

Prezzi ingrosso più 17,7%. Si è tornati al 1976

ROMA — I prezzi all'ingrosso sono saliti del 17,7 per cento in settembre, meno che ad agosto (2,2 per cento), ma in misura tale da far salire la media degli ultimi dodici mesi al 17,7 per cento. Da 29 mesi non si registrava un incremento così rapido dei prezzi. Indagare sulle cause « complesse » con analisi « solite » — come fa l'Istituto per la congiuntura, nell'analisi pubblicata in questi giorni — è un rischio di sviare l'attenzione. Il fatto principale è che i 12 mesi in cui i prezzi all'ingrosso sono saliti del 17,7 per cento hanno registrato una paralisi progressiva dell'azione economica del governo. E che in questi mesi sta avvenendo di peggio, ci sono ministri, nei posti chiave di questo governo, i quali fanno della disattenzione verso la realtà economica un metodo col risultato di lavorare apertamente per l'inflazione.

I prezzi non salgono da soli, né l'impatto del costo del petrolio è costato in tutti i paesi. Inoltre, i prezzi salgono dopo che si è deteriorata la situazione produttiva dei settori chiave. Già nel primo semestre dell'anno abbiamo visto le importazioni crescere del 22 per cento, rispetto al 14 per cento dell'anno precedente. I prezzi delle importazioni sono saliti, nel contempo, del 19,5 per cento. Aumentano, cioè, anche i prezzi dei prodotti alimentari o della chimica che importiamo, e non solo quelli del petrolio. I « vuoti » di produzione interni accrescono la presa dei fornitori esteri, creano spazio per aumentare i profitti da esportare.

C'è una relazione precisa fra questa « importazione dell'inflazione » e la mancanza di iniziative per risparmiare petrolio, la mancata attuazione di investimenti agricoli e del piano agro industriale (persino il rinvio della riunione di Consiglio dei ministri sull'argomento), i rinvii continui dei consorsi per i settori dell'industria chimica. Nel nostro paese gli impianti industriali sono stati utilizzati mediamente al 75,5 per cento della capacità (il massimo si è raggiunto nel se-

condo trimestre, col 75,8 per cento soltanto) e tutti sappiamo che decine di grandi impianti chimici hanno lavorato al 50 per cento o sono inattivi.

Discettare rispetto alla produzione agricola e tutti sappiamo, se l'inflazione sia « da costi » o « da profitti », ha poco senso quando vediamo larghissime risorse inutilizzate, sui capitali che forze di lavoro. La produzione cerealicola globale scenderà quest'anno a 16,5 milioni di tonnellate (da 18,9) e dipenderemo di più dall'estero persino per allevare non diciamo bovini ma persino conigli e galline. Si grida al successo della produzione di granoturco solo perché sale di un 0,7 per cento, a 6,3 milioni di tonnellate, senza tener conto che l'intero comparto zootecnico non può svilupparsi senza aumenti di almeno il 50 per cento di queste produzioni.

Le riconversioni, cioè, su cui ci si è scontrati negli anni 1977-78, sono ancora una esigenza obiettiva dell'economia italiana. L'alternativa fra aumenti dei prezzi e migliore uso delle risorse, in generale, si rappresenta ogni giorno, riguarda quasi tutti i settori. I ministri che appoggiano la SIP e l'ENEL, nelle loro richieste di aumenti delle tariffe presentate come « arma risolutiva » di tutti i problemi — risparmi, ripresa degli investimenti — appoggiano scelte di politica economica sempre più pericolose. Già oggi l'apparecchio telefonico e l'uso dell'elettricità pesano notevolmente sull'economia, limitando le possibilità di sviluppo. Che poi il ministro del Tesoro Pandolfi lamenti — come ha fatto ieri in un intervento a Saint Vincent — che c'è troppa distanza « fra il momento della decisione economica e quello dell'esecuzione », è il colmo. Perché questa distanza si annulli basta che le decisioni del governo sulla conduzione quotidiana dell'economia siano giuste. E le decisioni che influiscono sui prezzi e le tariffe sono, fra tutte, le più efficaci in un senso o nell'altro.

Grassini alla FIAT Brasile: premio per un crack

Una notizia datata Torino informa che in qualche luogo imprecisato, non difficile però da individuare, « si è designato » Franco Grassini all'incarico di vicepresidente della « Fiat do Brasil », il ramo estero più importante ed a più rapida crescita della FIAT. Quanto ha speso Grassini e quale curriculum offre per acquistare un così alto incarico nella finanziaria e nell'industria? Dal 1971 al 1976 ha ricoperto l'incarico di direttore della GEPL, riuscendo, in così breve tempo, a disperdere circa 400 miliardi di denaro pubblico e migliaia di posti di lavoro. Fra le altre cose di cui si è occupato tanto proficuamente, ci sono gli interventi nel settore macchine agricole e movimenti terra, dove la FIAT ha potuto ampliare e consolidare la sua presenza.

Già questi meriti gli erano valsi l'elezione a senatore per la DC, posizione dalla quale ha prodotto un progetto di privatizzazione dell'amministrazione delle banche pubbliche. Ma era destinato ad altre glorie. Chi dice che uomini pubblici come Franco Grassini non servono all'economia viene smentito. In pochi anni si possono costruire vere fortune personali. A noi, poi, resta la fortuna, o meglio, l'abbiamo tanti, di personaggi come lui, che possiamo anche esportare. Con capitali al seguito, naturalmente.

Dopo-domani chiuse le banche in tutt'Italia

ROMA — Dopo-domani le banche rimarranno chiuse su tutto il territorio nazionale durante l'orario di sportello. E' questa la decisione della federazione unitaria dei bancari (FUL) che ha voluto così confermare la astensione dal lavoro di cinque ore e un quarto per lunedì 5 novembre.

Ieri invece si era conclusa la fase di scioperi articolati dei lavoratori aderenti al sindacato autonomo della CISAL (FILCEA) proclamati sempre nell'ambito della vertenza per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro della categoria. Le astensioni degli aderenti alla CISAL erano state fatte per « piazza », sulla base cioè delle indicazioni dei sindacati locali interessati.

Per quanto riguarda Roma gli scioperi sono stati attuati per l'intera giornata di ieri e del 26 ottobre e durante l'orario di sportello del 31 ottobre.

Per tornare alle decisioni della federazione unitaria c'è da dire che il diritto ha indetto altre 16 ore di sciopero da implementare a livello provinciale (saranno cioè autogestite) entro il 23 novembre.

Da queste azioni di lotta sono esclusi gli sportelli delle casse rurali e artigiane in quanto nella trattativa per il rinnovo del contratto, scaduto il 31 dicembre '78, i sindacati hanno riscontrato « una certa apertura nella Federcaassa (federazione casse rurali) ».

Il costo globale dell'auto in testa ai recenti rincari

La rilevazione dell'ACI: 25% in 12 mesi - Proteste dei trasportatori e del sindacato contro l'aumento delle tariffe RCA - Dichiarazioni di Nevio Felicetti

ROMA — Il costo di viaggio in auto è aumentato del 25 per cento in un solo anno, denuncia l'Automobil Club. Se le richieste delle assicurazioni venissero accolte, gli aumenti del prossimo anno sarebbero altrettanto pesanti. L'Associazione degli autotrasportatori respinge il sistema stesso dell'assicurazione obbligatoria: « Non può essere condiviso un sistema, afferma l'ANITA, nel quale l'utenza, non disponendo di alcun strumento di controllo, deve solo attendere decisioni che vengono prese in via unilaterale ». Evidentemente l'ANITA colloca il governo, senza attenuanti, dalla parte di chi incassa i profitti della gestione. La Federazione lavoratori assicuratori (FULA) ha chiesto un incontro al ministro Braglia per « fare pulizia » nel settore.

I senatori comunisti della commissione Industria hanno chiesto che il governo renda conto in sede parlamentare del suo operato, indicando cinque punti: i dati che sono a base della tariffa; l'espulsione delle compagnie fallite; l'applicazione delle leggi normative; la creazione di una efficace « vigilanza »; il rinnovo dei contratti di lavoro.

Nevio Felicetti, primo firmatario della richiesta comunista, definisce la richiesta di aumento delle tariffe « grave, perché ove il progetto ANIA passasse si scricchiellerebbe sull'utenza un maggior

peso tariffario dell'ordine di 600.700 miliardi, che potrebbe ulteriormente aggravarsi ove venisse avanti il discorso dell'adeguamento del massimale, che appaiono, allo stato, relativamente insufficienti. Ingiustificato perché il progetto appare, da una prima lettura delle informazioni fornite dall'ANIA alla stampa, fondato oltre che sull'aumento del costo medio dei sinistri, che è dato ovviamente verificabile, su due presupposti non accettabili e cioè su una previsione pericolosa del l'andamento inflazionistico e sul tentativo di recuperare, per altro verso, quanto le compagnie sostengono maliziosamente di avere perduto nel 1978 e nel 1979 ».

Si tratta di un grosso fatto politico, osserva Felicetti « gli assicuratori si inseriscono con il peso di una operazione di così grosse proporzioni all'interno di una politica economica che pare arrendersi di fronte al provocato pericolo di una inflazione selvaggia e, dall'altro lato, di organizzare una rivincita contro i meccanismi di determinazione tariffaria che hanno funzionato a difesa degli utenti negli ultimi due anni. Nel 1978 gli aumenti concessi non hanno superato l'1,2% e nel 1979 il 2,2, senza punire le aziende, come del resto dimostrano i positivi e spesso lusinghieri bilanci delle imprese, anche relativamente allo specifico andamento del

ramo RCA. Ciò era possibile grazie all'esistenza di un quadro politico — era il momento della maggioranza di unità e solidarietà nazionale — che non permetteva comportamenti diversi da quelli indicati nella cosiddetta miniforma RCA.

E' probabile che i falchi del settore ritengano che l'attuale governo è preparato non solo a considerare con disprezzo le richieste ma anche a lasciare alle spinte più speculative del mercato il governo di tutte le altre questioni scottanti sulla quali, all'epoca della solidarietà nazionale, si erano avviate soluzioni in un confronto democratico di cui oggi si è smarrito il senso; si pensi alla intollerabile situazione che si è venuta a creare negli ultimi mesi per le aziende in crisi sulle quali il governo non si decide ad avviare le procedure di liquidazione coatta amministrativa, forse — come è stato scritto senza fondamento — per evitare la prospettiva di banca rotta fraudolenta di gruppi avventuristici che ancora riescono a trovare protettori.

« Si pensi allo smantellamento del sistema del controllo e vigilanza del mercato, che si è determinato senza che una sola idea sia stata avanzata dal ministro dell'Industria per rimettere ordine in un settore che nel 1980 ministerà premi dell'ordine di 6.000 miliardi.

« Ciò si aggiunge — conclude Felicetti — al disordine del mercato del lavoro, al preappiccchismo, alla mancanza di professionalità all'interno di un comparto nel quale i trattamenti economici vanno da stipendi farrinosi a retribuzioni paurosamente al di sotto dei minimi di qualsiasi altro settore ».

Brindisi: Montedison rispetti gli impegni

ROMA — La situazione produttiva e occupazionale della provincia di Brindisi con particolare riferimento alle questioni Montedison e IAM è stata esaminata nei giorni scorsi nel corso di un incontro tra una delegazione della federazione comunista di Brindisi e la sezione centrale industria e PPSS della direzione del partito.

Per il petrochimico Montedison — è stato ribadito — è stata rimandata la ricostruzione dell'impianto di cracking P2T attraverso il mantenimento degli impegni assunti a suo tempo e più volte riconfermati dalla dirigenza del gruppo.

Per quanto riguarda l'IAM, del gruppo Efim Agusta, è stata ribadita la ferma posizione del PCI perché si metta lo atto il progetto di costruzione del nuovo stabilimento e dei reiterati impegni di sviluppo.

Statali: se si guarda solo all'orario, non al lavoro

I diversivi non servono alla trasformazione dell'apparato Produttività e efficienza — Il dibattito nei sindacati

Istituzione dell'orario spezzato e della settimana corta, apertura di mense e di asilo nido nei ministeri, eliminazione dello straordinario e del doppio lavoro, queste sarebbero, secondo alcune notizie di stampa, le « trovate » escogitate dal ministro della Funzione pubblica, Giannini, per imprimere una svolta verso la produttività delle amministrazioni pubbliche e dei loro servizi.

A smontare queste fantasie stanno però, non soltanto la giunta rettificata subito fatta da Palazzo Vidoni, e l'ovvia considerazione che lo schema di legge quadro sul pubblico impiego, presentato in questi giorni al Parlamento, tra le materie disciplinate in base ad accordi sindacali circa il proprio orario di lavoro, « la sua durata e distribuzione, i procedimenti di rispetto », secondo la formulazione detta personalmente dallo stesso prof. Giannini; ma sta soprattutto l'unanime consapevolezza che il vero traguardo da perseguire per recuperare la produttività e l'efficienza degli apparati pubblici consiste in primo luogo nelle procedure ammuflite da seppellire, negli ordinamenti decretati da sostituire, nelle strutture secolari da riformare. In caso contrario, se ci si limita cioè a discutere di orari, di turni, di assenteismi e così via, si cade in un abbaglio accecante, che porta a scambiare gli effetti con le cause, a vedere l'albero dell'orario e non la « foresta » delle strutture, a non cavare, insomma, un ragno dal buco.

Ciò non toglie evidentemente che nei rinnovi dei contratti già scaduti, che interessano l'insieme dei tre milioni dei dipendenti pubblici, i temi dell'organizzazione del lavoro, degli orari di servizio e della loro distribuzione nei turni, dello straordinario del la mobilità ecc non debbano avere il rilievo e l'attenzione

che meritano, e che, del resto, tutte le piattaforme gli attribuiscono. La questione vera però non è di creare diversivi e alimentare altre incertezze e confusioni, quasi in questi settori non ce ne fossero abbastanza, ma di restare ai problemi che ci sono, senza inventarne altri.

Sono anzitutto, l'abbiamo detto, problemi di produttività e di efficienza. Ma non di questo soltanto si tratta, se è vero che nell'elaborazione delle piattaforme rivendicative non è sulle questioni della produttività che si incontrano le maggiori difficoltà. In realtà, dove il confronto e il dibattito restano ancora aperti è sul sistema d'inquadramento, e cioè sul peso da riconoscere alle anzianità di lavoro, rimaste compresse dal precedente tipo di inquadramento « per maturato economico », in virtù del quale, nella nuova progressione retributiva definita dal contratto, si viene collocati, unicamente al fine del contenimento dei costi nella classe corrispondente allo stipendio meritorio, più l'aumento contrattuale, senza tener conto dell'anzianità posseduta.

In sintesi, c'è chi vorrebbe che i nuovi contratti costituissero l'occasione per riavvicinare le posizioni giuridiche a quelle economiche, utilizzando in questa direzione l'aumento contrattuale, e chi vorrebbe, invece, che tale aumento venisse speso per costruire una nuova scala di professionalità. Il limite della prima ipotesi è di ridursi a operare nell'ambito dell'esistente, sia pure per una sua più equa razionalizzazione; il limite della seconda, di fermarsi a discutere l'opportunità di una « nuova » professionalità ancora non sufficientemente definita nei suoi contenuti ma che — si dice giustamente — deve promuovere e indurre una ricomposizione del lavoro «

basi polyvalenti, interdisciplinari e multidisciplinari.

Situazioni oggettive e condizioni di pazienza differenziate giustificano e sostengono evidentemente i due orientamenti in discussione, al punto di far considerare l'opportunità che, in presenza di difficoltà insuperabili, si possa e in qualche modo si debba andare a soluzioni diverse per situazioni diverse, guardando sì però dal rischio più vero, quello di dimenticare per la strada i tanti discorsi fatti sulla riforma della struttura della retribuzione, e di pregiudicare quel processo di perequazione tra le categorie e di omogeneizzazione dei trattamenti delle figure professionali che svolgono un lavoro dai contenuti analoghi in qualità e quantità, tanto fattosamente avviato, e non senza risultati, attraverso i contratti del triennio trascorso.

Paradossale davvero sarebbe che mentre il movimento sindacale ottiene, con la legge quadro, lo strumento più efficace per realizzare anche nel pubblico impiego, la finalità di perequazione e di omogeneità che ispirano e innervano tutte le sue politiche, si andasse poi, con questi rinnovi contrattuali, in direzione contraria.

La segreteria della Federazione unitaria ha già compiuto le scorse settimane un primo esame dei problemi in discussione. Altre riunioni e iniziative sono previste nei prossimi giorni, non solo per la comune ricerca delle soluzioni ai problemi ancora aperti, ma anche per sollecitare il dibattito e la partecipazione più consapevole e ampia dei lavoratori intorno alle scelte da compiere, a cominciare dai dipendenti degli enti locali e dagli ospedalieri, che nei rinnovi '79 saranno i primi a scendere in campo.

G. B. Chiesa

Per i marittimi il sindacato chiede un intervento risolutivo di Cossiga

ROMA — Per la soluzione della vertenza marittimi è stato chiesto un intervento diretto e risolutivo del presidente del Consiglio e dei segretari generali della Federazione unitaria, Lama, Carniti e Benvenuto, in una lettera a Cossiga si dichiarano fortemente preoccupati per le conseguenze che una mancata soluzione dei problemi sollevati dai marittimi potrebbe avere. Il sindacato scrive: « è responsabilità impegnata a evitare la « esasperazione delle lotte sindacali » che potrebbero avere « effetti particolarmente pesanti sull'utenza » e nel collegamento con le isole.

Alla prova di responsabilità del sindacato deve, però, corrispondere — scrivono Lama,

Carniti e Benvenuto — una precisa « assunzione di impegni da parte dell'autorità politica, tale da garantire l'esecuzione di un servizio adeguato alle esigenze della collettività e dei lavoratori adetti ».

La categoria ha confermato il programma di lotta stabilito nei giorni scorsi da lunedì 5 novembre su tutte le navi della flotta pubblica e privata, sia che si trovino in porti italiani, sia in quelli stranieri, saranno effettuate 48 ore di sciopero.

Non c'è dubbio, affermano i sindacati di categoria, che si tratta di una delle azioni di lotta più dure intraprese negli ultimi anni, ma è altrettanto vero che a tutt'oggi il governo non ha ancora preso alcuno dei provvedimenti definiti in sede contrattuale oltre un anno fa. Fra gli altri c'è quello relativo al passaggio dei marittimi alla previdenza marittima, l'Inps e altre misure (ambiente di lavoro, salute, previdenza, ecc.) per eliminare con sollecitudine quel « quadro drammatico delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi » emerso dal convegno che si è svolto nei giorni scorsi a Genova.

E' stata invece risolta positivamente, al ministero della Marina mercantile, la vertenza Toremar. Dal 1. dicembre gli equipaggi delle navi della società pubblica che collega l'arcipelago toscano avranno, per un periodo sperimentale di tre mesi, una durata di imbarco pari a quella di riposo a terra.

Nuova Austin Allegro

Nuova dentro... nuova davanti...

a partire da L. 4.459.000 chiavi in mano.

E' vero, le nuove Allegro 1100/1300 si sono sensibilmente rinnovate e, compresi nel prezzo,* vi offrono:

- i paraurti di sicurezza e lo spoiler anteriore e i gruppi ottici anteriori a 4 fan ● il posteriore ridisegnato ● i gruppi ottici posteriori avvolgenti ● le luci di retromarcia ● il nuovo disegno delle ruote ● il nuovo disegno del cruscotto, la nuova strumentazione e il contaghiometri parziale ● il volante a quattro razze ● la selleria in cropped nylon ● le cinture di sicurezza inerziali ● i tergicristalli a due velocità ● il lunotto posteriore termico ● le luci di emergenza ● la spia controllo freni ● i sedili anteriori reclinabili ● il tappeto in moquette.

E in più, nella versione HL naturalmente compresi nel prezzo, anche:

- il tetto in vinile ● i vetri azzurrati ● fan antinebbia ● l'antenna radio ● il contagin ● la consolle centrale con orologio elettrico ● la selleria in velour ● i poggiatesta.

Risultato: una serie di vetture ancora più comode e funzionali, capaci di durare a lungo perché offrono la sicurezza e la solidità di una meccanica collaudata ormai da tempo, che costano e consumano poco (18 Km/litro nella versione 1300 cc). 1100 2/4 PORTE - 1100 E 1300 4 PORTE HL E 1300 L FAMILIARE.

Questi i modelli della nuova serie Allegro. Godono tutti della GARANZIA INTEGRALE LEYLAND: 12 mesi a chilometraggio illimitato. Troverete i Concessionari Leyland Austin, sulle Pagine Gialle alla voce Automobili Vendita.

LEYLAND ITALIA Sp.A. - ROMA Via Paolo di Dono

