

Dietro la «stretta creditizia» rimangono scelte aberranti

Più soldi alle autostrade e meno per la produzione

Progetti per migliaia di miliardi incoraggiati dai regali dello Stato - Riunione per l'Aurelia e la Livorno-Civitavecchia L'ANAS ha portato in un anno i propri impegni da 1092 a 2022 miliardi - Quan'è il credito per la piccola impresa

Le notizie sulle difficoltà che incontrerebbe il finanziamento di attività produttive e sociali si accavalcano. Già il ministro del Tesoro, nel presentare «a scatola vuota» un bilancio dello Stato al cui centro c'è la certezza è il limite d'impresa, non ha fatto un monologo drammatico. Ora, però, altri fatti: si parla di difficoltà per finanziare gli investimenti veramente urgenti nei Mezzogiorno; aumentano ogni giorno le conferenze che le banche stanno applicando alla «stretta creditizia» alle piccole imprese. Il governo ha fissato dei limiti globali, al prezzo del Stato, alla espansione del credito, che hanno rafforzato la capacità di selezione dei finanziamenti a favore di gruppi e settori economicamente o politicamente più forti: sotto un tetto basso, passano i progetti privilegiati, non i più utili.

Gli sviluppi, tuttavia, non dipendono soltanto dalle banche ma dalle scelte del governo. Il ministero del Bilancio dice: «Prevediamo una disponibilità di 19 mila miliardi, 7.800 li provvediamo per il bilancio statale e 11.400 rimangono da distribuire al mercato finanziario privato», ma ciò non vuol dire che a decidere l'impegno degli 11.400 miliardi saranno le banche ma quella è la quantità base alla quale dovranno essere accettati o respinti, cioè scambi, prestiti e finanziarie. La scelta non è stata fatta: l'esempio si ha con ciò che sta avvenendo nei settori dei trasporti.

PROGRAMMI — Sono in corso di avviamento circa 100 autostrade per 1.052 chilometri in esecuzione, altri progetti per 738 chilometri. Si applichino il costo medio di due miliardi a chilometro, che sta diventando abbastanza comune, occorrono stanziamenti per circa 3500 miliardi. Vi è, inoltre, un progetto di «adeguamento» dell'Autosole per 500 chilometri, di una serie di altri progetti proposti da società private incoraggiate dalla legge 28 aprile 1971 n. 287 con la quale, in pratica, lo Stato viene impegnato a pagare i deficit delle società gestenti autostrade per cui l'impiego di danaro in questo settore risulta a profitto garantito. Ciò vuol dire che le banche si presentano domande alle società autostradali vi sono addirittura incoraggiate dallo Stato che offre una garanzia molto simile a quella che assiste ai prestiti pubblici con, in più, la possibilità di fare un elevato saggio d'interesse.

Da parte dell'IRI si è fatto rilevare, a difesa del programma autostrade, che nei periodi 1963-1972 le società concessionarie hanno attirato «soltanto» 1.877 miliardi di cui non sienele presenti che il processo di realizzazione impega risorse in forma cumulativa impegnando cementerie, produzioni siderurgiche, quota di costruzione. La quota di finanziamenti richiesti nell'immediato è enorme, viene calcolata in 1.000-1.300 miliardi di lire all'anagra che riceverebbero una precedenza basata sui motivi specifici.

L'ANAS — Un esempio tipico di come siano le cose si è tenuta qualche giorno addietro presso l'Aurelia statale per le strade. Si discuteva il progetto esecutivo della Livorno-Civitavecchia, impegno iniziale 350 miliardi di lire. L'assessore all'Urbanistica della Regione Toscana chiedeva garanzie per cui l'autostreccia, secondo i funzionari, «s'ha da fare senza alcuna riflessione d'ordine sociale». La «convenienza» della nuova autostrada sembra basata all'abbandono dell'Aurilia che, con 40-50 miliardi di lire, può dare tempi brevissimi per la circolazione. E poi un ultimo limitato ai traffici si dovrebbe pur sempre dividere in due, alla fine lo Stato pacherebbe l'integrazione di binabilità. Ma non nel frattempo, poiché le piccole industrie e i comuni della Toscana si vedranno negare finanziamenti urgenti per una «stretta creditizia» che nasce non da carenza assoluta di accumulazione ma dallo spreco.

Proprio ieri la Corte dei Conti ha diffuso notizie sul bilancio dell'ANAS. Vi si legge che l'onere assunto dalla azienda statale per il pagamento di rate, in gran parte dovute per gli impegni concessi ai versi delle società concessionarie, è salito in un anno (il 1972) da 1.092 a 2.022 miliardi di lire per gli esercizi avvenire. A questa rapidissima azione di indebitamento a favore del capitale privato impegnato nel-

le autostrade corrisponde la incuria notevolissima della rete stradale ordinaria. Il mancato miglioramento della viabilità ordinaria fa diventare più «reditizio» le autostrade che divengono passaggio obbligato (magari nelle condizioni di pericolosità e di incognita che abbiamo veduto in questi giorni).

DECISIONI — Se c'è la stretta creditizia non è dunque soltanto il sistema bancario, così come coloro che gli vengono considerati essere le banche. Vi è, invece, una politica che deve prendere il Comitato Interministeriale per la programmazione economica. È necessario fissare delle precedenze per gli investimenti nei mezzi di trasporto pubblici, nelle ferrovie e nella viabilità ordinaria. Ma si tratta soltanto di un episodio, anche nei programmi riguardanti altri settori o il Mezzogiorno vi sono situazioni da rivedere.

Quanto al finanziamento delle autostrade nel Bollettino della Banca d'Italia diffuso in questi giorni si legge che su 63.699 miliardi di «rischi» assunti dalle banche, ben 41.168 miliardi di lire riguardano operazioni di oltre un miliardo di lire ciascuna. Le operazioni di importo inferiore ai 50 milioni di lire, infine, e quelle fra 50 e 100 milioni forniscono il totale di 1.209 miliardi di lire. Una misura speciale a favore delle piccole imprese del settore produttivo che chiedono meno di 100 milioni — tasso di interesse unico, fissato in sede pubblica; precedenze e rapidità nell'esame della richiesta di finanziamento — non farebbe fallire le banche ed aiuterà la ripresa in modo diretto. E solo questione di volontà politica.

PROGRAMMI — Sono in corso di avviamento circa 100 autostrade per 1.052 chilometri in esecuzione, altri progetti per 738 chilometri. Si applichino il costo medio di due miliardi a chilometro, che sta diventando abbastanza comune, occorrono stanziamenti per circa 3500 miliardi. Vi è, inoltre, un progetto di «adeguamento» dell'Autosole per 500 chilometri, di una serie di altri progetti proposti da società private incoraggiate dalla legge 28 aprile 1971 n. 287 con la quale, in pratica, lo Stato viene impegnato a pagare i deficit delle società gestenti autostrade per cui l'impiego di danaro in questo settore risulta a profitto garantito. Ciò vuol dire che le banche si presentano domande alle società autostradali vi sono addirittura incoraggiate dallo Stato che offre una garanzia molto simile a quella che assiste ai prestiti pubblici con, in più, la possibilità di fare un elevato saggio d'interesse.

Da parte dell'IRI si è fatto rilevare, a difesa del programma autostrade, che nei periodi 1963-1972 le società concessionarie hanno attirato «soltanto» 1.877 miliardi di cui non sienele presenti che il processo di realizzazione impega risorse in forma cumulativa impegnando cementerie, produzioni siderurgiche, quota di costruzione. La quota di finanziamenti richiesti nell'immediato è enorme, viene calcolata in 1.000-1.300 miliardi di lire all'anagra che riceverebbero una precedenza basata sui motivi specifici.

L'ANAS — Un esempio tipico di come siano le cose si è tenuta qualche giorno addietro presso l'Aurelia statale per le strade. Si discuteva il progetto esecutivo della Livorno-Civitavecchia, impegno iniziale 350 miliardi di lire. L'assessore all'Urbanistica della Regione Toscana chiedeva garanzie per cui l'autostreccia, secondo i funzionari, «s'ha da fare senza alcuna riflessione d'ordine sociale». La «convenienza» della nuova autostrada sembra basata all'abbandono dell'Aurilia che, con 40-50 miliardi di lire, può dare tempi brevissimi per la circolazione. E poi un ultimo limitato ai traffici si dovrebbe pur sempre dividere in due, alla fine lo Stato pacherebbe l'integrazione di binabilità. Ma non nel frattempo, poiché le piccole industrie e i comuni della Toscana si vedranno negare finanziamenti urgenti per una «stretta creditizia» che nasce non da carenza assoluta di accumulazione ma dallo spreco.

Proprio ieri la Corte dei Conti ha diffuso notizie sul bilancio dell'ANAS. Vi si legge che l'onere assunto dalla azienda statale per il pagamento di rate, in gran parte dovute per gli impegni concessi ai versi delle società concessionarie, è salito in un anno (il 1972) da 1.092 a 2.022 miliardi di lire per gli esercizi avvenire. A questa rapidissima azione di indebitamento a favore del capitale privato impegnato nel-

FERROVIERI

Il 30 agosto l'incontro tra sindacati e governo

Ieri sono state insediate le 4 commissioni miste che approfondiranno i maggiori punti rivendicativi

Il 30 agosto si avrà il primo incontro ufficiale sindacati-governo per la vertenza dei 200 mila ferrovieri. I rappresentanti delle organizzazioni sindacali, Vistosi del ministro Gavio, non sa ancora se all'incontro parteciperanno i ministri della Malfa e dei Trasporti Preti, entrambi interessati alla vertenza.

La data del primo incontro è stata resa nota ieri mattina, al termine della riunione svoltasi al ministero delle FS ing. Bordoni e i rappresentanti delle tre organizzazioni sindacali. Durante l'incontro sono stati approfonditi alcuni aspetti prioritari della piattaforma rivendicativa dei collegi sindacati che si procederanno all'insediamento delle quattro commissioni miste.

Una delle quattro commissioni, quella relativa all'aspetto economico della vertenza, ha cominciato i propri lavori sin da ieri pomeriggio al ministero della Riforma. Le altre tre (relative al piano pluriennale dei 4.000 miliardi, ai diritti e alle libertà sindacali e all'ambiente di lavoro) cominceranno a lavorare questa mattina presso il ministero dei Trasporti.

«L'impegno — hanno detto i sindacalisti al termine dell'incontro di ieri mattina — è di concludere i lavori delle commissioni entro la fine del quadriennio, cioè entro il 1980».

«Vediamo con il governo che abbiamo avuto questa mattina se è possibile affrontare la questione; comunque stiamo a vedere cosa succederà nei gruppi di lavoro».

Come è nota la Federazione unitaria dei lavoratori ferrovieri, replicando ad alcune affermazioni stampa di ambienti governativi, ha ribadito che la vertenza non ha solo carattere sindacale ma anche quello di politica di finanziamento.

L'avvio a soluzione di questi fondamentali problemi è anche l'unica risposta a quei quesiti posti dal ministro Preti, il quale sostiene che non è possibile sottrarre traffico ai privati, in quanto l'Azienda FS non è grado di far fronte alle esigenze, mentre afferma la necessità di un aumento delle tariffe (ai quali i sindacati si oppongono fermamente).

Il tracollo dei prezzi alla produzione prepara ulteriori carenze di carne

IL CARO MANGIMI SPINGE A LIQUIDARE ALLEVAMENTI INDUSTRIALI DI POLLAME

La situazione al mercato all'ingrosso di Forlì - Le responsabilità di importatori e intermediari - Le cooperative sollecitano un adeguato intervento dell'Aima - Più colpiti i piccoli produttori

Dal nostro corrispondente

FORLÌ. —

A Forlì, il più importante mercato avicolo italiano, (18 per cento della produzione nazionale: nei soli mesi di luglio-agosto si calcola una produzione di 50-52 milioni di capi) il prezzo del pollame sta scendendo vertiginosamente da alcuni giorni. Questa mattina, al mercato, il pollo in batteria veniva pagato realmente al produttore sulle 350 lire il chilogrammo, mentre quello a terra ha raggiunto quotazioni dell'ordine di 380 lire. Il listino ufficiale infatti quota leggermente di più e queste quotazioni avvengono in un momento in cui i costi di produzione sono su-

periori di circa 200 lire il chilogrammo.

Le ragioni degli elevati costi produttivi sono note: l'embarazzo americano sulla soia unitamente alle speculazioni dei pochi importatori di cereali per mangimi (soia, grano) che nonostante un leggero calo in questo ultimo periodo sono comunque il doppio di quelli dell'anno scorso. Questa situazione determina uno stato di crisi mai raggiunto dall'avicoltura forlivese, costituita per larga parte da piccoli produttori, che raggiungono una produzione di circa 4.500 capi per ciclo.

I piccoli produttori sono così costretti a vendere a questi prezzi per evitare ulteriori cali delle quotazioni, perdendo milioni. È evidente che il piccolo produttore non metterà più ad utilizzare altri capi, per cui quasi certamente, a meno che non intervengano altri elementi, tra a vedere centinaia di costi di produzione sono su-

periori di circa 200 lire il chilogrammo.

In occasione della inaugurazione della sala delle conferenze dell'università agraria di Gallicano nel Lazio, amministrata da oltre dieci anni dall'Alleanza dei contadini, si è tenuta una assemblea di tutti i partecipanti della democrazia rurale, al completo della sua comune e del sindaco avvocato D'Aquila della Coldiretti e di tutti i partiti democratici.

Abbiamo chiesto ai dirigenti delle cooperative agricole che operano nel settore a quali cause bisogna far risalire questa grave crisi. Ci è stato detto che, intanto, il calimare sia all'ingresso che al consumo è stato calcolato su: prezzi di mercato del 15 luglio non tenendo conto degli eventuali sviluppi dei costi: Certamente comunque le cause principali vanno fatte risalire alla indeppa speculazione sulla materie prime dei mangimi. Infatti, la soia, elemento base, viene quotata ancora 29-30 lire il quintale contro una quotazione dello stesso periodo dell'anno scorso di 7.900 lire. La stessa farina di pesce è quotata 50.000 lire il quintale contro le 18.000 lire dello scorso anno. Molte navi cariche di soia e grano o farina di pesce, vengono dirottate verso la Spagna e il Nord Africa per tenere elevate le quotazioni di mercato.

A questi si intrecciano al-

teriori gravi problemi: finanziamento delle attività vivistiche per la produzione del materiale necessario alla riconversione: finanziamento delle spese per la realizzazione di centri di confezionamento e di trasformazione degli agrumi a favore soprattutto dei produttori associati, con una quota a carico dei beneficiari.

Il ministro Ferrari-Aggrado ha inviato alle Regioni una circolare con la quale si impongono istruzioni del «piano per il miglioramento della produzione e della commercializzazione degli agrumi» formulato dal Ministero dell'Agricoltura ed approvato recentemente dalla commissione della Comunità europea. Il piano agrumicolo italiano prevede tre settori di interventi: rimborso totale delle spese necessarie per la riconversione variabile degli aranceti e dei mandarineti e concessione di contributi per mancato reddito ai piccoli produttori associati che effettuano ta-

radice le intermediazioni parassitarie e quindi favorendo lo sviluppo e la costituzione di organismi cooperativi come la Centrale avicola romagna.

Lo stesso settore avicolo va rinnovato eliminando la pos-

sibilità al movimento cooperativo di importare cereali ed altre materie prime necessarie per la produzione dei mangimi dai vari paesi esportatori.

Eros Domeniconi

PROMETTENTI I RITROVAMENTI NEL MARE DEL NORD

Le disponibilità di petrolio greggio aumentano per l'ENI

L'ENI potrà disporre il prossimo anno, fra le altre fonti di approvvigionamento, anche di una quota rilevante della produzione del Mare del Nord. Il consorzio di società dell'Urss ha il più alto potenziale petrolifero accertato per un singolo stato ma ha anche consumi crescenti. Una vasta area integrata da rifornire e l'esigenza di giganteschi investimenti per portare il livello di estrazione a livelli tali da consentire esportazioni elevate. Qundi l'Urss potrà contribuire in maniera più ampia alla nostra economia alle società multinazionali. Ed è qui che il governo italiano manifesta, ancora, incertezze

tanto nel tempo (la fonte più vicina di approvvigionamento è quella del gas le cui vendite all'Italia potranno iniziare nel 1974).

L'autonomia degli approvvigionamenti petroliferi italiani è quindi legata ai rapporti con i paesi produttori dell'Africa e del Medio Oriente, i quali proprio ora acquistano una dimensione di grande rilievo per la nostra economia.

Per quanto riguarda

l'Urss, il suo potere di approvvigionamento è quello di controllare la produzione di petrolio greggio per tutto il mondo. La sua produzione di petrolio greggio per tutta la regione veneta (nei grandi impianti chimici) impediscono una costante presenza e un severo controllo che potrebbe concorrere a porre freno a questa allarmante situazione.

Critici di intervento — ci hanno detto all'Istituto dell'Ingegneria del Lavoro — che noi decidessimo di adottare, potrebbero poi essere bocciati dalla Regione: per cui ci troviamo veramente a dover agire in stato di estrema precarietà. Solo il comitato regionale e il direttivo di commissionare il progetto di abbattimento e di depurazione delle sostanze nocive, stabilire le emissioni nell'aria e nell'acqua, è rimasto sinora inoperante, appesantendo ancor di più il lavoro dell'Ingegneria del Lavoro, con il quale non manteremo, tra l'altro, alcun contatto.

l'

inizio

di intervento — ci propongono i 4 veli anzidetti dando però particolare rilievo ad una nuova regolamentazione delle note di valutazione che definiscono le norme di valutazione e di valutazione.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario, perché i sindacati sono stati separati da quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il risultato è stato di quello che finisce in un impegno antisindacale, ma anche di un impegno antiproletario.

Il