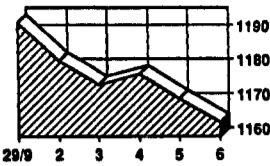
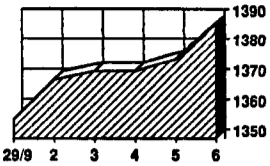


Borsa
I Mib della settimana



Dollaro
Sulla lira nella settimana



ECONOMIA & LAVORO

Fisco Cee
Domani ministri a confronto

BRUXELLES. Aboliti i controlli fiscali alle frontiere col mercato unico tra i Dodici, l'iva sulle merci esportate si pagherà nel paese di partenza o in quello d'arrivo? Su questo la Comunità è divisa fra governi e Commissione e lo scontro è previsto per domani a Lussemburgo, dove si riunisce il Consiglio Cee dei ministri finanziari (per l'Italia, Guido Carli) per discutere l'armonizzazione delle imposte indirette nella Comunità: a Madrid nel giugno scorso il Consiglio europeo aveva raccomandato un accordo entro l'anno.

In effetti è un ineludibile passo concreto verso il "Grand mercato" del '93, che però si muove su un terreno minato per tutti. Ecco i termini del contrasto: i dodici governi, o meglio il "gruppo ad hoc" composto dai tecnici dei rispettivi ministeri, vogliono che i controlli sull'iva (la più importante imposta indiretta) avvengano nei paesi di destinazione dove si pagherebbe l'imposta in base a un dispositivo di controllo alla produzione; dall'altra parte la Commissione è fermamente schierata sul pagamento dell'imposta nel paese d'origine, con un successivo meccanismo di compensazione tra le amministrazioni fiscali.

Mantenere questa posizione (che trova sensibile solo la Germania Federale) è il mandato che la Commissione ha dato al responsabile del settore, Christiane Scrivener, che punterà al superamento del "discorso sul metodo" e a non perdere altro tempo nell'armonizzazione fiscale. Tanto più che i Dodici sono d'accordo sull'avvicinare le aliquote applicate nei vari paesi secondo le fasce proposte dall'Esecutivo Cee: dal 14 al 20% per i tassi normali, dal 4 al 9% per i tassi ridotti; tranne la Gran Bretagna che non sembra disposta ad abbandonare l'esenzione per i generi di prima necessità.

Altro punto difficile in discussione domani, la fiscalità del risparmio. Finora l'accordo è solo sul rafforzamento della cooperazione fra i Dodici per lottare contro la frode fiscale e il riciclaggio del denaro sporco, facilitati dalla libera circolazione dei capitali.

A Lussemburgo si parlerà anche dell'assistenza finanziaria alla Polonia e all'Ungheria decisa martedì scorso dai ministri degli Esteri. Per questo è invitato a pranzo il presidente della Banca europea degli investimenti. Il tutto, sia guardando agli equilibri economici mondiali (il segretario del Fmi Camdessus incontrerà a Bruxelles Jacques Delors), sia ai mercati monetari internazionali dopo gli aumenti dei tassi di sconto europei.

È salita a sedicimila miliardi la spesa per il tunnel della Manica. Gli esperti bancari: «Rischia di non essere pronto per il 1993»

Costa troppo il sogno di Napoleone

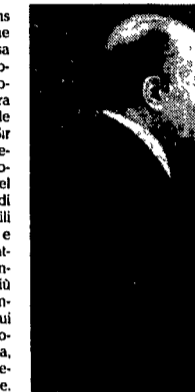
Il sogno di Napoleone costa sempre più caro. L'ultima stima valuta il traforo della Manica in oltre 70 miliardi di franchi (16mila miliardi di lire). Per la società concessionaria si tratta di un duro colpo: bisognerà aumentare il capitale e soprattutto ottenere un altro prestito dal consorzio internazionale di banche che finanzia l'impresa. Ma i lavori procedono con speditezza.

PARIGI. Avrebbe dovuto costare 60 miliardi di franchi, 13mila miliardi di lire. Su questa cifra erano d'accordo tutti: la società concessionaria Eurotunnel, con i suoi dieci miliardi di franchi di capitali propri e le duecento banche che hanno concesso un megaprestito di 50 miliardi. Sembra invece che il tunnel sotto la Manica non cessi di far lievitare i costi: l'impresa costruttrice, la Trans Manche Link, ha reso noto di essere in grado di rispettare i tempi d'apertura (15 giugno 1993) ma non il tetto finanziario concordato. L'aumento è dovuto al costo del materiale rotabile e soprattutto alla realizzazione delle stazioni terminali e alla gestione del traffico. In totale

naud smentisce anche le voci che lo volevano dimissionario, e si dichiara sostanzialmente soddisfatto e ottimista sul compimento del traforo che fu il sogno di Napoleone. Meo fiducioso si mostra l'organismo tecnico che serve da consulente alle banche per gli immani prestiti concessi e da concedere. Gli esperti ritengono che la data di inaugurazione non sarà rispettata e che il costo finale sarà ancora maggiore. Si può quindi presumere che nei prossimi due mesi si ingaggerà un bel braccio di ferro.

La società Eurotunnel ha ottenuto in concessione la costruzione e la gestione del traforo (per 55 anni) in forza del trattato franco-britannico siglato il 29 luglio dell'87. È una società i cui capitali sono interamente privati, detenuti da decine di migliaia di piccoli azionisti concentrati soprattutto in Francia e Gran Bretagna. Le azioni furono emesse nell'87 a 35 franchi, s'innalzarono oltre i 100 franchi all'inizio di quest'anno, per poi ricadere in questi giorni attorno ai 75 franchi. Eurotunnel ha a sua volta appaltato i lavori al

consorzio di imprese Trans Manche Link. Le periodiche dispute tra società e impresa non hanno impedito alle azioni di avere in Borsa vita piuttosto felice, tanto a Londra quanto a Parigi. Nella capitale britannica il «4» lo diede Sir Robert Maxwell, quando investì 28 milioni di sterline nell'operazione più colossale del secolo. Nonostante ritardi (di qualche mese, recuperabili entro il '93 secondo la Tmi) e contestazioni finanziarie, attorno al traforo si respira ancora aria di ottimismo. Ai più scettici viene ricordato l'esempio del canale di Suez, la cui apertura fu molto più rischiosa del tunnel sotto la Manica, e che divenne subito un investimento di primissimo ordine. Il tunnel segnerà la grande rivincita del trasporto ferroviario: il 55% dei viaggiatori che lo attraverseranno viaggerà su treni ad alta velocità (160 chilometri orari sotto il mare, ben oltre i 200 sulla terra ferma); il restante 45% caricherà la propria automobile su navette interamente automatizzate, senza conduttore, che in trentacinque minuti copriranno la distanza tra Calais e Folkestone, su rotaia e a 160 all'ora. I tempi di percorrenza, ad esempio tra Parigi e Londra, saranno quasi dimezzati: dalle cinque ore e un quarto di oggi, alle tre ore del '93. Adattando i treni ad alta velocità a carrozze-letto è stato calcolato che si salirà «in vettura» a Glasgow la sera per ritrovarsi



François Mitterrand e Margaret Thatcher



François Mitterrand e Margaret Thatcher

Fracanzani: «Niente cessioni di banche pubbliche»



Secca opposizione del ministro delle Partecipazioni statali Fracanzani (nella foto) alla privatizzazione di banche e aziende pubbliche. Parlando ieri a Chianciano il ministro è stato esplicito: «Per quanto concerne l'economia un ruolo del pubblico è indispensabile per garantire l'interesse generale, ma a livello di istituzioni non di partiti altrimenti c'è il rischio della politica-affari e la teorizzazione delle privatizzazioni selvagge che andrebbero a rafforzare le posizioni dominanti». Per questo, sostiene Fracanzani, bisogna dire «no» alle privatizzazioni di banche e aziende pubbliche. Il ministro si dice invece favorevole ad «aperture alla Borsa (fermo restando il controllo pubblico) a garanzia dell'economicità della gestione».

Uilm, concluso il congresso. Ora tocca al contratto

Nei prossimi giorni il nuovo direttivo della Uilm eletto dal congresso nazionale concluso ieri a Pugnuchio confermerà alla leadership dei metalmeccanici Uil Franco Lotito. Altre novità al vertice non se ne prevedono, tranne l'ingresso di una donna, Anna Rea. Il congresso è stato anche l'occasione per mettere a punto la linea Uilm sulla piattaforma per il rinnovo del contratto delle «tute blu»: settimana lavorativa di quattro giorni per nove ore, aumento salariale di 300mila lire medie, sostegno ad handicappati e tossicodipendenti, pagamento delle quote-contratto anche da parte di chi non è iscritto al sindacato. Proposte con cui la Uilm si presenterà a partire dalla settimana prossima nel confronto con Fiom e Fim per l'elaborazione della piattaforma unitaria.

Slitta la trattativa per il contratto dei sanitari

Remo Gaspari, ministro alla Funzione pubblica, rimanda al 23 l'incontro con i dipendenti della Sanità per il rinnovo del contratto (l'ultima data annunciata era il 20). E i medici confermano gli scioperi del 26 e 27 ottobre.

Crediti per 2000 miliardi dall'Italia al Brasile

Partiranno dal governo italiano per il Brasile 2.070 miliardi di lire sotto forma di crediti commerciali e donazioni per i prossimi tre anni. I crediti dovranno essere rimborsati in 20 anni al tasso di interesse dell'1,75 per cento e saranno condizionati all'acquisto di merci italiane. Il 17 ottobre l'approvazione definitiva dell'operazione. In quella data il ministro degli Esteri brasiliano, Roberto De Abreu Sodre, si incontrerà con quello italiano Gianni De Michelis. Un accordo simile Brasile-Giappone è fermo per la mancata intesa fra Brasile e Fondo monetario internazionale sulle misure di austerità contro il galoppo dell'inflazione.

La Uil di Taranto contro la minaccia di chiusura dell'altiforno

La Uil risponde alla minaccia di chiusura di un altiforno a Taranto. Secondo il segretario generale della Uil ionica, Francesco Galasso, si tratterebbe di un altro salsotto alla siderurgia pubblica per favorire i privati che sono tutti al Nord. La chiusura dell'altiforno sarebbe «contraddittoria perché la domanda sostenuta di mercato sollecita maggiore produzione. Lo stabilimento di Taranto non riesce a produrre neanche otto milioni di tonnellate a fronte di una capacità di impianto di oltre dieci milioni».

A Ginevra summit mondiale dei produttori di petrolio

Si incontreranno agli inizi del '90 a Ginevra i delegati tecnici dei produttori di petrolio sia aderenti che non aderenti all'Opec. È stato deciso ieri alla riunione dei nove paesi «non-Opec» tenuta a Kuala Lumpur. Subroto, segretario generale dell'Opec, ha dichiarato che nella riunione di Ginevra le parti discuteranno, tra l'altro, di «questioni di interesse ambientale e di prospettive a medio e lungo termine dei mercati petroliferi». Le due parti hanno sottolineato la necessità di cooperazione fra tutti i paesi produttori per mantenere i mercati stabili.

FRANCO BRIZZO

È deciso: il «camallo» diventa imprenditore

I portuali diventano una impresa. Duemila «camalli» in piedi hanno approvato la proposta che il loro console, Paride Batini aveva appena finito di illustrare, in pieno dialetto genovese, all'assemblea. La mente, con freddezza, sul mercato. Il cuore, con passione, nelle tradizioni della compagnia. Nuove prospettive si aprono per il porto. I lavoratori si assumono il rischio dell'impresa.

GENOVA. «Ragazzi se lavoriamo guadagniamo. Se non si lavora non si guadagna. Non c'è qualcuno che debba pagare per qualche altro che non la niente». La frase, detta in genovese dal console della compagnia portuale ai circa duemila soci riuniti nel salone della chiamata, è abbastanza insolita. Altrettanto inusuale che Paride Batini avesse voluto sottolineare la solennità dell'occasione vestendosi in giacca e cravatta blu da cerimonia. Terzo motivo di novità è il fatto che la frase del con-

sole e le sue proposte verranno approvate, come vedremo, fortemente innovative siano state accolte da un applauso corale, con i «camalli» che si alzavano in piedi per battere le mani con più calore. Il fatto è che ieri mattina 1600 portuali, insieme con alcune centinaia di loro ex compagni in pensione che, come è tradizione, continuano a frequentare la sala della chiamata magari solo per vedere gli amici e respirare l'aria del porto, hanno deciso di cam-

biare radicalmente sistema rimanendo bene ancorati a quanto di meglio - la solidarietà, l'uguaglianza, la generosità - hanno saputo esprimere nel tempo. L'antica corporazione diventata categoria oggi vuole trasformarsi in impresa e ieri Paride Batini, col sostegno di tutto il gruppo dirigente della Culym, ha spiegato come. La vecchia compagnia rimarrà come istituzione, deputata all'avviamento al lavoro dei soci, ma i rapporti economici e amministrativi delle tariffe saranno di pertinenza di una «azienda di servizi» costituita da tutti i portuali della compagnia. Si tratta di una funzione di impresa come tante altre che operano nei porti. La nuova società garantisce ai propri clienti tariffe chiuse, con tempi e modi certi e penali per gli inadempimenti così come prevede il mercato. Il servizio portuale viene proposto per 24 ore su 24 e 364 giorni l'anno perché il primo maggio non si lavora mai.

La Culym impresa avrà bilanci propri e distribuirà gli utili di gestione ai soci. Nel caso di perdite saranno i lavoratori a dover rinunciare a parte dei loro soldi per far quadrare i bilanci. La gestione della manodopera, garantita dalla Culym Impresa, è quanto mai flessibile: i lavoratori, invece di essere avviati, come avviene adesso, a nave sono mandati a lavorare a zona portuale e saranno perfettamente fungibili, a giudizio del loro caposquadra, su tutta l'area della banchina. Più si lavorerà e più elevate saranno le rese, più consistenti i guadagni da dividere fra tutti. Una scommessa totalmente sul mercato ma con un occhio di favore verso la solidarietà di gruppo. Perché la compagnia possa trasformarsi in impresa Batini chiede alle autorità portuali l'appalto esclusivo dei servizi portuali. L'entità delle tariffe dovrà essere approvata dalle autorità portuali e concordata fra la Culym Impresa e gli utenti. Cresce novità, come si

vede, in linea con quanti - la Cgil e il Pci in primo luogo - avevano chiesto da tempo ai portuali di misurarsi col mercato. La situazione nel porto genovese è oggi gravissima e piena di speranze. I traffici sono in crisi, non esiste un'autorità pubblica in grado di governare al Consorzio (il candidato socialista alla sostituzione di D'Alessandro è attualmente presidente della Regione Magnoni) aspetta da sei mesi la proposta al ministro per la politica di chi predicava la guerra ad oltranza e oggi molti sono alla ricerca di un accordo diretto con i portuali tagliando fuori un Consorzio inesistente e i sindacati. Paride Batini presenterà la proposta al ministro per la politica di chi predicava la guerra ad oltranza e oggi molti sono alla ricerca di un accordo diretto con i portuali tagliando fuori un Consorzio inesistente e i sindacati. Paride Batini presenterà la proposta al ministro per la politica di chi predicava la guerra ad oltranza e oggi molti sono alla ricerca di un accordo diretto con i portuali tagliando fuori un Consorzio inesistente e i sindacati. Paride Batini presenterà la proposta al ministro per la politica di chi predicava la guerra ad oltranza e oggi molti sono alla ricerca di un accordo diretto con i portuali tagliando fuori un Consorzio inesistente e i sindacati.

Ferma la riforma della dirigenza

Alti burocrati in rivolta «Siamo sottopagati»

ROMA. I dirigenti dell'amministrazione statale sono in rivolta. Il disegno di legge che riforma la dirigenza pubblica tentando lo scardinamento di vecchie strutture burocratiche è bloccato in Parlamento, e con esso sono fermi anche gli stipendi. Le loro associazioni stanno facendo i conti. Secondo «Nuova direzione», stando ai recenti rinnovi contrattuali pubblici, l'anno prossimo i dirigenti prenderanno meno dei loro collaboratori, o poco di più. Un esempio: ai professionisti del parastato andranno 43 milioni annui, 34,8 ai dirigenti; invece per il primo dirigente dello Stato, se non si interviene, lo stipendio resterà di 25,2 milioni. Appena 4-5 milioni in più che all'impiegato statale del nono livello. Dal canto suo la Diristat, ampiamente rappresentativa dei 7.000 fra ambasciatori, prefetti e dirigenti van, rivendica almeno il recupero del potere d'acquisto degli stipendi

A novembre conferenza di organizzazione Cgil

Per il nuovo sindacato una commissione del dissenso

Sindacato dei diritti, s'è detto. E lo si è anche cominciato a vedere in qualcosa: una vertenza, un documento. Ma la Cgil - che a Chianciano si definì proprio così: sindacato dei diritti - è pronta per questa scelta? La sua «macchina» è all'altezza? La confederazione ne parlerà a novembre a Firenze, nella conferenza di organizzazione. Anticipiamo i temi dell'assemblea col segretario Luigi Agostini.

ROMA. In Cgil si ripete spesso questa parola d'ordine: «Cambiate modo d'essere sindacato». Perché? «Ci vuole una premessa - dice Agostini, che ha sempre seguito l'organizzazione in Cgil, anche se ora sta per cambiare incarico - c'è stato nel tempo il sindacato dei braccianti, quello industriale, poi dal '75 all'85, s'è tentato di costruire un sindacato terziario. Meglio: post-industriale, come si diceva. Ad ogni definizione ha corrisposto una forma sindacato» precisa. Ora l'obiettivo è quello di creare una Cgil che sia davvero

«fatti» questa scelta? «In tante cose. Con uno slogan, il primo obiettivo è siglare un nuovo patto con gli iscritti. Chi ha la tessera della Cgil finora è stato quasi sempre chiamato a dire «sì» o «no» ai progetti elaborati dal vertice. «Ora dobbiamo creare nuovi strumenti d'intervento, di democrazia». E si ricomincia dal basso: in ogni luogo di lavoro nascerà il «coordinamento» degli iscritti. Senza compiti contrattuali, ovviamente. Dovrà pensare, però. Elaborare, tirar fuori idee per chi rappresenta, ma anche per chi sta fuori dal posto di lavoro. Più forza agli iscritti. Può entrare in contrasto col sindacato di mandato, quel sindacato cioè che vuole rappresentare tutti i lavoratori, con tessera o senza? «No - riprende Agostini - Anzi siamo alla ricerca di regole, meglio se unitarie, perché i lavoratori,

non abbiamo come strumento di democrazia solo il referendum a contratto finito. Pensiamo a strumenti per far pesare, iscritti e no, in tutti i passaggi: dal voto delle piattaforme alla firma delle intese, passando per il controllo delle delegazioni alle trattative. Hai detto strumenti «possibilmente unitari». Perché l'unità non è più la vostra scelta? «Lo è ancora. Certo, dovremo fare ancora mediazioni, ma non può più avvenire che sull'altare dell'unità sacrifichiamo tutto. Con Cisl e Uil i rapporti potranno essere anche concorrenti. Andiamo dai lavoratori con strategie diverse. E ci batteremo per affermare i nostri progetti». Stiamo andando lontano. La Cgil cambia solo nei posti di lavoro? «Proprio il contrario - continua Agostini - Stiamo elaborando un nuovo statuto. Per che cosa? «Per dire, per ridefinire i meccanismi di governo della Cgil. Oggi le segreterie hanno compe-