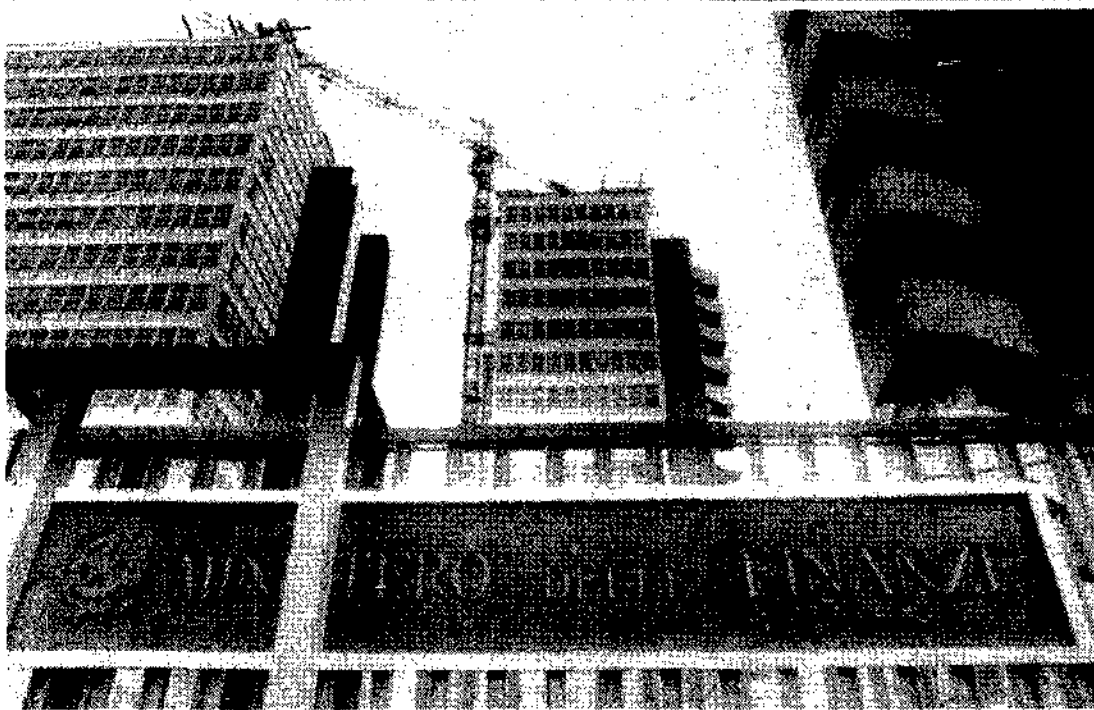


# Economia lavoro

## Raddoppio Firenze-Bologna Valori si dice ottimista: «Presto cantieri aperti»

Il raddoppio del tratto autostradale Firenze-Bologna potrebbe essere realizzato presto. Lo ha detto il presidente della Autostrade (gruppo Iri-Finmecc), Giancarlo Eia Valori. «Il raddoppio Firenze-Bologna, che il governo ha inserito nel suo programma per le grandi infrastrutture, è una delle prime mete che la Società Autostrade deve realizzare nei prossimi mesi», ha detto Valori nel corso di una visita presso la direzione del quarto tronco a Firenze. Oltre a rendere più scorrevole la transitabilità tra Nord e Sud, «questa grande opera - ha rimarcato il manager pubblico - potrà dare un ulteriore impulso alla crescita della nostra economia, e contribuirà a integrare il sistema autostradale italiano con quello europeo». Tale integrazione è subordinata ad un miglioramento qualitativo dei servizi e passerà anche attraverso un potenziamento delle strutture ed è da tempo - ha concluso Valori - che sto insistendo affinché possa essere dato inizio ai lavori per il raddoppio della Firenze-Bologna.

Tra le grandi opere, nel mirino della Società Autostrade rimane anche l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria. Il tratto, a dire il vero, appartiene all'Anas. Tuttavia, la decisione del governo di inserire nel libro bianco sulle grandi opere pubbliche anche la ristrutturazione di questa arteria, apre nuove prospettive al gruppo guidato da Eia Valori. Nel documento presentato dal presidente del Consiglio, Lamberto Dini, si fa infatti un esplicito riferimento alla possibilità di far fronte agli ingenti finanziamenti necessari (circa 6.000 miliardi) facendo pagare il biglietto. Una soluzione che potrebbe aprire le porte proprio ad Autostrade.



La sede del ministero delle Finanze all'Es

World Photo

## Eurotunnel La grande fuga degli azionisti

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. Eurotunnel nell'occhio del ciclone, secondo la stampa francese. «Tunnel scandaloso» titola il settimanale economico *La Vie Française* mentre il satirico *Le Canard Enchaîné* di oggi scrive che «Eurotunnel ha già fatto 700.000 vittime», cioè i piccoli azionisti, quasi tutti francesi, che, presi dal panico, vendono in perdita. Starnare il titolo ha aperto in ribasso del 4% a 13,40 franchi prima di riassetarsi un po' nel corso della mattinata.

Le cause che hanno scatenato la «Waterloo» borsistica del Tunnel sotto la Manica sono molteplici ma in Francia gli organi di stampa sono unanimi nell'indicare l'esistenza di una massiccia manovra che sarebbe volta ad appropriarsi per un pezzo di pane una delle più importanti realizzazioni del secolo nel campo dei trasporti. Citando l'inchiesta della Cob (la Consob francese) che ha già individuato operazioni di insider in cui sarebbero coinvolti almeno due degli istituti di credito ufficialmente impegnati nel finanziamento del tunnel, gli osservatori parigini non esitano a puntare l'indice proprio sulle banche: il *Canard* non esita a parlare di «truffa bancaria della fine del secolo».

Secondo l'associazione dei piccoli azionisti, Eurotunnel si avvia verso il suo primo esercizio intero in deficit di 8 miliardi di franchi (circa 2.600 miliardi di lire), di cui 6 miliardi di franchi d'interessi passivi. Lo scrive *La Tribune Desaffaires* affermando che l'associazione ha chiesto ai poteri pubblici di sostenere un piano di intervento che preveda la rinuncia da

# Evasione Iva, il Secit minimizza

## «I 600.000 miliardi? Soltanto un'ipotesi teorica»

ROMA. «Scusate, abbiamo scherzato». Retromarcia del Secit, i superispettori del fisco. Sarà per le dure polemiche scoppiate sui giornali, sarà per le bacchettate del ministro delle Finanze, Augusto Fantozzi, che di fatto li ha scaricati («Un loro studio sull'evasione Iva? Ufficialmente, non mi è stato consegnato nulla»), ma adesso anche il Secit prende le distanze da se stesso. Con una nota giunta un po' in ritardo, a dire il vero. Dopo le reazioni che ha scatenato la diffusione di uno studio che parlava di ben 100.000 miliardi di Iva evasa su un imponibile «nascosto» di 600.000 miliardi, un po' più di tempestività da parte dei superispettori non avrebbe guastato. «Non esiste nessuna relazione del servizio» attiene all'evasione in campo Iva, spiega comunque una nota del Secit. E le indiscrezioni uscite sui giornali? Tutte invenzioni? Non pare.

È in via di completamento uno studio diretto, unicamente, a costruire possibili indicatori per un più efficace indirizzo dell'azione ispettiva, è infatti costretto ad ammettere il Secit. Tuttavia, il lavoro sarebbe ancora a livello di bozza e

Maxi-evasione Iva: i superispettori fiscali minimizzano. I 600.000 miliardi di imponibile «nascosto» non sono la fotografia di una clamorosa fuga dalle tasse, ma «una cifra opinabile, frutto di uno studio non destinato alla pubblicazione», spiega il capo del Secit, Luigi Mazzillo. In sei mesi la Guardia di Finanza ha scoperto oltre mille evasori totali, gente che non pagava una sola lira di imposte. È sempre polemica tra sindacati e autonomi.

GILDO CAMPESATO

non sarebbe nemmeno stato esaminato dal comitato di coordinamento, l'organismo che regola l'attività del servizio ispettivo.

### Solo uno studio teorico

In ogni caso, l'analisi sul Iva portata avanti dagli uomini del Secit non costituirebbe la denuncia di una clamorosa evasione contributiva, ma sarebbe semplicemente uno «studio basato sul confronto fra dati fiscali e dati di contabilità nazionale». Insomma, un mero esercizio teorico in vista della costruzione di un «modello» economico anti-evasione Iva. Per il momento, però, saremmo ancora all'esercitazione accademica senza alcun effetto pratico. Il Secit, in

fatti, esclude espressamente che i risultati raggiunti possano essere interpretati come indicativi del livello e dell'anticipazione di fenomeni evasivi.

Se gli ispettori del fisco ridimensionano la portata del loro studio, la Cgil lo prende sul serio. «Attenzione non seppellire la denuncia del Secit su un'evasione Iva che raggiunge livelli da capogiro, indegni di un paese civile», avverte il segretario confederale, Alfiero Grandi. Il sindacalista attacca le «patetiche e strapassate difese d'ufficio degli evasori» da parte delle organizzazioni di categoria di commercianti ed artigiani: «Dovrebbero innanzitutto difendere le aziende che hanno fatto il loro dovere sino in fon-

do». Grandi invita Fantozzi a «raccolgere il messaggio del Secit. Si è formato un blocco politico e sociale a favore degli evasori durato troppo a lungo. In occasione della presentazione della Finanziaria, il sindacato pretenderà equità fiscale e lotta all'evasione».

### Grandi evasori? Non noi

La risposta a Grandi non si è fatta attendere. «È un polverone di accuse che viene sollevato ogni volta da qualche sindacalista che poco capisce di fisco e di altro, ma vuole coprire così la carenza di ideali e di obiettivi», accusa il presidente della Cna, Filippo Minotti.

Comunque, anche il leader degli artigiani non può nascondere che l'evasione fiscale è un problema grave. Tuttavia, assolve assolve la sua categoria. «I veri, grandi responsabili dell'evasione - afferma - sono semmai da individuare fra le grandi imprese, le società finanziarie e di comodo, le varie scatolette cinesi che fanno scorribande finanziarie nella completa impunità in Italia e all'estero. Si deve finire una volta per tutte con il facile capro espiatorio dei lavoratori autonomi per le falle fiscali, che necessitano invece di una riforma seria

ed efficace che da anni chiediamo noi per primi».

Anche il presidente della Confindustria, Ivano Spalanzani, respinge le accuse con una tesi a dire il vero ardita: «Nessuno sembra ricordarsi che nel nostro paese ci sono oltre 7 milioni di abusivi. L'abusivismo crea concorrenza sleale contro cui molti artigiani si difendono evadendo il fisco in collusione coi cittadini. Ed i cittadini, che evitano la fatturazione per non pagare il 19% di Iva, sono i primi evasori».

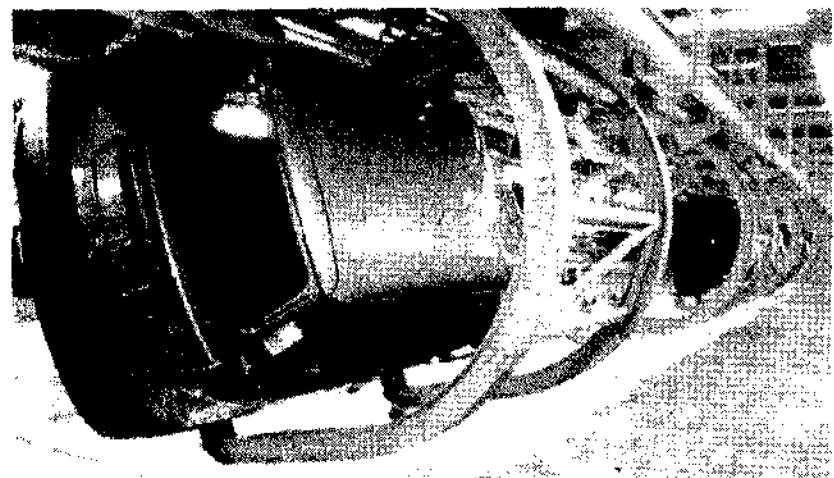
### I titanti delle tasse

In ogni caso, quando ci mette il naso, la Guardia di Finanza scopre un mare di irregolarità. Nel primo semestre del 1995 ha infatti trovato 1.053 evasori totali, «completamente sconosciuti al fisco». Oltre al latitante delle tasse, la Finanza ha evidenziato redditi imponibili non dichiarati e costi non deducibili per circa 11.000 miliardi. Le violazioni Iva hanno riguardato circa 2.000 miliardi. I controlli sugli scontrini fiscali (282.000) ha dato un indice di evasione attorno al 15% mentre quelli sulle ricevute fiscali (136.000) mostrano un indice di irregolarità inferiore al 10%.

parte delle banche di ulteriori commissioni sui prestiti (6 miliardi di franchi su un tale di 21 miliardi di franchi d'oneri finanziari), la ristrutturazione del debito «a tassi normali di prestito» e la conversione di una grande parte del debito in azioni o obbligazioni convertibili emesse a 30 franchi l'una. Infine i rispettivi Stati, Francia e Gran Bretagna, potrebbero far valere il diritto di sovranità sulla concessione del tunnel ormai catalogabile tra i servizi d'interesse pubblico.

È questo l'ultimo episodio di una vicenda che si può definire come minimo sfortunata. Non erano passati che pochi giorni dall'inaugurazione del tunnel, avvenuta il 5 maggio del 1994, che nel giro di sette giorni sono avvenuti ben tre incidenti. Si era ancora alla fase sperimentale, quando sotto la Manica passavano solo convogli di mezzi pesanti, ma spesso per guasti al sistema elettronico di segnalazione si è dovuto ricorrere a «salvataggi» in situazioni di emergenza. Questo cattivo inizio a comportato poi che, quando si è dato il via al trasporto passeggeri con i treni veloci, ci si è mantenuti in limiti di prudenza per quel che concerne il numero delle corse. E questa, probabilmente, è una delle cause delle difficoltà finanziarie della compagnia di gestione.

Queste difficoltà costituiscono un colpo molto duro a un'impresa che ha richiesto molti anni di lavoro e su cui si è fatto affidamento non solo dal punto di vista pratico per quel che concerne i collegamenti tra l'Inghilterra e il Continente, ma anche dal punto di vista simbolico. La rottura dell'isolamento su cui l'Inghilterra aveva costruito nei secoli la sua identità, in contrasto e spesso in opposizione con il resto di Europa, era vissuta in quel maggio del 1994 e anche negli anni che l'hanno preceduto come una svolta storica. Per alcuni si trattava della realizzazione di un grande sogno, per altri della perdita di una antica condizione e di antichi valori. Inoltre il viaggio inaugurale fatto insieme sotto la Manica da Mitterrand e dalla regina Elisabetta sembrava suggellare la fine di un contrasto anglo-francese che per molti secoli aveva segnato l'Europa. Insomma tutto lasciava pensare che con l'inaugurazione quella del tunnel sotto la Manica era un'impresa ormai in discesa. Poi i fatti hanno dimostrato che non era così.



La linea della «Punto» alla Fiat di Melfi

Gianfranco Fiorio / Contrasto

## Fiat Melfi sfonda: seconda in Europa per produttività

La «fabbrica integrata» formata Fiat installata in Basilicata incomincia a dare i suoi frutti. Effetto dei fattori organizzativi sperimentati o della disponibilità delle maestranze lucane? Comunque, la nuova fabbrica della Fiat a Melfi si piazza al secondo posto, in termini di produttività, secondo una classifica sulle case automobilistiche europee realizzata dalla Economist Intelligence Unit (Eiu), società di ricerca controllata dal gruppo «Economist». Nella classifica, resa nota ieri, la prima della produttività in Europa, nel 1994, va alla fabbrica della General Motors Opel, ad Eisenach, in Germania orientale, che sforna ogni giorno 59 veicoli per dipendente. Segue la Fiat di Melfi, con 54 auto per dipendente (stima relativa a

febbraio di quest'anno poiché l'impianto italiano è troppo giovane per essere classificato nell'arco dei 12 mesi). Il tasso di produttività della Fiat a Melfi - pari a quello registrato dalla fabbrica britannica della giapponese Nissan - dovrebbe raggiungere, secondo le previsioni della Eiu, un livello di 65 auto per dipendente nel 1995-96. Al terzo posto si colloca l'impianto della Gm Opel di Saragozza in Spagna, seguito da quello della Renault a Flins e quello della Ford a Valencia. A livello però di gruppo, la Fiat Auto si piazza al quinto posto in Europa, con una produzione di 17,6 veicoli per dipendente. Al primo posto si colloca invece la Seat, con 20,4 veicoli, seguita dalla Ford di Europa (20,3), dalla Gm Europe (19,4) e dalla Renault (18,1).

## L'azienda vuole sostituirli agli straordinari. Otterrebbe più flessibilità e costi minori

# Volkswagen, «assegni in lavoro»?

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PAOLO SOLDINI

BERLINO. Dopo la settimana di quattro giorni alla Volkswagen arriveranno anche gli «assegni in lavoro». L'idea è contenuta in un «documento confidenziale» che è stato diffuso ieri dalla più importante agenzia di stampa della Germania e che non è stato ancora sottoposto alla IG-Metall al tavolo delle trattative sul contratto che, interrotte ieri, riprenderanno martedì della prossima settimana. Tanto «confidenziale» il documento insomma non è. Ha piuttosto l'aria di un *balloon d'essai* per sondare le reazioni del sindacato sul punto certamente più delicato del confronto in atto, quello della flessibilità dell'orario di lavoro. Che cosa sarebbero, infatti, gli «assegni in lavoro»? È presto detto. Com'è noto, i centomila dipendenti impiegati nei sei stabilimenti tedeschi del gruppo, in base allo storico accordo raggiunto un anno e mezzo fa, in cambio di un impegno dell'azienda a non licenziare lavorano per sole 28,8 ore settimanali (distribuite in linea di massima su quattro giorni) con un salario corrispondentemente ridotto. La IG-Metall, all'inizio delle trattative in corso, ha chiesto che l'in-

tesa venga prolungata *sine die*. I rappresentanti dell'azienda sono invece disposti a una proroga d'un anno, ma dopo dodici mesi vorrebbero mantenere il diritto di denunciare l'accordo se questo fosse d'ostacolo al punto che più di ogni altro sta a cuore alla direzione del gruppo: una flessibilizzazione degli orari che permetta non solo una migliore utilizzazione degli impianti, ma anche una maggiore concordanza dei tempi di lavoro con la domanda, nonché, e forse soprattutto, un consistente risparmio sulle retribuzioni con l'eliminazione degli straordinari. Proprio a questo servirebbero gli «assegni». Si tratterebbe, in sostanza, di attestati che verrebbero rilasciati al posto degli emolumenti straordinari agli operai che in una settimana superino le 28,8 ore. Gli «assegni» (in tutto simili agli *eurocheques*, specifica il documento) potrebbero essere poi «spesi» dai dipendenti in due modi: o godendo delle giornate libere nelle settimane o nei mesi seguenti, oppure accumulando tanto credito sul proprio «conto corrente lavorativo» da poter addirittura anticipare la pensione.

Il piano, inoltre, esplicita nei

particolari l'ipotesi, già avanzata pubblicamente dal capo dell'azienda Ferdinand Piech, di un adeguamento della quantità di lavoro, e quindi degli orari giornalieri e settimanali, all'andamento della domanda per le auto del gruppo. Il «monte ore» lavorato da ogni dipendente resterebbe al livello delle 28,8 settimanali, ma il calcolo verrebbe fatto su base annua, con la possibilità di ridurre gli orari nei periodi morti e di aumentarli, invece, in quelli di forte richiesta. Nel documento diffuso ieri viene precisato che obiettivo di questa flessibilizzazione sarebbe quello di assicurare la fornitura ai clienti dei più venduti modelli di Volkswagen (e cioè la «Golf», la «Passat» e la «Polo») entro i 14 giorni successivi all'ordinazione. Per ottenere questo risultato, si potrebbe manovrare sugli orari giornalieri nei diversi stabilimenti. Se ciò non bastasse, si opererebbe sui turni allungando o riducendo i tempi di lavoro settimanali per settimana. In questo rimuovendo il sabato verrebbe inserito tra i giorni «normali», allo scopo, sempre quello, di risparmiare sugli straordinari. Ma su quest'ultimo punto, hanno già segnalato i responsabili della IG-Metall, il sindacato non tratta.

## MERCATI

### BORSA

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| MIE    | 1.046  | 0,10   |
| MIBEL  | 10.562 | -13,20 |
| MIB 30 | 15.712 | 0,10   |

### IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ

|             |      |
|-------------|------|
| MIB MIN-MET | 1,30 |
|-------------|------|

### IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ

|             |       |
|-------------|-------|
| MIB DIVERSE | -0,73 |
|-------------|-------|

### TITOLO MIGLIORE

|               |       |
|---------------|-------|
| LA FOND. AS W | 43,81 |
|---------------|-------|

### TITOLO PEGGIORE

|        |        |
|--------|--------|
| TOSI W | -10,02 |
|--------|--------|

### LIRA

|            |          |        |
|------------|----------|--------|
| DOLLARO    | 1.619,73 | 26,24  |
| MARCO      | 1.097,75 | -13,20 |
| YEN        | 16.604   | -0,37  |
| STERLINA   | 2.511,39 | -10,18 |
| FRANCO FR. | 320,52   | -2,49  |
| FRANCO SV. | 1.319,54 | -17,30 |

### FONDI INDICI VARIAZIONI %

|                     |      |
|---------------------|------|
| AZIONARI ITALIANI   | 0,48 |
| AZIONARI ESTERI     | 0,08 |
| BILANCIATI ITALIANI | 0,21 |
| BILANCIATI ESTERI   | 0,03 |
| OBBLIGAZ. ITALIANI  | 0,16 |
| OBBLIGAZ. ESTERI    | 0,06 |

### BOT RENDIMENTI NETTI %

|        |      |
|--------|------|
| 3 MESI | 0,75 |
| 6 MESI | 0,17 |
| 1 ANNO | 0,10 |