza peccato»? «Niente affatto — è ancora l'opinione di Carlo Moro — non ci presentiamo certo come un'organizzazione che gode di buona salute. Questa situazione può però stimolare a rinnovare noi stessi, ci obbliga a confrontarci con i lavoratori, con tutti i lavoratori visto che la metà di loro non è iscritta al sindacato».

Bianca Mazzoni

È polemica sul ponte di Messina «Molta propaganda, ma pochi fatti»

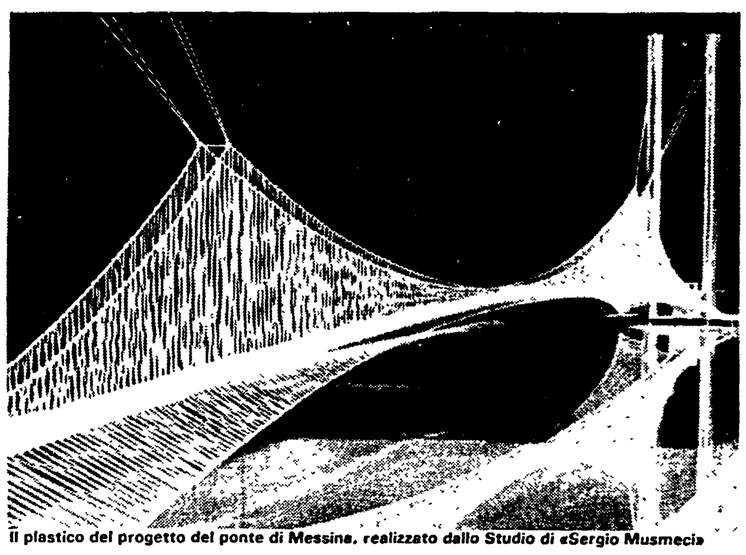
Un'interpellanza di senatori comunisti critica gli annunci «infondati di sapore elettorale» - Nessuna verifica seria su progetti concreti - Si chiede che il governo presenti la documentazione in Parlamento

ROMA — «Annunci infondati, propagandistici, trionfalistici, di sapore elettorale»: sul ponte di Messina soffia il vento della polemica. Ad alimentarla è venuta ieri una interpellanza al ministro dei Trasporti di un gruppo di senatori comunisti (Libertini, Lotti, Giustinelli, Bisso). Più che una interrogazione, è una protesta contro il gran suonare di grancassa fatto dal ministro annunciando il megaprogetto del ponte sullo stretto (3330 metri di lunghezza, 60 di larghezza, una spesa tra i 5 mila e i 14 mila miliardi) senza che in realtà nessuna decisione sia stata ancora presa, in modo particolare dal Parlamento. «Lo stato reale delle cose — affermano secchi i quattro senatori comunisti — non corrisponde agli annunci che non hanno un fondamento adeguato e sembrano piuttosto diretti a mascherare la crisi sempre più grave dei trasporti in generale e del traghettamento sullo Stretto in particolare». Tutto fumo, dunque.

Gli interpellanti ricordano che la scelta, sulla quale non esiste alcuna pregiudiziale da parte comunista, deve essere compiuta dopo una verica seria «su un concreto progetto di fattibilità e su un calcolo preciso costi-benefici», insomma, in modo «scientifico e realistico» senza «improvvisazioni e propaganda». Proprio un progetto di fattibilità doveva essere messo a punto da una società pubblica istituita dal Parlamento nel lontano 1971. La società ha cominciato ad operare soltanto negli ultimi tre anni ma «non si ha alcuna notizia seria che attesti la conclusione della ricerca». Tra l'altro, non risulta che lo studio non abbia nemmeno sciolto il dilemma se è meglio una galleria sotterranea e o il ponte, né che siano stati risolti problemi come i terreni dove poggiare i piloni o la sismicità dell'area.

Di qui la richiesta che il governo presenti la documentazione al Parlamento «piuttosto che dare annunci spropositati che possono venir sospettati di essere rivolti soprattutto alla prossima campagna elettorale siciliana».

Secondo i senatori comunisti, «l'attesa messianica del collegamento stabile» può servire da cortina fumogena per non affrontare lo stato di degrado in cui versa il traghettamento dello Stretto. «Il governo — si ironizza — annuncia come imminente un'opera colossale, che può costare migliaia di miliardi, ma non riesce a trovare volontà e mezzi per soluzioni che richiedono interventi di basso profilo». Ma non c'è da stupire visto che nella Finanziaria '86 il governo non è riuscito a trovare nemmeno 500 miliardi per gli investimenti nel trasporto urbano.



Il plastico del progetto del ponte di Messina, realizzato dallo Studio di «Sergio Musmeci»

I trasporti delle città nel mirino del governo

Un attacco frontale contenuto nella legge finanziaria - Si riducono i finanziamenti e si aumentano le tariffe - Paralizzati gli investimenti

È un vero e proprio attacco frontale quello che la legge finanziaria dello Stato, proposta dal pentapartito per il 1986, sferra contro il trasporto pubblico urbano e regionale. Le iniziative di lotta dei lavoratori addetti alla produzione del settore e la protesta sempre più vibrata delle Regioni, dei Comuni, della Federtrasporti, dei sindacati, sottolineano la gravità di quello che accade e fanno crescere una ampia contestazione delle scelte del governo, che si ripercuote ormai nelle file della stessa maggioranza parlamentare.

Di che cosa si tratta in concreto? Il trasporto urbano e regionale è regolato da una legge di programmazione (la legge 151 che istituì il Fondo nazionale dei trasporti), in base alla quale lo Stato concede attraverso le Regioni il ripiano annuo predeterminato del disavanzo di esercizio e un adeguato fondo destinato esclusivamente agli investimenti, imponendo in cambio alle Regioni che si riduca il deficit entro limiti accettabili attraverso programmi regionali, di bacino e aziendali volti ad un forte recupero della produttività. Economicità di gestione e qualità del trasporto pubblico sono i due obiettivi di questa legge di riforma. Ma essa, nata nel periodo dell'unità nazionale e varata definitivamente solo nel 1981, è stata sempre osteggiata e stravolta, su vari fronti. Oggi la legge finanziaria la liquida in radice.

Viene infatti corrisposto, in una cifra superiore ai 4.000 miliardi, un ripiano più o meno adeguato dei bilanci di esercizio, ma si porta a zero il fondo per gli investimenti sia nel 1986 che nei due anni successivi, un fondo che negli anni scorsi si è aggirato intorno ai 500 miliardi. La stessa legge finanziaria non prevede d'altro canto una sola lira per metrò pesanti o leggeri o per ferrovie suburbane, e stanzia una cifra simbolica per gli stessi «progetti mirati» delle grandi aree urbane ai quali il governo aveva dato tanto rilievo politico e di propaganda.

Inoltre la stessa legge finanziaria, manomettendo anche su questo punto la legge 151, stabilisce un limite minimo delle tariffe che condurrebbe a Bologna o a Milano il biglietto dell'autobus a 900 lire, con una ulteriore forte maggiorazione per il cosiddetto «biglietto orario». Il contrasto con la legge 151 sta nel fatto che essa, assai saggiamente, nel momento in cui dava al governo la possibilità di programmare in anticipo un limite per il disavanzo, assegnava alle Aziende, ai Comuni, alle Regioni una manovra tariffaria adatta a raggiungere quell'obiettivo all'interno di una strategia complessiva.

Le conseguenze di queste disposizioni, se esse fossero approvate dal Parlamento, sarebbero, come tutti capiscono, assai gravi. Cesserebbe completamente, per tre anni, una politica di investimenti oggi più che mai necessaria per costruire sistemi di trasporto moderni e adeguati, e che i Comuni, con le magre risorse assegnate, non hanno possibilità di realizzare; industrie importanti, con migliaia e migliaia di addetti, dovrebbero sospendere tutte le lavorazioni, con cassa integrazione e licenziamenti; una manovra tariffaria assurda respingerebbe verso il mezzo privato una parte della domanda oggi rivolta al mezzo pubblico, alimentando il caos che già oggi regna nelle grandi città. A Milano tutti, al di là delle posizioni politiche, valutano che queste norme farebbero saltare l'importante piano di riorganizzazione del trasporto urbano che è in atto, e seppellirebbero di nuovo il centro sotto torme di auto. Potremmo chiudere nel dimenticatoio ogni idea di chiusura dei centri storici; dovremmo gettare nel cestino tutti i discorsi che si sono fatti, anche nelle recenti elezioni, da parte di tutti, sui nuovi sistemi urbani, sull'ambiente e la qualità della vita. L'Italia, con il passo del gambero, si porrebbe fuori dagli orientamenti europei.

È dunque davvero necessario che il movimento in atto, l'iniziativa dei sindacati e delle autonomie locali riescano a imporre un radicale cambiamento della legge finanziaria. Va prima di tutto ripristinato il Fondo investimenti. Per esso il ministro dei Trasporti aveva proposto, a ragion veduta, uno stanziamento di 1.000 miliardi nel 1986 e di complessivi 4.000 miliardi sino al 1988; cifre davvero non eccessive se non si pensa solo agli autobus, ma ai metrò pesanti e leggeri e ai sistemi urbani. Ma comunque è importante che non si torni indietro rispetto al 1985. Contemporaneamente deve essere confermata la legge 151, che il Parlamento, tra l'altro, si accingeva a correggere e a migliorare sulla base dell'esperienza, e si deve garantire una sua corretta gestione in termini di programmazione (e non come una legge di pura erogazione di fondi). La «finanziaria» deve rinunciare a entrare nella manovra tariffaria, poiché ciò può avvenire solo se lo Stato ripiana il deficit a consuntivo, non se lo predetermina come un obiettivo. O si controllano i risultati o si controllano i processi gestionali, ma le due cose non stanno insieme. Le tariffe devono tener conto dei costi, del mercato, delle condizioni di traffico: tutte cose che sono molto diverse da città a città e che non possono essere stabilite da leggi statali.

Né valgono le obiezioni relative alle compatibilità di bilancio. Intanto esse riguardano solo il Fondo investimenti, perché le altre scelte non hanno implicazioni di spesa. E per ciò che riguarda il Fondo investimenti non solo si tratta, appunto, di investimenti, e non di spesa corrente, ma si tratta altresì di spese che, se cancellate, non riducono i costi pubblici e aumentano quelli collettivi. Un ritorno al mezzo privato, nelle condizioni delle città, vorrebbe dire un aumento di costi dell'intervento pubblico, e dei costi dell'economia. Si risparmierebbe da una parte ciò che poi si spenderebbe male dall'altra.

La questione, infatti, non è finanziaria, ma politica. Si aggredisce la riforma sanitaria, si difende la speculazione finanziaria sulle spalle dello Stato, si attaccano le pensioni, si vogliono ridimensionare le ferrovie mentre si rilanciano le autostrade (a carico dello Stato); e dunque si vuole mettere nell'angolo anche il trasporto pubblico urbano. Tutto si lega, in un disegno retrivo che occorre battere e rovesciare.

Lucio Libertini

La borsa

Tornano i capitali esteri a rastrellare Montedison

Superato qualche momento di sbandamento il mercato torna ai «massimi» - Anche i titoli Fiat riprendono l'ascesa

MILANO — Nel suo moto ascensionale la Borsa non sembra trovare ostacoli. Sfuma nel ricordo il «giovedì nero», la soluzione della crisi di governo sorregge le nuove *performances*, la fatidica quota 400 dell'indice Comit è stata di nuovo riguadagnata e superata: malgrado qualche limatura si marcia verso nuovi massimi. Gli affari sono tornati sui 150 miliardi per seduta. «*La Borsa insomma*», per dirla con un agente di cambio, «*ha già capitalizzato fino al Duemila*». Certi livelli di prezzi hanno portato la capitalizzazione di alcune società addirittura a 5-6 volte i mezzi propri.

Le nostre imprese balzano ai primi posti delle classifiche mondiali non per la loro espansione produttiva od occupazionale, ma per i livelli raggiunti dalla capitalizzazione borsistica. E insieme c'è un grande fermento, un rimescolamento di carte, una accanita lotta fra i potentati economici che utilizzano la forte liquidità non per fondare nuove attività produttive ma per comprare società e banche già sul mercato.

È questo un *humus* ideale per la speculazione. Ci pensano i fondi a sostenere una costante corrente di domanda con il loro investimento netto di 300 miliardi al mese, che si concentra però su un numero molto limitato di valori. Il nostro listino quota 148 società e 213 titoli, ma solo un numero limitato (una ventina) è oggetto di un continuo rastrellamento che secondo quanto ipotizzano certi analisti rischiano di portare, quando non hanno già portato, ad un aumento del valore dei titoli non dovuto a cause intrinseche.

Dire queste cose oggi è però fare la parte delle Cassandre. La realtà del listino è chiara. Chi avesse investito 10 milioni nelle Fiat un anno fa, si troverebbe oggi, ammesso che le rivenda, con oltre 40 milioni. I guadagni di capitale qui battono anche il più ricco rendimento in CCT.

Oggi però chi ha titoli così valorizzati è piuttosto incline a *tenerseli sperando in ulteriori* rialzi; e i fatti sembrano dargli ragione. Al livello attuale dei prezzi, monetizzare i guadagni di capitale come qualcuno fa (c'è stata in proposito una lieve flessione), sarebbe la cosa più saggia, ma è anche difficile dopo poter rientrare nel mercato.

Il rialzo perciò si autoalimenta sulla base di considerazioni che esulano completamente dalla specificità dei titoli *di cui si è in possesso. È quindi* perfettamente inutile avanzare perplessità, dire ad esempio che nessuno può illudersi su un rialzo infinito. I «borsini» delle banche hanno sempre nuovi clienti. Qualche gestore di fondi esteri è ricomparso sulla scena per comprare alcuni milioni di titoli Montedison. Le Fiat, dopo qualche incertezza, determinata dal fallimento degli accordi con la Ford, hanno ripreso la loro incredibile ascesa. Nonostante siano apparsi anche elementi frenanti, come l'affare Cuccia che la Borsa sembra non gradire tant'è che Mediobanca perde qualche colpo, ecco i De Benedetti con le loro iniziative movimentare la Borsa che ha il solo torto di essere troppo piccola e troppo poco valida.

Una recente indagine ha messo in luce che almeno 400 società manufatturiere sono in possesso dei requisiti richiesti dalla Consob e di capitale più che sufficiente per essere quotate. Ma nessuna si muove. Le nuove reclute sono generalmente società finanziarie o banche. La Borsa continua ad essere il mercato dei «20 titoli», con Fiat e Generali in testa.

Tutto questo porta acqua al mulino dei fondi che premono per poter investire di più dell'attuale dieci per cento all'estero in esenzione del deposito infruttifero. Tuttavia scopo dei fondi doveva essere quello di dotare il nostro mercato di uno strumento moderno per convogliare il risparmio delle famiglie verso il capitale di rischio (italiano naturalmente).

r. g.

Brevi

Accordo Cile-Banca Mondiale per i debiti

NEW YORK — Nuovi crediti bancari per 785 milioni di dollari e un finanziamento di 300 milioni di dollari: questo l'accordo siglato anche con le banche internazionali. Altri 140 milioni di dollari in prestito per nuove strade.

Di nuovo pessimiste le famiglie italiane

ROMA — L'Isco segnala un ridimensionamento del clima di euforia che ha caratterizzato le indagini di settembre. Il pessimismo riguarda però la situazione generale, non le previsioni di spesa e di risparmio che rimangono stabili.

L'Eni è terza (e non settima) in Europa

LONDRA — Il «Financial Times» aveva pubblicato una graduatoria scorretta delle prime 100 industrie europee.

Venerdì sciopero nazionale dei «quadri»

ROMA — L'8 novembre l'agitazione sarà nazionale e verrà attuata presidiando tutte le sedi della Confindustria, Confcommercio, Intersind, Ania. I quadri chiedono «dopo il riconoscimento politico e giuridico anche quello sociale e sindacale».

Voleva il controllo della Itt, ora vende

NEW YORK — Irwin Jacobs, il finanziere di Minneapolis accusato di una «azione ostile» per mettere le mani su tutta la società, ne ha invece venduto la quota che era in suo possesso: «i dirigenti giocano al ribasso», ha dichiarato, mentre la Itt avrebbe «possibilità superiori».

Subroto: l'Opec non ha cambiato politica

GIACARTA — È una polemica indiretta con il ministro degli Emirati arabi, che giovedì scorso aveva parlato di «prezzi liberi».

A Cuccia presidenza «onoraria» di Mediobanca?

ROMA — Il presidente dell'Iri, Romano Prodi, rilancia la sua proposta per sbloccare la situazione che si è creata intorno alla conferma o meno di Enrico Cuccia nel consiglio di amministrazione di Mediobanca. Cuccia accetti, dice Prodi, la carica di presidente onorario. Non avrà diritto di voto ma siederà ugualmente nel consiglio e potrà così continuare a dare il suo contributo alla banca, preparando la sua successione e svolgendo un ruolo di garante in un momento particolarmente delicato della vita dell'istituto. Prodi, che si mostra preoccupato di raggiungere comunque un accordo con i soci privati («per l'Iri il rispetto del privato è sempre più la sua stessa vita»), difende in ogni caso fermamente la norma che esclude gli ultrasettantenni dai consigli pubblici. Ora la palla torna a Cuccia, il quale peraltro aveva già in precedenza rifiutato la stessa offerta.

Italmobiliare aumenta il capitale (e dividendi ai soci)

ROMA — È la prima volta nella sua storia: la Italmobiliare, finanziaria del gruppo Pesenti, distribuirà un dividendo. Lo ha assicurato il presidente Giampiero Pesenti, al termine dell'assemblea che ha deciso l'aumento del capitale sociale da 40 a 68 miliardi di lire. Altri 16 miliardi di aumento saranno reperiti con azioni di risparmio da riservare esclusivamente alla conversione del prestito obbligazionario «Mediobanca», il cui tasso d'interesse, ancora da concordare, non sarà comunque inferiore al 6,5 e non superiore all'8,5 per cento.

Tra tutte le operazioni previste, saranno circa 120 i miliardi che entreranno nelle casse sociali della Italmobiliare. La remunerazione per il capitale investito dai soci — dopo 40 anni — sarà stabilita entro la fine del corrente anno di esercizio.

IRI Istituto per la Ricostruzione Industriale

Il 1° dicembre 1985 saranno rimborsabili le serie

15 20 26 33 43

per complessive L. 5 MILIARDI nominali di OBBLIGAZIONI IRI-STET 7% 1973-1988 sorteggiate nella nona estrazione.

In luogo del rimborso totale delle obbligazioni sorteggiate, i portatori potranno chiedere la conversione delle stesse in azioni STET - Società Finanziaria Telefonica p.a. "ordinarie" in applicazione di quanto previsto agli artt. 6 e 8 del regolamento del prestito, riportato a tergo di tutti i titoli al portatore.

Le modalità per il rimborso e le condizioni da applicare per le conversioni, unitamente alle serie sorteggiate nelle precedenti estrazioni, sono indicate nel bollettino delle estrazioni che può essere consultato dagli interessati presso le filiali della Banca d'Italia e dei principali istituti di credito e sarà inviato gratuitamente agli obbligazionisti che ne faranno richiesta all'IRI - Ufficio Obbligazioni - Via Versilia, 2 - 00187 Roma.