

Valutazioni CGIL in attesa dei decreti

Risposta pacata e ferma dei lavoratori riuniti in assemblea nello stabilimento milanese

Così aumenteranno le pensioni dal primo gennaio

Nella Innocenti presidiata difendono le loro concrete proposte di sviluppo

Aggiungimento ai salari e perequazione automatica migliorano positivamente i livelli — Problemi aperti

E' il più grave attacco all'occupazione dopo 25 anni — Verso uno sciopero generale se non si troverà una soluzione positiva — « Il governo si misuri con le nostre indicazioni », dicono gli operai — Il collegamento con le forze politiche della città

Pensioni superiori al minimo: tre esempi

Ammontare dell'aumento mensile

Livelli pensioni mensili attuali	Per quota scala mobile	Per quota in percentuale	Nel complesso
100.000	18.100	6.900	25.000
150.000	18.100	10.350	28.450
200.000	18.100	13.800	31.900

Il primo gennaio viene applicato il nuovo sistema di adeguamento delle pensioni ai livelli medi dell'industria e della perequazione automatica, vale a dire dell'avvicinamento delle pensioni più basse ai livelli medi. Il sistema di perequazione automatica opera completamente soltanto fra qualche anno quando il valore del punto di contingenza sarà portato all'80 per cento del valore del punto unificato che opera sui calcoli. Tuttavia alcuni calcoli preliminari, eseguiti sui dati dell'Istituto di statistica e non ufficiali — in tabella riportiamo tre esempi — dimostrano che il sistema di perequazione automatica della CGIL, mettono in evidenza i positivi effetti dell'ultima, importante conquista.

Gli aumenti delle pensioni il primo gennaio prossimo saranno più consistenti e meno sperequati degli anni passati. Molti problemi della riforma restano aperti, lo ha riconosciuto in un suo documento anche il Parlamento, soprattutto quelli della unificazione e democratizzazione dell'apparato. L'urgenza di nuove soluzioni è sottolineata anche dagli effetti negativi della crisi economica che falcidirà il monte salari e la produzione e l'occupazione e quindi la base contributiva che alimenta i fondi salariali della previdenza.

In attesa che vengano emanati i decreti che variano gli aumenti del primo gennaio la CGIL ha compiuto tutta una serie di stime per le diverse categorie di pensionati.

Ciò è dovuto al fatto che — per gli statali e i dipendenti degli enti locali — la quota fissa scatta ogni sei mesi, anziché annualmente; che, in conseguenza di ciò e a differenza del settore INPS, viene scontato lo scatto verificatosi a decorrere dal primo luglio 1975 e quello che avrà decorrenza dal primo luglio 1976; che il valore punto percentuale è provvisoriamente diverso.

b) Di una quota in cifra percentuale pari al 6,9 per cento delle pensioni in essere nel 1975. E' da rilevare come tale percentuale è identica a quella prevista nel settore INPS e che, al fine della sua applicazione, la pensione in essere si considera maggiorata — per coloro che, essendo andati in pensione prima del 1973, non hanno beneficiato dell'assegno perequativo pensionabile — di una percentuale del 18 per cento e di una quota fissa pari a lire 18.000 (rappresentanti, per l'appunto, l'assegno perequativo, che, come è noto, sarà erogato in tre annualità a decorrere dal 1976). E' questa la parte degli accordi operai-sindacati che deve essere ancora tradotta in legge.

SETTORE INPS, LAVORATORI AUTONOMI — Per i lavoratori autonomi (coltivatori diretti, artigiani e commercianti), i minimi di pensione, dei quali in questi set-

Sono tutti a cassa integrazione

Delegazione comunista incontrerà sabato gli operai dell'ex Monti

La Gepi non ha rispettato i programmi annunciati - Attiva solidarietà della popolazione - Una lotta che dura da cinque anni

Dal nostro inviato

ROSETO DEGLI ABRUZZI, 26.

Da un mese e mezzo i lavoratori della «Abruzzo Spa» (ex Monti) si presentano ogni mattina in fabbrica, timbrano i cartellini e si mettono «a disposizione della direzione aziendale». Sono mille operai circa, una gran parte donne, tutti in cassa integrazione a zero ore. Chiedono la ripresa della produzione, la situazione degli accordi raggiunti in sede governativa — dopo cinque anni di lotta — per il mantenimento del quattromila posti di lavoro dell'ex gruppo Confezioni Monti (stabilimenti di Pescara, Montesilvano e, appunto, Roseto).

La fabbrica di Roseto è stata rilevata dalla Gepi che ha creato appositamente la «Abruzzo Spa»; tuttavia a parte il passaggio di proprietà — avvenuto fra maggio e giugno dello scorso anno —, nessun fatto nuovo e positivo è intervenuto nella vita dell'azienda. Un programma di ristrutturazione e di riconversione (maglieria, filatura cotone, confezioni, motocotivatrici, zappatrici, rimorchi agricoli), per 1250 posti di lavoro complessivamente, è stato prima presentato e, dopo qualche mese, stracciato dalla Gepi. Di qui la decisione del consiglio di fabbrica e delle maestranze di «ritornare» dentro lo stabilimento.

Grande è la solidarietà attiva delle popolazioni e delle loro rappresentanze democratiche con i lavoratori dello stabilimento di Roseto. Il presidente della Giunta regionale, il dc Spadacini, ha convocato ora i segretari regionali dei partiti dell'arco costituzionale per un

passo ufficiale congiunto presso il governo. Il consiglio di fabbrica della «Abruzzo Spa» ha interessato anche le segreterie nazionali dei partiti democratici. Per il Pci il compagno Renzo Tivelli, della segreteria, avrà sabato un incontro con le maestranze della «ex Monti». Una delegazione socialista sarà a Roseto il 13 dicembre. Anche alcuni gruppi dc si sono dati favorevoli ad un incontro con i lavoratori. L'iniziativa pubblica si è dimostrata inadempiente non solo alla «ex Monti» di Roseto, ma anche alla Marvin Geber di Chieti, alla Siv di San Salvo, alla Sit-Siemens dell'Aquila.

Per quanto riguarda le fabbriche «ex Monti», tutti i quattromila dipendenti — se governo e azienda pubblica avessero rispettato gli accordi — da tempo avrebbero dovuto essere chiamati al lavoro. Invece, sono in cassa integrazione a zero ore i 940 lavoratori della «Abruzzo Spa», i 100 della Confezioni Monti di Roseto (Montesilvano), e i 111 della «Vela» (pure istituita dalla Gepi), mentre altri 530 della stessa «Vela» sono costretti ad orario ridotto. Eppure la Gepi per i suoi programmi in Abruzzo ha avuto il fondo di dotazione aumentato da 156 a 252 miliardi. Ciò nonostante l'inadempienza continua.

Anche la «Standard Sud» ha ottenuto finanziamenti per complessivi sette miliardi e 350 milioni. Ma nel settembre scorso la Gepi ha annunciato che anche l'iniziativa della «Standard Sud» (Gepi, Passetti, Eliolona, Sna-Viscosa, Lanerossi, Zucchi) è caduta alla pari di molte altre.

Walter Montanari

Dalla nostra redazione

MILANO, 26

«E' il più grave attacco contro i lavoratori milanesi degli ultimi 25 anni» ha detto l'acido De Carlini, segretario della Camera dei Lavoratori di Milano all'assemblea dell'Innocenti. Sono le tre del pomeriggio e le notizie che l'Innocenti è stata messa in liquidazione da parte della British Leyland hanno iniziato a circolare da meno di due ore. Un'assemblea «a caldo» quindi, ma dalla quale non traspare nessun segno di ottimismo o di smarrimento.

Sono venuti tutti, gli operai, gli impiegati, e molti dei lavoratori che sono in questi giorni a casa, in cassa integrazione.

«Sapevamo che quella di quel pomeriggio era una notizia importante per noi», dice Angelo Ottaviano del reparto verniciatura, uno degli operai in cassa integrazione — «E' da stamattina che abbiamo saputo della notizia non ci ha colti impreparati, anche se pensavamo che a Roma il governo si stesse muovendo con maggiore efficienza. Non si possono liquidare le aziende pubbliche con i soldi pubblici, con i soldi della gente. E' una cosa che non si può fare. E' una cosa che non si può fare. E' una cosa che non si può fare».

La reazione dei lavoratori dell'Innocenti al drastico provvedimento è stata pacata, ma ferma. Ognuno sa che più che mai oggi sono decise la vigilanza, la mobilitazione, il senso di responsabilità degli operai e dei loro organismi sindacali.

«E' attorno alle nostre proposte di riconversione produttiva — dice Ottaviano del Consiglio di fabbrica — che si debbono misurare gli impegni del governo per salvare il nostro lavoro. Le proposte dei lavoratori non escludono anzi sollecitano l'impegno delle forze economiche pubbliche e private attorno al problema dell'Innocenti. «Abbiamo avuto contatti anche con il governo e con il Parlamento. Ci dice Salvi del Consiglio di fabbrica — e nessuna di esse ci è parsa insensibile o in disaccordo con le nostre proposte. Anche se non è ancora noto il testo delle stesse, si sono presentati ugualmente ai loro posti, riattivando gli impianti, e hanno denunciato come sia in realtà il comportamento di manovra che ha allontanato i tecnici dai reparti, e più volte interrotto l'erogazione di energia elettrica, acqua e vapore, a creare seri pericoli per il personale e gli impianti. Oggi, per di più di 24 ore facciamo funzionare gli impianti, hanno situato un corbo interno per costringere l'azienda a trattare, senza però ricevere una risposta soddisfacente».

E la stessa conferma è venuta da Carlo Negri, quando ha detto all'assemblea che i lavoratori milanesi saranno chiamati a scendere in sciopero generale se per l'Innocenti non si troverà rapidamente una soluzione positiva.

E' appunto lavorando per questa soluzione — come è avvenuto dal mese di luglio ad oggi — che nella fabbrica di Lambrate si stanno affrontando gli impegni delle prossime ore.

Immediatamente sono stati presi contatti con i dirigenti dell'azienda, i quali si erano riuniti in una loro assemblea. Ma non appena la Leyland aveva reso pubblica la messa in liquidazione, Pot'è la preparazione del presidente che è cominciato a terminare dell'assemblea e si protrarrà fino alla conclusione della lotta. Questa notte rimarranno all'interno dell'Innocenti un gruppo di lavoratori designati dal Consiglio di Fabbrica.

Lo scopo principale di questo presidio è di impedire che la multinazionale inglese cerchi di fare uscire dalla fabbrica macchine o tecnologie di notevole valore.

«Già in questi mesi — si dice un impiegato — la Leyland ha fatto uscire dalla fabbrica casse di documenti nei quali forse risultavano i progetti della ristrutturazione e l'insediamento della fabbrica di Lambrate. Non vogliamo che questo si ripeta con le macchine».

Domani mattina, i lavoratori — anche quelli che attualmente sono in cassa integrazione — torneranno tutti al loro posto di lavoro, per contribuire, anche attraverso la produzione, alla salvezza dell'Innocenti.

Bruno Enriotti

Cos'è la «British Leyland»

La «British Leyland» non è un gruppo nato con una fisionomia unitaria e funzionale. Nonostante il suo milione di automobili all'anno e i suoi 200 mila dipendenti è piuttosto il risultato storico dell'assomarsi di una serie di debolezze nel quadro di un'economia in progressiva decadenza come indubbiamente è quella inglese, almeno a partire da questo dopoguerra. Basterebbe a dimostrare ciò il caleidoscopio dei suoi nomi, che hanno via via scandito le successive fusioni, alla ricerca di una forza che non può venire solo dall'unione: fino al 1968 si chiamava «British Motor Holding», ma nel 1970, quando si affacciò alle soglie dell'Innocenti che avrebbe poi assorbito nel 1972 si chiamava ancora «British Motor Corporation».

E prima ancora si chiamava «Austin Morris». Questi due ultimi nomi, oggi ridotti a semplici «marche», ne hanno rappresentato l'ossatura principale e sono stati protagonisti della motorizzazione di massa in Inghilterra nel periodo tra le due guerre. Le altre «marche», causa dei loro ridotti dimensioni, sono la «Jaguar», la «Rover», la «Triumph», la «Daimler», la «M.G.», la «Cooper», nomi che il mondo ha imparato a collegare più a caratteristiche sportive, o di lusso, che a strutture economiche capaci di sfidare i marci della concorrenza. E a poco a poco, a furia di assorbimenti, il gruppo «B.L.» è rimasto l'unico a capitale nazionale nel Regno Unito.

Quando i mercati nazionali e del Commonwealth divennero troppo ristretti in rapporto a quello di cui cominciarono a disporre i gruppi concorrenti dei paesi aderenti al Mec, nacque l'interesse a mettere le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti comunitari prevedevano che non potessero più essere ritoccate al rialzo. La Innocenti diveniva nella «British Leyland» una sorta di «base» per le macchine inglesi negli stabilimenti Innocenti. La tariffa doganale protettiva in Italia per parti staccate era infatti inferiore a quella prevista per le automobili e i regolamenti