

A giugno i prezzi all'ingrosso sono aumentati dell'1,1%

Bilanci di 924 imprese: profitti migliori, investimenti diminuiti

L'indagine Mediobanca mostra ancora una volta le cause reali della scarsa competitività dell'industria italiana - Scarsi gli apporti di capitale delle banche

ROMA - L'inflazione italiana è al 21,2 per cento. Lo ha comunicato l'Istat, rilevando che a giugno i prezzi all'ingrosso sono aumentati, rispetto a maggio, dell'1,1 per cento.

A giugno i prezzi al consumo sono aumentati dello 0,9 per cento. Dunque un aumento inferiore a quello dei prezzi all'ingrosso. Ciò dipende dal fatto che il meccanismo di trasmissione degli aumenti dalle vendite all'ingrosso a quelle al dettaglio richiede un certo periodo di tempo.

L'attesa di continui aumenti dei prezzi sta, intanto, provocando una «politica delle scorte» da parte delle famiglie italiane. È il caso dei prodotti tessili. Sono state infatti le vendite di capi invernali a rinvigorire nei mesi estivi il mercato interno dell'abbigliamento.

ROMA - Mediobanca ha presentato l'indagine sui bilanci di 924 società italiane. Il dato principale è l'aumento dei profitti, sia che siano pagati come interessi alle banche, sia che vengano distribuiti (utili) o trattenuti dalla società di capitali (autofinanziamento).

Gli interessi pagati ai fornitori di capitale di prestito sono saliti (da 5.999 a 6.563 miliardi) nonostante i tassi più bassi del 1979 e la tendenza ad attenuare l'indebitamento. Gli utili presentati in bilancio variano fortemente secondo i gruppi e le imprese. Il risultato complessivo delle 924 società darebbe una perdita di 2.022 miliardi. Tuttavia questo dato falsifica il quadro reale dell'industria italiana in cui vi sono settori dove le società perdono in continuazione da mezzo secolo, alcune da quando esistono.

Aumenta l'autofinanziamento per tutti i tipi di impresa

Table with 3 columns: 199 IMPRESE PUBBLICHE, 1978, 1979, Aumento. Rows include ammortamenti, stanziamenti netti ai fondi qualescenza, and 725 IMPRESE PRIVATE.

Le private presentano, tutte insieme, utili netti di 84 miliardi. Insistiamo però sul concetto che non è lecito identificare i «profitti» con gli «utili». Anche gli interessi e l'autofinanziamento contengono una quota di profitti, i quali si ritrovano nell'aumento del patrimonio delle imprese oppure nei conti dei prestatori di denaro.

internazionale, di cui si parla sempre tanto - con un livello così basso di investimenti? Non a caso il numero dei dipendenti è diminuito dal 1974 al 1978 per aumentare nel 1979 di sole 2.210 unità. C'è chi fa della riduzione degli occupati una specie di legge dello sviluppo tecnico.

Il sistema bancario che viene presentato talvolta come il «soccorritore» o la vittima dell'impresa non svolge ruoli particolarmente brillanti. I mezzi finanziari forniti dal sistema bancario sul totale dei «mezzi di terzi» affluiscono a queste imprese rappresentavano il 44,1 per cento nel periodo 1968-69 ma sono scesi al 32,0 per cento nel 1978-79.

Bisaglia in campo contro l'Alfa-Nissan

Replicando a De Michelis, che ritiene l'iniziativa già approvata, chiede il rispetto di un «accordo di governo» - Venerdì c'è l'incontro con i sindacati

ROMA - La Fiat spacca il governo: De Michelis vuole firmare l'accordo Alfa-Nissan, (ieri Massacesi ne ha illustrato i termini conclusivi all'assemblea dei soci).



Toni Bisaglia



Gianni De Michelis

Tre ore dopo queste dichiarazioni il ministro Bisaglia replica ammettendo che la questione è di competenza del ministro delle Partecipazioni statali, che non spetta al CIPI pronunciarsi ma che «esisteva un accordo in seno al precedente governo che impegnava il consiglio dei ministri a prendere posizione sull'affare».

Stiamo dunque nel piano di uno scontro esclusivamente politico la cui posta in gioco è proprio il piano auto. Secondo Bisaglia, evidentemente, esso deve ratificare le condizioni poste dalla Fiat, assessorie gli interessi, senza verificare se - come è stato detto da più parti - la crisi Fiat non consista essenzialmente negli «errori» della sua direzione manageriale.

politica industriale dell'auto, anziché proteggere l'interesse dei singoli gruppi, sembra sia emersa dall'incontro fra Etienne Davignon commissario della CEE e i sindacati metalmeccanici europei. Viene avanti l'idea di andare, in futuro, verso una gamma di motori ridotta e adattabile a diversi modelli, vera e propria composizione specializzata e multivalente, che è poi la base del progetto di «auto mondiale» con cui i gruppi statunitensi si preparano alla riscossa nel prossimo decennio.

Galli: così vogliamo affrontare la Fiat

Per superare la crisi non serve la «terapia d'urto» degli Agnelli - La debolezza del governo

ROMA - Una gran parte degli operai, degli impiegati, dei tecnici va in ferie. Chiudono le più grandi fabbriche, a cominciare dalla Fiat, per il tradizionale periodo estivo. Molti riprendono per qualche giorno l'antica strada di tanti anni fa, quando lasciarono le loro terre per trovare un lavoro al Nord. Ora questo «lavoro» è messo in discussione, attaccato. E quest'anno partono per il loro meritato riposo con un fardello carico di preoccupazioni, guardando all'autunno, allo sbalzo, per usare la delicata definizione di Andreotta, ovvero ai licenziamenti, alla cassa integrazione, all'inflazione galoppante. Al ritorno saranno subito impegnati in uno scontro che non si preannuncia facile. È a metà settembre - dice Pio Galli - diecimila delegati di tutta Italia confluiranno a Torino, la città emblema dello scontro operaio. Non c'è in gioco solo la Fiat, ricorda, ma le migliaia di piccole aziende che ruotano attorno all'auto. «Un licenziamento a Mirafiori provoca un processo a catena. Gli scioperi alla Fiat possono suscitare terremoti in interi settori collegati all'auto come l'impiantistica, le macchine utensili, l'elettronica. E come mettere in moto un fiume inarrestabile. Ma non basta: gli accompati traballanti in Italia, colpiti da minacce di licenziamenti o di cassa integrazione si chiamano telecomunicazioni, componentistica, cantieri navali. È un intero apparato industriale che mostra crepe vistose. Non si può andare avanti così. Per questo la partita non riguarda solo i lavoratori della Fiat.

«Galli illustra a lungo la linea del sindacato, nega che sia un orientamento improntato all'arroccamento difensivo». La «terapia d'urto» degli Agnelli, sostiene, non risolverebbe una crisi innegabile. C'è una vera e propria guerra aperta nel mondo, attorno all'auto. Ma Galli snocciola dati e cifre che dimostrano come la Fiat, per errori, ritardi, limiti nella strategia, nella ricerca, nella progettazione, abbia particolari responsabilità, da non cancellare. I lavoratori hanno discusso questi problemi - un contributo serio è venuto dalla conferenza nazionale del PCI - hanno elaborato una piattaforma che rappresenta una risposta, con le sue indicazioni in materia di politica industriale, di decentramento produttivo, di organizzazione del lavoro, di quantità e qualità del salario. E poi c'è il piano di settore, rivendicato anche dal sindacato. Certo rimane il problema di interventi «contingenziali»: essi però debbono essere finalizzati ad una «ripresa» produttiva che tutti del resto indicano per il '82-85. Quali interventi? La mobilità interna agli stabilimenti Fiat, la non sostituzione per un certo tempo degli operai che lasciano l'azienda, insomma tutte le «soluzioni-ponte» possibili, «esclusi i licenziamenti e la mobilità esterna», afferma Galli.

«Ma c'è anche un calcolo politico nella determinazione della Fiat a licenziare? Galli ne è convinto: Vogliono ottenere la libertà di licenziare, la svalutazione della lira, la fiscalizzazione selvaggia degli oneri sociali. Vogliono, soprattutto, introdurre elementi di divisione tra le forze politiche di sinistra, tra socialisti e comunisti, vogliono determinare nel sindacato elementi di lacerazione, per riuscire ad affermare nelle fabbriche e nel Paese una linea di restaurazione. E giocano sulle incertezze, le debolezze, l'incapacità di questo governo».

«È una linea che si accoppia a quella della Federmecanica, la potente organizzazione degli industriali. Galli riflette sulla loro ultima assemblea, prende atto delle parole del presidente uscente Walter Mandelli, sulla necessità di corrette relazioni industriali, sul riconoscimento che l'ultimo rinnovo contrattuale non ha diminuito l'assenza delle imprese. Una risposta diversa ha avuto invece l'uscita del neo-presidente Walter Fontana con un incredibile paradosso tra anarchia e conflitto, con l'attacco allo Statuto dei lavoratori. «Tutto ciò ha il sapore di una ricerca dello scontro frontale, mentre i problemi di questa nostra industria hanno bisogno di relazioni corrette nell'ambito delle reciproche autonomie».

«Una fronte imprenditoriale che si muove in questo modo e un governo che offre «risposte tampone» all'industria in crisi, con pacchi di miliardi che vagano per l'Italia senza una politica di programmazione in grado di porre le basi del rilancio e del risanamento. E in «fondo di solidarietà», il famoso 0,50%. Il segretario della FIOM, dopo i risultati ottenuti, col rito del decreto, sembra deciso a sdrammatizzare la vicenda, a non farla diventare l'epicentro dell'interesse sindacale di fronte ai problemi che incalzano e ribadisce le posizioni note sulla «finalizzazione» e sulla «gestione» del futuro «fondo».

La FIAT si prepara al «settembre nero» e licenzia ora al Sud

Del nostro corrispondente

AVELLINO - La Fiat torna a fare il gioco duro. Nello stabilimento Fiat-Iveco di Flumeri l'altro ieri pomeriggio è stato licenziato in tronco il compagno Aldo Perna, membro del direttivo provinciale della FIOM. La motivazione addotta - assenteismo - è del tutto falsa e inconsistente. Anzi, nel caso del compagno Perna, suona perfino beffarda e provocatoria in quanto si tratta di un operaio che ha contratto una grave malattia agli occhi sul lavoro. Ma quel che è ancor più grave è che nelle prossime settimane la Fiat provvederà a sfoltire gli organici del personale (di poco più di mille unità) con altri 17 licenziamenti di cui, però, non si conoscono ancora i nominativi. La notizia - che conferma voci circolanti da diversi giorni - è stata data ieri mattina proprio dal direttore del personale, De Biase, nel corso di un incontro che il consiglio di fabbrica aveva sollecitato per chiedere spiegazioni in merito al licenziamento.

Immediata è stata la presa di posizione della FIOM nazionale, che in un suo comunicato denuncia «l'aberrante scelta politica della Fiat di scaricare fuori dalla fabbrica manodopera ritenuta non compatibile con i livelli di produttività che essa intende raggiungere e di seminare terrore e panico».

«Naturalmente, a questo punto, per la direzione Fiat - dice il compagno Giuseppe Di Iorio, segretario provinciale della FIOM - non conta che lo stabilimento di Flumeri sia quello a più alta produttività di tutto il settore Iveco, nonostante che, per sua responsabilità, da noi più volte denunciata, i macchinari siano ancora solo in parte e male utilizzati. Né conta che, per licenziare il compagno Perna, lavoratore serio e sindacalista attivo ed impegnato si sia giunti a costruire una vera e propria macchinazione». Da circa un anno, infatti, il compagno Perna aveva contratto una grave forma di malattia agli occhi, lavorando con la fiamma ossidrica nel reparto lastrosaldatura. Essendo regolare certificazione

Favorita l'espansione Bastogi nel settore ottico-meccanico?

ROMA - Reticente risposta del governo a una interrogazione comunista sul futuro della OMI (Ottica meccanica italiana) di Roma. Al quesito posto dal compagno Margheri sugli indirizzi della GEPI - attuale detentrica delle azioni dell'azienda romana - il sottosegretario all'Industria ha detto in modo vago e impreciso che vi sono trattative in corso con «una qualificata società per azioni italiana».

con la situazione finanziaria dell'azienda. Ma, allora perché si muove la Bastogi? Ha domandato Margheri. Non sarà forse perché la Geipi assicurerà alla Bastogi una «dote» immediata di 30 miliardi per facilitare l'acquisto? E in questo caso perché analogo azzeccare non è stata fatta agli enti gestionali delle partecipazioni statali? Per fugare ogni dubbio - ha concluso Margheri - la commissione Industria della Camera - è necessario che le trattative siano giocate a carte scoperte e che tutti gli interessati siano messi in condizioni di parità.

Advertisement for Fiat 127. Text: Oggi Fiat 127: la vera convenienza. 127 tanta qualità automobilistica. Prezzi a partire da L. 3.850.000. Logo FIAT.